МИЛЛИОН ЗА ЗВЕЗДУ
AUDI Q5

ПРЕМИУМ-ДОСТАВКА
HAVAL H9

№ 6 (338) ИЮНЬ 2021 WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО

TOYOTA CAMRY
ГЛАВНОЕ – НЕ НАВРЕДИТЬ!

КОМТРАНС

- **PEUGEOT** PARTNER
- **VOLKSWAGEN** MULTIVAN T6.1

ВИТРИНА БРЕНДА
GENESIS G80

ГОЛОСУЕМ ЗА ТУРБО!
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

21006>
4 607012 120076

Delphi Technologies
by BorgWarner

Датчики

Дополнительная безопасность + Снижение эмиссии + Увеличение электроники в автомобиле

разработка более высокотехнологичных датчиков приводит **к среднегодовому росту 5%**

в среднем на автомобиле установлено **60–100 датчиков**

высокотехнологичные автомобили могут иметь до **200 датчиков**

Комплексное сервисное решение для датчиков от Delphi Technologies

- **Практические тренинги**
- **Передовая диагностика**
- **Техническое обслуживание**
- **Составление каталогов и анализ рынка**
- **Новаторский портфель продуктов для датчиков**

OE-компетенция и новаторство

Производство чувствительных элементов для ДМРВ и ДК

Постоянное **расширение** ассортимента

Более **2000** датчиков в ассортименте

Продвинутая **диагностика**

48 марок автомобилей
1443 модели автомобилей

Отсканируйте код, чтобы узнать больше

delphiaftermarket.com

Производственные **площадки**

© 2021 Delphi Technologies. Все права защищены. Реклама.

ДК (датчик кислорода)

ДМРВ (датчик массового расхода воздуха)

ДАД (датчик абсолютного давления)

Датчик АБС

ДТОГ (датчик температуры отработавших газов)

ДДД (датчик дифференциального давления)

ДФ (датчик фазы)

ДПКВ (датчик положения коленчатого вала)

ДД (датчик детонации)

ДТ (датчик температуры)

ДПДЗ (датчик положения дроссельной заслонки)

ЗАЧЕМ РОССИИ ИЛОН МАСК?

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

НА ПРОСВЕТИТЕЛЬСКОМ МАРАФОНЕ «НОВОЕ ЗНАНИЕ», ПРОШЕДШЕМ В ВОСЬМИ ГОРОДАХ РОССИИ, ВЫСТУПИЛ ГЛАВА КОМПАНИЙ TESLA И SPACEX ИЛОН МАСК. ОН НЕ ИСКЛЮЧИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАВОДА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ЭЛЕКТРОАВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ И ПОЯВЛЕНИЕ TESLA В СТРАНАХ СНГ, В ЧАСТНОСТИ В КАЗАХСТАНЕ.

А МОЖНО ЛИ ПОСТРОИТЬ ЗАВОД Tesla в России? Сразу возникают два вопроса: как и зачем? Начну со второго. Много ли сейчас у нас в стране национальных идей, объединяющих соотечественников? Раньше, например, были коллективизация, индустриализация, защита Родины, целина, космос, БАМ. А сегодня — ведь нет практически ничего столь масштабного! Наиболее значимое из последнего — это создание вакцины от COVID-19. Но все надеются, что история с «Ковидом» скоро кончится. «Испанка», которая свирепствовала во втором десятилетии прошлого века, сошла на нет за два года, и сейчас никто в здравом уме не станет закупать вакцину от испанского гриппа.

С Илоном Маском все гораздо интереснее. Tesla так или иначе развивается, SpaceX тоже. Их CEO — самый состоятельный человек в мире. Значит, он умеет привлекать средства, правильно их осваивать и самое главное, отчитываться за них, в противном случае ему вряд ли доверили бы такие фантастические деньги. Маск гениальный пиарщик и маркетолог нашего времени, его все знают, многие ему завидуют. Этакий Остап Бендер, в лучшем смысле, но получивший не паршивый миллион от Корейко, а сотни миллиардов от почти всех, с кем общался. Он совершил то, чего не смогли другие. Ту же «Теслу» связывают исключительно с его именем — эти машины реально существуют и ездят, в том числе по России. Можно ругать их сколько угодно, но они есть.

Маск трудоголик, и такая жизнь доставляет ему удовольствие. Ему нравится играть в космос, и он играет на самом серьезном уровне. Опять-таки можно говорить, что сам он у «кульмана» не стоял, но в итоге у «кульманов» встали другие! Его корабли взлетают и садятся — пусть это не его корабли, но все считают, что именно его. Маск заражает своими идеями. Человечество всегда грезило Марсом — он готовится туда лететь. Рэй Брэдбери когда-то говорил, что люди идиоты, потому что предпочли космосу какие-то консервы для собак и прочую унылую хрень. А Маск потрясает масштабами идей. В идеале он может открыть у нас какой-то свой завод — например, для производства батарей, которые Чубайс так и не смог производить. В худшем варианте он начнет тянуть свою гипертрубу из Москвы в Питер — масштабно, громко, но с непонятной перспективой, потому что работать это вряд ли будет. Пусть протянет для начала что-то покороче — там посмотрим. Для нас при правильном подходе «чистые» автомобили могут стать одним из нацпроектов, который возможно реализовать, в отличие от многих других, — с таким-то партнером. Естественно, не забывая и о своих интересах. Но в России своя специфика, и сделать здесь то, что можно сделать в США, порой невыполнимо. Однако же в 2014 году в субтропической зоне провели зимнюю Олимпиаду, для чего потребовалось изменить всю инфраструктуру города Сочи, и стоила эта специальная операция астрономических денег. Но тем не менее Олимпиада прошла, а насколько эффективно используется оставшаяся инфраструктура — это уже другая история.

Что надо сделать Маску, чтобы построить завод в России, не наступив на грабли, «опробованные» остальными зарубежными производителями? Правильно: сделать это в партнерстве с тем лицом, от которого все в нашей стране зависит. Да, государственному чиновнику запрещено заниматься бизнесом, но есть доверенные лица, которых можно обязать войти в такое партнерство. И еще важен космос: мы сейчас пытаемся не отстать от жизни, а от наших «Союзов» могут отказаться — и откажутся, если «Драгоны» придут им на замену. Это плохой вариант. Маск человек увлекающийся, но прагматичный… Впрочем, я размечтался, там же Роскосмос, Рогозин и санкции. Но это сейчас, а что будет лет через 15–20, не будем загадывать. ▢

Рис. Виталия Подвицкого

СОЗДАН ДЛЯ ПРИКЛЮЧЕНИЙ

РЕКЛАМА

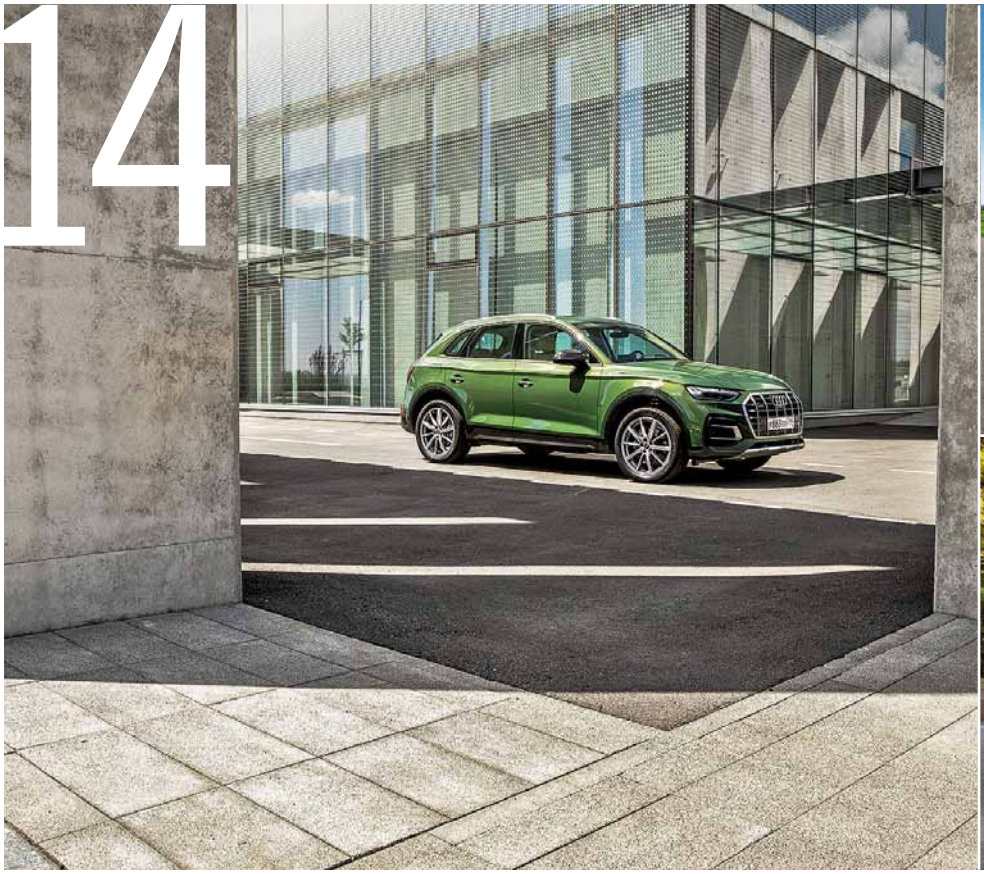
Любая поездка станет увлекательным приключением с новым Harley-Davidson Pan America™. Это настоящий двухколесный внедорожник, созданный для преодоления трудностей и открытия неизведанного. От 1 600 000 руб.

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.RU

© H-D 2021. Harley, Harley-Davidson и логотип Bar & Shield являются зарегистрированными торговыми марками H-D U.S.A., LLC.



ПОДИУМ

8 НОВОСТИ

12 ТОМАС МИЛЬЦ, VOLKSWAGEN В РОССИИ

ПОЛИГОН

14 AUDI Q5

18 TOYOTA CAMRY

22 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

26 HAVAL H9

30 TOYOTA RAV4

34 VOLKSWAGEN POLO

38 GENESIS G80

42 ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

ТРАССА

44 ПОРТРЕТ ПИЛОТА RDS GP 2021

50 АВТОДРОМ СОЧИ

МОТО

54 HARLEY-DAVIDSON И МЧС

56 BMW GS TROPHY RUSSIA 2021

38

ФОКУС-ГРУППА: GENESIS G80

СМОТРИТЕ В ИЮНЕ НА ТЕЛЕКАНАЛЕ «АВТО ПЛЮС»

6 июня в 20:15

«АВТОНОМИЯ»

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ

Известный автор, Малкольм Гладуэлл, рассказывает о новых технологиях беспилотных транспортных средств и о серьезных вопросах, которые они поднимают: что такое контроль и кем мы становимся, уступая его машинам?

Краткая история развития беспилотных автомобилей, а также беспристрастный взгляд на плюсы и минусы отказа человека от контроля над тем, что было значительной частью жизни людей на протяжении более 100 лет. Фильм предполагает, что мы находимся на важном культурном и экономическом повороте.

16+
реклама

autoplustv.ru
@autoplustv

ГАРАЖ

58 НОВОСТИ

60 УСТАНОВКА ПАНОРАМНЫХ КРЫШ WEBASTO НА ЗАВОДЕ NISSAN

64 «БОШ АВТО СЕРВИС»

66 VOLKSWAGEN POWER DAY

68 ЗАВОД GRASS В ВОЛЖСКОМ

КОМТРАНС

72 НОВОСТИ

74 PEUGEOT PARTNER

76 VOLKSWAGEN MULTIVAN T6.1

МАГАЗИН

78 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

80 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ

НОВИНКИ МЕСЯЦА

78

№ 6 (338), ИЮНЬ 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 24.05.2021
Дата выхода в свет 25.05.2021

ЖУРНАЛ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В ГОРОДАХ:
Архангельск • Астрахань • Великий Новгород • Владимир • Волгоград • Вологда • Воронеж • Екатеринбург • Иваново • Казань • Калининград • Калуга • 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+

НАСТРОЙ КИНО!
реклама 6+
СЕРЕБРЯНЫЕ КОНЬКИ
ВПЕРВЫЕ НА ТВ
9 ИЮНЯ В 20:30 (МСК)
на телеканале
КИНОПРЕМЬЕРА
три премии «Ника»-2021
www.nastroykino.ru Смотрите телеканал в пакете «Настрой кино!» операторов кабельного и спутникового телевидения.

КРУЧЕ «ОКТАВИИ»

SKODA FABIA. ЧЕШСКАЯ НОВИНКА ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ПРЕВЗОШЛА SKODA OCTAVIA. ПРАВДА, РЕЧЬ В ОСНОВНОМ ИДЕТ ОБ «ОКТАВИИ» 1-ГО ПОКОЛЕНИЯ.

Построенный на шасси MQB-A0 **ХЕТЧБЭК ГОРАЗДО КРУПНЕЕ СВОЕГО ПРЕДШЕСТВЕННИКА.** В длину новая «Фабия» вытянулась на 111 мм, преодолев четырехметровый рубеж, колесная база выросла на 94 мм (теперь она больше, чем у «Октавии» 1-го поколения), а ширина кузова – на 48 мм. Объем багажника – 380 литров, на 50 литров больше, чем прежде, – это один из лучших показателей в сегменте! Плюс силовой каркас автомобиля стал жестче, что должно позитивно отразиться как на безопасности, так и на управляемости хетчбэка.

Аэродинамика кузова стала лучше (коэффициент аэродинамического сопротивления снижен с 0,32 до 0,28), причем за счет не только оптимизации его формы, но и **НАЛИЧИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗАДВИЖЕК НА РАДИАТОРНОЙ РЕШЕТКЕ** – только они экономят до 200 мл горючего при движении по трассе со скоростью 120 км/ч. Отдельные тесты в аэродинамической трубе прошли даже легкосплавные диски – для них придумали специальные пластиковые накладки, снижающие паразитные завихрения воздуха.

ЛИНЕЙКА ДВИГАТЕЛЕЙ НОВОЙ «ФАБИИ» ВКЛЮЧАЕТ ПЯТЬ БЕНЗИНОВЫХ АГРЕГАТОВ, отвечающих стандартам Евро-6. Это атмосферные 1.0 MPI с тремя цилиндрами, развивающие 65 и 80 л. с. (исключительно на «механике»), 1.0 TSI мощностью 95 и 110 л. с. (с «механикой» и 7-ступенчатой DSG соответственно) и топовый 1.5 TSI, развивающий 150 л. с. (с 7-ступенчатой DSG). В России, разумеется, ничего этого не будет, так как продавать «Фабию» на нашем рынке компания Skoda не планирует.

Салон новинки стал гораздо просторнее и современнее. В оснащении «Фабии» впервые **ПОЯВИЛИСЬ 10,25-ДЮЙМОВАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ** и медиацентр с диагональю экрана 9,2 дюйма (в «базе» идет 6,5-дюймовый экран). Причем на приборку можно выводить полноразмерную карту навигации, как в старших моделях Skoda. От последних хетчбэк также позаимствовал спрятанный в нише водительской двери опциональный зонтик (а вот такой фишки нет даже у новой «Октавии»!) и раздельный климат-контроль. В салоне предусмотрено 5 разъемов стандарта USB-C, причем один расположен возле салонного зеркала заднего вида.

Немалый прогресс и по части безопасности. Пассажиров и водителя защищают до 9 подушек, а адаптивный круиз-контроль с функцией удержания в полосе делает вождение более комфортным и безопасным. Есть здесь и **СИСТЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО ТОРМОЖЕНИЯ С РАСПОЗНАВАНИЕМ ПЕШЕХОДОВ И ВЕЛОСИПЕДИСТОВ.** И еще в перечне электронных ассистентов есть автопарковщик, который способен найти подходящий «карман» у тротуара на скорости до 40 км/ч.

KIA K900

Южнокорейский автопроизводитель опубликовал первые изображения обновленного флагманского седана Kia K900. Судя по фото, K900 обзавелся большой решеткой радиатора в форме шестиугольника и зауженной передней оптикой, лишившейся сдвоенных ходовых огней. Задние фонари теперь объединены светодиодной полосой с хромированной линией почти во всю ширину кузова. Из-за этого площадка для номерного знака «переехала» с багажной дверцы на бампер. Кроме того, на кузове можно заметить новый логотип компании, который стал крупнее прежнего. Также седану переработали дизайн колесных дисков и несколько изменили задний бампер. О салоне и технических характеристиках обновленного K900 корейцы в компании пока что не рассказывают.

OPEL MANTA GSE ELEKTROMOD

Opel представил рестомод Manta GSe ElektroMOD, выпущенный в честь 50-летия модели. Внешне электрическое купе сохранило облик исторического Opel Manta из 1970-х, но экстерьер разбавили ультрасовременными акцентами. Спереди появилась цифровая панель Pixel Vizor, которая может отражать текстовые сообщения об автомобиле. В нее же встроена головная оптика. Задние фонари также выполнили на основе светодиодов с трехмерной графикой. Салон машины отделан кожей и алькантарой в сочетании серого, черного и желтого оттенков. Установлены два спортивных «ковша» и трехспицевый руль без единой кнопки. Кроме того, в интерьере появилась большая цифровая панель, состоящая из 12-дюймовой «приборки» и 10-дюймового тачскрина мультимедиасистемы. Вместо классического 1,6-литрового двигателя установлен электромотор, выдающий 147 л. с. Также машина получила 31-киловаттную батарею, позволяющую проехать на одной зарядке до 200 км. Отметим, что инженеры оставили 4-ступенчатую «механику», благодаря которой трансмиссией можно управлять в ручном режиме. Но отдельно «коробку» можно перевести в автоматический режим, просто включив четвертую передачу.

GENESIS G70 SHOOTING BRAKE

Бренд Genesis рассекретил свой новый универсал G70. Новинка станет первым универсалом марки, специально разработанным для европейского рынка. Судя по изображениям, внешне автомобиль во многом повторяет дизайн седана того же семейства. В компании G70 Shooting Brake позиционируют как конкурента Mercedes C-Class Estate, BMW 3 Series Touring и Audi A4 Avant. Габариты модели составляют 4685 мм в длину, 1850 мм в ширину и 1400 мм в высоту при колесной базе в 2835 мм. Таким образом, по размерам универсал не отличается от родственного седана, но при этом имеет более внушительные грузовые возможности. Так, багажник у новинки увеличен на 40%, а задние сиденья можно сложить в соотношении 40/20/40. Что касается интерьера, то он полностью повторяет салон своего «собрата», который в прошлом году пережил плановое обновление.

HYUNDAI KONA N

«Кона» стала первым серийным SUV, разработанным специалистами спортивного суббренда N. В компании Hyundai позиционируют новинку как идеальную спортивную машину, в том числе для повседневных поездок. Внешне «заряженный» кроссовер отличается широким передним спойлером и раздвоенным задним спойлером на крыше со встроенным стоп-сигналом, бампером с широкими воздухозаборниками и боковыми «юбками». Для новинки также были разработаны оригинальный оттенок кузова – Sonic Blue и 19-дюймовые легкосплавные диски специального дизайна. В салоне Kona N появились такие свойственные N-моделям детали, как вставки синего цвета Performance Blue, спортивные сиденья и руль, особый селектор коробки передач и металлические накладки на педали. Кроме того, машина получила новую цифровую приборную панель с 10-дюймовым экраном в сочетании с «гоночным» проекционным дисплеем, добавляющим эффект компьютерной игры в режимах N или Sport. Плюс предусматривается наличие специальных кнопок, на которые можно «назначить» наиболее часто использующиеся параметры спорткара. «Заряженный» Kona N оснащается 2-литровым наддувным двигателем, развивающим 280 сил. Вместе с мотором работают 8-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двойным «мокрым» сцеплением и система переднего привода. Максимальная скорость кроссовера составляет 240 км/ч. Разгон до первой «сотни» занимает 5,5 с. Также новинка обзавелась функцией выбора режимов работы двигателя и электроники N Grin Control System с настройками Normal, Eco, Sport, N и Custom. Еще предусмотрены launч-контроль и дифференциал повышенного трения N Corner Carving Differential с электронным управлением.

ПОДКАБЛУЧНИК

MERCEDES-BENZ EQT. В МОДЕЛЬНОЙ ГАММЕ MERCEDES-BENZ ГРЯДЕТ ПОПОЛНЕНИЕ: ВМЕСТО УТИЛИТАРНОГО «КАБЛУЧКА» CITAN БУДУТ ВЫПУСКАТЬСЯ ЦЕЛЫХ ТРИ МОДЕЛИ.

Не секрет, что нынешний Mercedes-Benz Citan – это слегка перелицованный Renault Kangoo, причем уже прошлого поколения. Ввиду своей откровенной бюджетности и высокой цены Citan «не зашел», став не самым лучшим примером кооперации для немецкого бренда. Вот бы эту историю забыть и начать с чистого листа, создав аналогичную модель собственными силами. Но нет! **В MERCEDES-BENZ РЕШИЛИ НАСТУПИТЬ НА ТЕ ЖЕ ГРАБЛИ, СОЗДАВ КОМПАКТНУЮ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ МОДЕЛЬ УЖЕ НА БАЗЕ НОВОГО KANGOO.**

Немецкий производитель обещает «подсластить пилюлю» изначально непремиальной модели дорогими материалами отделки и комфортом: в отличие от Kangoo, **У НОВИНКИ MERCEDES-BENZ БОЛЬШЕ КОЛЕСНАЯ БАЗА, ЧТО ПОЗВОЛИЛО РАЗМЕСТИТЬ В САЛОНЕ ТРИ РЯДА СИДЕНИЙ.** А еще немцы планируют развести утилитарный Citan с пассажирскими моделями: на его базе также будут выпускаться T-class и электрический EQT.

Впрочем, кое-какие ошибки мерседесовцы учли. Так, **ДИЗАЙН «КАБЛУЧКА» НА ЭТОТ РАЗ ПЕРЕРАБОТАН БОЛЕЕ КАПИТАЛЬНО: ПОЯВИЛИСЬ ПОЛНОСТЬЮ ОРИГИНАЛЬНАЯ ПЕРЕДНЯЯ ЧАСТЬ И СВОЕ ТОРПЕДО.** Правда, аналоговая панель приборов, кочерга коробки передач и простенький экран медиацентра (под управлением «мозга» MBUX) остались «реношными», и они совершенно не сочетаются с крутыми мультимедийными кокпитами других моделей с трехлучевой звездой. И даже фирменный руль с сенсорными кнопками не спасает ситуацию.

НОВЫЙ CITAN ТАКЖЕ БУДЕТ ИМЕТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКУЮ ВЕРСИЮ и выйдет на рынок раньше всех – уже в этом году. Mercedes-Benz T-class появится в 2022 году, а уже следом за ним – EQT.

MERCEDES-BENZ EQA

Дебютировавший на Шанхайском автосалоне полноприводной электрокроссовер Mercedes-Benz EQA теперь доступен и в Европе. Mercedes-Benz EQA 300 4Matic ощутимо мощнее переднеприводного EQA 250, который продается в Европе с начала года. Если у EQA 250 один электромотор мощностью 190 л. с., то у EQA 300 4Matic их два — на передней и задней осях. Суммарная мощность такого тандема составляет 228 л. с., что позволяет кроссоверу ускоряться до 100 км/ч с места за 7,7 с. А еще есть версия EQA 350 4Matic, которая развивает 292 л. с. — она делает «сотню» всего за 6 секунд! Если ехать в спокойном режиме, то запаса электричества на борту хватит на четыре сотни километров. При этом в первый год владения этот электрокроссовер можно заряжать бесплатно — в терминалах сети Green Charging. Впрочем, экономия на «заправках» здесь относительная: при начальной цене Mercedes-Benz EQA 300 4Matic 53 500 евро отбить переплату за электропривод получится нескоро. Ведь бензиновый GLA 250 4Matic, развивающий 224 л. с., можно купить в Германии за 45 570 евро. Однако с учетом субсидий «электричка» будет выгодней, не говоря уже про непередаваемые ощущения ускорения, когда вся мощность мотора доступна «с нуля». Стоимость EQA 350 4Matic — 56 200 евро. Самый близкий бензиновый конкурент ему — 306-сильный GLA 350 4Matic. И здесь уже разница в цене минимальная — «электричка» дороже всего на 760 евро! А если добавить субсидию от государства, то превосходство новых технологий более чем очевидно.

GEELY EMGRAND

Китайская марка Geely представила новое поколение седана Emgrand. Новинка получила массивную радиаторную решетку, переработанные бамперы и полностью светодиодную оптику, а задние фонари теперь соединены светодиодной полосой, проходящей через всю крышку багажника. Габаритные размеры новинки составляют 4638x1820x1460 мм в длину, ширину и высоту соответственно. В сравнении с предшественником, колесная база седана не изменилась – 2650 мм. При разработке интерьера Emgrand основной упор дизайнеры делали на комфорт. Поэтому 85 % поверхностей были выполнены из «мягких» материалов, и только оставшиеся 15 % – это жесткий пластик. Салон модели отделан сочетанием светлой перфорированной кожи и синей алькантары, а также накладками, стилизованными под фактурный алюминий. Также в интерьере появились 10,25-дюймовый «парящий» экран медиасистемы и 12,3-дюймовая виртуальная приборная панель. В движение новинку приводит 1,5-литровый атмосферный двигатель мощностью 114 л. с. Агрегат сочетается с 6-ступенчатой механической коробкой передач либо вариатором. Позже производитель обещает добавить в моторную гамму турбодвигатели.

FIAT SUV

Итальянский автопроизводитель планирует выпустить компактный кроссовер для рынка Латинской Америки. Новинка пока не имеет названия: кроссовер представлен под хештегом #SuvFiat, а имя ему предлагается подобрать путем онлайн-голосования. На выбор предложено три варианта: Pulse, Domo и Tuo. Известно, что кроссовер будет построен на базе бразильского хетчбэка Fiat Argo, а это означает, что полного привода у новинки, скорее всего, не будет. Мотор пока заявлен один – турбированный, объемом 1,3 литра. По габаритам новинка сравнима с такими одноклассниками, как Renault Kaptur и Skoda Karoq, но в плане дизайна выглядит интереснее. Салон модели пока не рассекречен: все подробности появятся позднее.

FORD EXPLORER TIMBERLINE

Вообще, новый «Эксплорер» — это скорее большой кроссовер, чем настоящий внедорожник. Но из его не особо впечатляющих способностей преодолевать бездорожье конструкторы Ford постарались выжать максимум. Для улучшения геометрической проходимости дорожный просвет был увеличен с 20 до 22 см. Для этого пришлось полностью перетряхнуть подвеску, поставив более высокие пружины, усиленные «полицейские» амортизаторы (такие обычно ставят на Ford Explorer, которые трудятся в полицейском департаменте), а также новые стабилизаторы и дополнительные буферы отбоя спереди. Под моторным отсеком «Эксплорера» появилась стальная защита, а в передней части кузова — новый бампер с открытыми буксировочными проушинами и интегрированными светодиодными прожекторами, которые светят в два с половиной раза ярче фар. Штатные шины заменили внедорожными Bridgestone Dueler, а полноприводную трансмиссию дополнили самоблокирующимся задним дифференциалом. В салоне Explorer Tomberline отличается яркой прострочкой кожаной обивки и резиновыми ковриками. При этом под капотом изменений никаких: новинка доступна с обычным для этой модели 2,3-литровым турбомотором мощностью 340 л. с.

ИНТЕРВЬЮ ТОМАС МИЛЬЦ

Я ОБЯЗАН БЫТЬ ОПТИМИСТОМ

ТОМАС МИЛЬЦ ЗАСТУПИЛ НА ПОСТ ГЛАВЫ МАРКИ VOLKSWAGEN В РОССИИ ЧУТЬ БОЛЬШЕ ДВУХ ЛЕТ НАЗАД, И У НЕГО ЕСТЬ АБСОЛЮТНО ЧЕТКОЕ ВИДЕНИЕ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ БРЕНДА ▢ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО VOLKSWAGEN

? С маркой Volkswagen вы работаете очень давно, а российский офис возглавили в 2019 году. Как вы восприняли это назначение?

! Прежде всего, хотел бы отметить, что я едва ли не самый счастливый человек из всех сотрудников Volkswagen: я работаю с этой маркой уже 29 лет, но каждые три-пять лет менял сферу деятельности. И это была именно та работа, которой я всегда хотел заниматься. Я работал в странах Европы, восемь лет трудился в Америке и четыре года на Ближнем Востоке. Если посмотреть на этот послужной список, то может показаться, что Россия была не самым логичным шагом для продолжения моей карьеры. Узнав об открывшейся вакансии, изначально не представлял себя на этой должности. Но я провел определенную исследовательскую работу, в результате которой мое восприятие России сильно изменилось. В этом нет ничего удивительного: по моим наблюдениям, у многих складывается представление о России, которое не соответствует действительности. Что касается меня, я всегда открыт к новым культурам, мне нравится общаться с людьми, независимо от того, в какой стране это происходит. Таким образом, предложение возглавить бренд Volkswagen в России считаю очень удачным: мне посчастливилось объединить личные и профессиональные интересы, получить колоссальный опыт, жить в таком прекрасном городе, как Москва.

? Вы говорили, что предварительно провели некие исследования. Это помогло вам на старте работы в России? Вы сразу знали, что и как нужно делать?

! Надо сказать, у меня был прекрасный предшественник, Ларс Химмер, который заложил фундамент успешной работы Volkswagen в России. С другой стороны, назначение на пост руководителя бренда предполагает решение вполне конкретных задач. В данном случае было два основных направления деятельности. Во-первых, Россия должна была выступить в качестве импортера для стран СНГ, в частности, для Азербайджана и Казахстана. Во-вторых, необходимо было активизировать связи с Вольфсбургом в плане продуктового портфолио. В этом вопросе у меня было достаточно глубокое понимание, поскольку я долго работал в Вольфсбурге и прекрасно знаком со всей инфраструктурой.

? Опять же, благодаря собранной аналитике, вы четко представляли себе позиции Volkswagen на российском рынке?

! Да, ни удивления, ни особых сюрпризов для меня не было. Во-первых, имидж марки Volkswagen в России очень высок. Во-вторых, клиенты в России высоко оценивают не только саму марку, но и те ценности, которые бренд Volkswagen готов предложить. Например, сохранение остаточной стоимости.

? Буквально через год после вступления в должность вам пришлось работать в режиме серьезных эпидемиологических ограничений. Удалось ли использовать опыт Европы, где пандемия началась несколько раньше?

! Я четко выучил одну вещь: нельзя полностью подготовиться к тому, что может произойти в России в будущем. Объясняется это волатильностью российского рынка. Но лично меня это очень мотивирует: мне нравится работать в условиях, когда обстоятельства бросают тебе вызов. Что касается коронавирусной инфекции, то и в Европе, и в мире были разные модели того, как справиться с этой ситуацией. И даже сейчас сложно сказать, какая из них была лучше. Если говорить о России, то в свое время страна получила колоссальный опыт, пройдя через различные кризисы. И этот опыт можно было использовать в ситуации с COVID-19. Прежде всего, не нужно было паниковать: паника никогда не помогает при работе в кризисной ситуации. Затем совместно с нашими дилерами нужно было выстроить план работы в этих условиях.

? Как пандемия сказалась на планах, которые строились в 2019 году? Удовлетворены ли вы результатами 2020 года?

! Удовлетворенность — достаточно сложное чувство. Если посмотреть на наши планы в «доковидный» период, то ответ будет однозначным — нет, не удовлетворены. Но если принять во внимание локдаун в Москве, общую политическую и экономическую ситуацию, то ответ будет позитивным. Самым большим нашим событием в прошедшем году был запуск нового Volkswagen Polo. Этот автомобиль был очень ожидаем, и он является важнейшим игроком нашего модельного ряда. Мы также очень хорошо справились с положением на складах, и наши дилеры были полностью обеспечены автомобилями практически до самого конца 2020 года. В то же время мы далеко не всё могли предсказать. Например, стремительное восстановление спроса, который и сегодня пока превышает предложение.

«ЛИЧНО МЕНЯ ТРУДНОСТИ МОТИВИРУЮТ: МНЕ НРАВИТСЯ РАБОТАТЬ В УСЛОВИЯХ, КОГДА ОБСТОЯТЕЛЬСТВА БРОСАЮТ ТЕБЕ ВЫЗОВ»

Помог ли прошлый год активизации такой формы, как онлайн-продажи? И сохранятся ли темпы развития этой услуги в будущем?

Сразу замечу, что в прошлом году мы получили очень серьезное преимущество, так как онлайн-продажами начали серьезно заниматься еще два года назад. Так что к началу пандемии уже имели большой опыт. 65% наших дилеров занимаются онлайн-продажами, и эту услугу мы предлагаем в 57 городах России. Что касается будущего, то я уверен, что эта форма продаж будет и дальше развиваться. Однако я хотел бы отметить, что автомобиль является сложным продуктом, а сама покупка — достаточно значимой. Поэтому уверен, что многие покупатели по-прежнему захотят прийти в дилерский центр, рассмотреть различные варианты, «примерить» автомобиль на себя, получить профессиональные советы официальных представителей марки.

В связи с этим не предполагается ли расширение дилерской сети? И удалось ли в прошлом году сохранить всех дилеров?

Начну с ответа на второй вопрос. Да, мы сохранили всю нашу сеть, и я считаю это большим успехом. Я поддерживаю контакт со многими дилерскими центрами и в самом начале кризиса встречался с нашими партнерами для обсуждения тех мер, которые необходимо было принять. Кроме того, мы постоянно думаем, как повысить ликвидность дилерских центров, какие процессы нуждаются в улучшении. Что касается числа дилерских центров, мы не планируем его увеличивать. Дилерской сетью у нас охвачены все основные города России, а расстояния между центрами близки к идеальным. Иногда меняются локации, появляются новые игроки, но это нормальный процесс.

Марка Volkswagen развивает стратегию goTOzero, активизирующую расширение рынка электромобилей. Как с этой программой обстоят дела в России?

goTOzero — глобальная стратегия марки, поэтому она в полной мере касается и России. Мне кажется, главной разницей в осуществлении этой программы в Европе и России является скорость внедрения технологий. В Москве и Санкт-Петербурге, где люди в большей степени озабочены экологической ситуацией, спрос на электромобили уже есть. Но если мы посмотрим на законодательные ограничения, касающиеся, например, эмиссии, то в этом плане Россия отстает от Европы на три — пять лет. Тем не менее я убежден, что потенциал для развития рынка электромобилей в России есть.

Довольно оптимистично…

Если ты занимаешься продажами, то просто обязан быть оптимистом. Кроме того, если ты оптимист, это дает тебе возможность генерировать разного рода инновации. В любом случае, нужно ориентироваться на клиента, который является ключевым звеном: он либо выбирает электромобиль, либо нет.

Надеюсь, нынешний год для марки Volkswagen будет более прогнозируемым и успешным. Какими новинками он будет отмечен?

Действительно, мы не без оснований рассчитываем на увеличение доли рынка. Во-первых, в 2021 году новый Volkswagen Polo проведет на российском рынке полный продажный год. Во-вторых, мы связываем большие надежды с обновленной моделью Tiguan. И, конечно же, главным запуском 2021 года станет Volkswagen Taos, который расширит нашу линейку SUV. Это уже третья модель Volkswagen, локализованная в России, и она разработана специально для российского рынка. Еще одной моделью, которую мы привезем в Россию в этом году, станет Golf. Для меня успех складывается из разных величин: из объемов продаж и из финансовых показателей марки. Но я бы отметил и еще один важный показатель — удовлетворенность клиентов нашими продуктами и услугами. Мы должны не просто правильно продать автомобиль, но и обеспечить его качественным обслуживанием. Только такой подход в долгосрочной перспективе обеспечит нам удовлетворенность, а значит, и лояльность клиента.

МИЛЛИОН ЗА ЗВЕЗДУ

AUDI Q5 ЦЕНА: ОТ 4 150 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С МАРТА 2021 Г.

AUDI ТРАДИЦИОННО ПРЕДЛАГАЕТ ШИРОКУЮ МОДЕЛЬНУЮ ПАЛИТРУ, И РОССИЙСКИЙ РЫНОК НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ. ХОТЬ У НАС ПРЕДСТАВЛЕНЫ НЕ ВСЕ АВТОМОБИЛИ КОМПАНИИ, ДОСТУПНЫЕ В ЕВРОПЕ, ПРЕДПОЧТЕНИЯ РОССИЯН НЕСИЛЬНО ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ СРЕДНЕМИРОВЫХ. НА ПРОТЯЖЕНИИ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ НЕУДЕРЖИМЫЙ СПРОС НА КРОССОВЕРЫ ПРИВЕЛ К ТОМУ, ЧТО ЭТОТ КЛАСС СТАЛ НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫМ И, СООТВЕТСТВЕННО, САМЫМ ПРОДАВАЕМЫМ

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ ▢ ФОТО AUDI И АВТОРА

СРЕДИ АВТОМОБИЛЕЙ Audi кроссоверу Q5 принадлежит пальма первенства по продажам уже на протяжении нескольких лет. Его нельзя назвать самым доступным по цене, зато Q5 без особых натяжек можно признать наиболее универсальным в модельном ряду, имеющим самое широкое назначение. За 12 с лишним лет автомобиль значительно поменялся, но родовые стилистические признаки сохранил. Текущие изменения радикальными не назовешь, но не заметить их невозможно. Задержав взгляд на заднем бампере, представляющем собой многослойную конструкцию, ловишь себя на мысли: что-то не так. Наконец понимаешь: нет выхлопных патрубков. Система выпуска отработавших газов скрыта, и задняя часть Q5 выглядит как у полностью электрического транспортного средства. Некий намек на декоративные патрубки трапециевидной формы проступает только в версии Sport. В компании говорят, что такое решение является промежуточным при переходе на электрические машины. В то, что такая перспектива неизбежна в обозримом горизонте планирования как основная, сегодня верится с трудом, но все меняется настолько стремительно, что через какие-то 10 лет мы определенно узнаем, какой источник энергии будет основным для придания движения автомобилю.

Новая кормовая оптика, построенная на органических светодиодах (опция), смотрится великолепно из-за неподражаемой яркости свечения и насыщенности цвета. Фонари соединены черным либо хромированным, в зависимости от комплектации, пластиковым элементом, не несущим функциональной нагрузки и служащим, по сути, лишь фрагментом декора. Считается, что световые приборы и мониторы на основе OLED-технологии менее долговечны, но и традиционные фары через несколько лет интенсивной эксплуатации светят тусклее. При приближении различных объектов к автомобилю, вторгающихся в его «личное пространство», составляющее 2 метра, электронные помощники увеличивают интенсивность света. Фронтальные матричные фары на светодиодах могут регулировать интенсивность светового потока в темное время суток с помощью электроники, использующей информацию с передней камеры, которая «видит» встречные и попутные автомобили.

Радиаторная решетка стала пошире, и можно заметить, что она восьмиугольная — черная ячеистая в линии Sport и сетчатая в Advance, а в линии Design она подчеркнута вертикальными хромированными линиями. Воздухозаборники переднего бампера значительно увеличились в размерах. Добавились совсем новые колесные диски размером от 17 до 20 дюймов. «Докинув» 60 тыс. р., можно стать обладателем кузова совершенно нового цвета — элегантно-утилитарного district green и глубокого космического ultra blue.

Изменения внутри не кричат о себе, но если присмотреться, они постепенно проявляются. Во-первых, интерьер стал несколько лаконичнее, исчезли «лишние» детали. Так, центральная консоль облегчена за счет тачпада и крутилки медиасистемы. Здесь теперь имеется небольшой лоток для хранения всякой всячины. Центральное место занял новый 10,1-дюймовый сенсорный дисплей информационно-развлекательной системы MMI, которая управляется именно с дисплея, к чему быстро привыкаешь. Про Apple CarPlay и Android Auto упоминать излишне. Любопытно, что в странах, где установлена система MIB3, обновления доступны по воздуху, и смартфоны имеют беспроводное подключение. Зато все в порядке с USB: есть как Type A, так и C. Эмоциональное звучание обеспечивает премиальная акустика Bang & Olufsen. Материалы салона традиционно качественные,

Салон скроен в лучших традициях Audi: материалы качественные, эргономика эффективная..

ТЕСТ-ДРАЙВ AUDI Q5

ДЕТАЛЬНО

ПНЕВМОПОДВЕСКА увеличивает дорожный просвет с 16 до 22 см.

Новый **СЕНСОРНЫЙ 10,1-ДЮЙМОВЫЙ ЭКРАН** информационно-развлекательной системы MMI.

внутренне пространство — наиболее просторное в классе.

Объем багажного отделения при стандартно расположенных задних сиденьях — 550 л, а если задний ряд сдвинуть вперед, то полезный объем вырастет до 610 л. Кроме того, задние сиденья складываются в соотношении 40/20/40, и когда они полностью сложены, образуется практически ровная площадка, а багажный объем достигает 1520 л.

В России Q5 можно заказать с тремя энергетическими установками. Наиболее доступным (от 4145 тыс. р.) является автомобиль с 2-литровым бензиновым двигателем TFSI, роботизированной 7-ступенчатой коробкой передач S-tronic и полным приводом quattro ultra. Его форсировали с 265 до 249 л. с. для попадания в комфортную налоговую зону. Вариант с 3-литровым 6-цилиндровым дизельным мотором мощностью 249 л. с. агрегатируется с 8-ступенчатой автоматической коробкой Tiptronic и оснащается полным приводом quattro. Его стоимость начинается с 4540 тыс. р. Наконец, предлагается SQ5 с 3-литровым бензиновым двигателем, выдающим 354 л. с., и 8-ступенчатым автоматом, выстреливающий до «сот-

1 Конструкторы не отказались от традиционного селектора переключения передач в угоду преходящей моде.
2 Audi virtual cockpit plus высокого разрешения с диагональю 12,3" – опционально.
3 Задние сиденья сдвигаются вперед, при этом полезный объем багажника увеличивается на 60 л.

ни» за 4,9 с. Цена самой горячей версии начинается с 5800 тыс. р.

Вы хоть раз слышали, что «Ауди» плохо управляется или разгоняется неважно? Пожалуй, если приобрести относительно бюджетную модель с маломощным двигателем, то можно ощутить некоторую нехватку разгонной динамики, но и только. Всем известно, что картину нередко меняет то, что скрывается в деталях. Разумеется, обновленный «пятизвездный» Q5 едет прекрасно. В него даже установили 12-вольтовый электродвигатель, и теперь это модный «мягкий» гибрид. Владельцам предыдущей версии слегка досаждало явление, обозначаемое расхожим выражением «турбояма», и оставалась надежда, что в новой «редакции» она исчезнет. Задержка реакции на нажатие педали акселератора все же осталась, но стала заметно короче. И это при старте, а при наборе двух с половиной тысяч оборотов 249 «лошадей» бензинового мотора резво разгоняют автомобиль без провалов, унося Q5 в свою стихию. И если на извилистой дороге кузов незначительно кренится, то это скорее дань комфорту, нежели серьезный недостаток. Подвеска представлена в 4 вариантах: «стандарт» — обычные стальные пружины; «спорт» — более жесткие пружины и дорожный просвет, заниженный на 15 мм (здесь приоритет не комфорта, а управляемости); подвеска с управляемой жесткостью амортизаторов, позволяющая менять характеристики с помощью audi drive select; а также адаптивная пневмоподвеска с диапазоном дорожного просвета от 16 см в нижней точке, что обеспечивает виртуозную управляемость, до 22 см на плохом дорожном покрытии, где эта опция позволяет преодолевать препятствия с наибольшим комфортом и полностью отрабатывает 117 400 р., в которые она оценивается.

4 5 Три органических светодиода в кормовых фонарях при открывании и закрывании автомобиля впечатляют ярким световым представлением.

ВОЖДЕНИЕ
Прекрасная управляемость в различных условиях. Отзывчивый руль, энергоемкая пневмоподвеска.
9

САЛОН
Качественные материалы отделки, внушительный внутренний объем, эффективная эргономика.
9

КОМФОРТ
Комфортный климат в салоне, хорошая шумоизоляция. Удобное кресло водителя с массой регулировок.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Новейшие системы активной безопасности уже в базовой версии.
10

КОНКУРЕНТЫ

BMW X3
от 4 170 000 ₽

Lexus NX300
от 3 595 000 ₽

Mercedes GLC
от 4 690 000 ₽

AUDI Q5

Габариты	4682x1893x1662 мм
База	2819 мм
Снаряженная масса	1825-2110 кг
Полная масса	2450 кг
Клиренс	160-220 мм
Объем багажника	550/1520 л
Объем топливного бака	70 л
Двигатель	бензин., 4-цилиндр., турбо, 1894 см³, 249/3800-6000 л. с./мин⁻¹, 370 1600-4500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступ., привод полный
Размер шин	255/45R20
Динамика	237 км/ч; 6,3 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 9,6/6,9,/7,8 л на 100 км

\+ ХОРОШАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ, АКТУАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО ПРОСТРАНСТВА.

− ТРУДНО СРАЗУ ВЫБРАТЬ УСИЛИЕ, ДОСТАТОЧНОЕ ДЛЯ ПРАВИЛЬНОГО ЗАКРЫВАНИЯ ДВЕРЕЙ.

ВЕРДИКТ

9,3

ПОХОЖЕ, НЕ СЛУЧАЙНО ОБНОВЛЕННЫЙ Q5 В КОМПАНИИ AUDI НАЗВАЛИ «ПЯТИЗВЕЗДОЧНЫМ SUV». ВЕДЬ ЗА КАЖДУЮ ЗВЕЗДУ АВТОМОБИЛЯ С ХОРОШИМ ОСНАЩЕНИЕМ НАДО БУДЕТ ЗАПЛАТИТЬ ПОРЯДКА МИЛЛИОНА РУБЛЕЙ. НО ТАКАЯ ЦИФРА ВРЯД ЛИ ОТПУГНЕТ ПОКЛОННИКОВ БРЕНДА, ВЕДЬ ВЗАМЕН ОНИ ПОЛУЧАТ БОГАТО ОБОРУДОВАННЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ КРОССОВЕР, КОНКУРЕНЦИЮ КОТОРОМУ СОСТАВЯТ НЕМНОГИЕ.

ПРАВАЯ ПЕДАЛЬ ОТПРАВЛЯЕТСЯ в пол, и двухлитровая обновленная Toyota Camry с вариатором в очередной раз не оставляет шансов дорестайлинговому варианту с 6-ступенчатым автоматом. Согласен, не самый эпичный дрэг-рейсинг в моей жизни. В такое место хотелось бы привести что-то более спортивное, чем бизнес-седан с рядной атмосферной «четверкой». Зато для самых ярых скептиков из журналистской братии это место наглядно демонстрирует преимущества точечных доработок, которые получила Toyota Camry восьмого поколения с обновлением.

Основное — это моторы и трансмиссии. Прежние 4-цилиндровые двигатели 2.0 и 2.5 уступили место новым агрегатам аналогичного объема из серии Dynamic Force. Те самые, что дебютировали в российском модельном ряду «Тойоты» на актуальном RAV4. Как и в случае с RAV4, двухлитровый 150-сильный двигатель M20A-FKS соединен с вариатором Direct Shift-CVT с гидротрансформатором и стартовой передачей. Отдачу 2,5-литрового мотора A25A-FKS в 200 сил и 243 Нм переваривает 8-ступенчатый автомат. До рестайлинга на обеих версиях трудилась 6-ступенчатая автоматическая коробка.

ГЛАВНОЕ – НЕ НАВРЕДИТЬ!

TOYOTA CAMRY ЦЕНА: ОТ 1 846 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С ВЕСНЫ 2021 Г.

ДЛИННАЯ ЛЕНТА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ УХОДИТ К ГОРИЗОНТУ. СЕГОДНЯ НЕБО НАД АЭРОДРОМОМ ЗАКРЫТО. МАШИНЫ ВЫРОВНЯЛИСЬ НА СТАРТОВОЙ ЛИНИИ. ИНСТРУКТОР ДАЕТ СТАРТ... ▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО TOYOTA

Исполнение GR Sport может быть белым, черным или ярко-красным с черными акцентами: черная крыша, черная решетка, черные диски, черный декор. На отдачу мотора декор не влияет.

А как же «Камри три и пять»? Не переживайте! Двигатель V6 объемом 3,5 литра на месте и никаким доработкам не подвергался. Он по-прежнему в итерации для Camry выдает налоговые 249 сил и 356 Нм момента, которые на переднюю ось отправляет 8-ступенчатый автомат. Тип привода для всех «Камри» остался передним. Американский вариант, где седану добавили полноприводную трансмиссию Dynamic Torque Vectoring AWD от соплатформенного RAV4, нам, увы, не светит. В ближайшие годы, по крайней мере, точно.

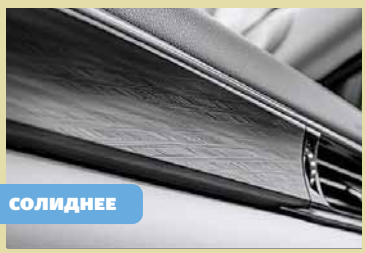
Ожидаемо, вариатор подошел самой младшей Camry. Старенький 6-ступенчатый автомат уж очень был нерасторопен и словно душил мотор. Теперь другое дело! Атмосферная «четверка» живо крутится до рабочих оборотов, пик максимального крутящего момента трансформировался из точки на 4700 мин$^{-1}$ в полку диапазоном от 4400 до 4900 оборотов. Отличная связь по педали газа и минимальные заминки при резких ускорениях. В сравнении с паузами, что были на старом автомате, так и вовсе можно сказать, что заминок нет.

Как итог, время размена второй «сотни» сократилось с 11 до 9,5 секунды. Заезды на аэродроме цифры подтверждают. От предшественницы обновленная двухлитровая «Камри» уходит «в легкую». Впрочем, для потребителя куда более актуальным будут не светофорные 0–100 км/ч, а ускорения с ходу для обгонов на трассе и перестроений в быстрые ряды. Обновленному 150-сильному седану они даются проще. Не ракета, конечно, но и чувства закомплексованности на трассе не вызывает. Правда, стоит отметить, что

ДЕТАЛЬНО

ДАВНО ПОРА

ТАЧСКРИН МЕДИАЦЕНТРА диагональю 9 дюймов поддерживает интерфейсы Apple CarPlay / Android Auto.



СОЛИДНЕЕ

Над перчаточным ящиком появились новые, более темные **ДЕКОРАТИВНЫЕ НАКЛАДКИ.**

1 Для Camry доступно четыре варианта исполнения салона: ткань, черная или бежевая кожа и черная кожа с красными акцентами для GR Sport.
2 Экран бортового компьютера информативен, но апгрейд графики не помешал бы.

в режиме pedal to the metal новая двухлитровая «четверка» и вариатор шумят чуть сильнее, чем старые агрегаты.

Прогресс обновленной версии с 200-сильным мотором 2.5 на фоне 181-сильной предшественницы есть, но не столь ярко выражен, как в сражении двухлитровых модификаций. Разгон до ста сократился до 8,7 секунды. Ускорения с места даются легче и комфортнее. Автоматическая 8-ступенчатая коробка радует первой передачей с низким передаточным отношением, быстротой и плавностью переключения.

Все изменения по ходовой части обновленной «Камри» сведены к новой размерности колес. Теперь двухлитровый вариант обувают в 17-дюймовые легкосплавные диски с шинами Continental Premium Contact 5, а 200-сильный — в 18-дюймовые диски с резиной Bridgestone Turanza T005 A. В целом, и там и там примерно одинаковые ощущения от управляемости. Баланс настроек подвески (McPherson спереди, многорычажка сзади) слегка смещен в сторону комфорта, но при этом Camry не боится атаковать связки поворотов. Крены разумны, связь по рулю неплохая. Однако при детальном сравнении двух седанов выясняется, что Turanza на 18-м колесе чуть больше передает вибраций в салон и на руль, чем Continental.

Преображений кузова чуть больше, чем никаких. Видите хромированные С-образные полосы, обрамляющие широкую решетку радиатора? Вот это и есть все изменения во внешности. Касательно обычных версий Camry, конечно. Ведь теперь, с обновлением, появилась комплектация GR Sport, доступная для двух самых мощных моторов. Она может быть белой, черной или ярко-красной с жирными черными акцентами: черная крыша, черная решетка, черные диски, черный декор. В салоне — красная строчка и красная основная тема медиацентра. Увы, весь спорт в Camry GR Sport ушел на визуальную часть. Отдача моторов такая же, как на других комплектациях.

В салоне нововведений тоже не много. Поменяли декоративные накладки над перчаточным ящиком на более темные и установили новый медиацентр с экраном диагональю 7 или 9 дюймов, в зависимости от комплектации. Он теперь возвышается над центральной панелью на манер RAV4. Комплекс, в целом, неплох, хоть и не нов. Тачскрин по бокам окружен физическими кнопками. За это спасибо! Есть поддержка Apple CarPlay и Android Auto. Неплохая отзывчивость

на прикосновения и понятное меню. Еще бы графику подтянуть и штатные карты капитально модернизировать.

Апгрейд графики не помешал бы и экрану бортового компьютера на приборной панели. И было бы неплохо привести расположение клавиш в салоне к чуть более лучшему знаменателю по части эргономики. А в остальном все хорошо. Кресла удобны: мне нравится, как подушка и спинка распределяют нагрузку. Хороши обзорность и посадка. Много пространства. Сзади даже позади рослого водителя сидишь с приличным запасом для ног. Багажник увеличился на 31 литр (до 524 л) за счет замены полноразмерного колеса в подполе докаткой.

К полезным фишкам прибавился мобильный сервис Connected для комплектации «Люкс Safety». Он позволяет через смартфон отслеживать состояние автомобиля, а в случае аварии известит о произошедшем владельца. Комплекс систем безопасности Toyota Safety Sense расширился новыми возможностями: помощь рулевого управления в аварийной ситуации, снижение скорости в поворотах при активированном адаптивном круиз-контроле, помощь при повороте на перекрестке и удержание по центру полосы.

Слишком уж точечные обновления, скажете вы? Да! Но такой консерватизм и аккуратность свойственны японцам, когда дело касается бестселлеров. И напомню, что Camry таковым и является уже многие годы. По итогам продаж в 2020 году, модель заняла 46% от общего пирога в своем классе, оставив далеко позади конкурентов — K5/Optima, Sonata, Mazda 6, Passat и Superb. А вот другой важный фактор, с которым связана осторожность японцев при обновлении: 40% частных покупателей «Камри» пересели в нее с «Камри». А значит, никакой радикализм не требуется, сколько бы злобных комментариев ни было написано. Главное — не навредить! ▢

ВОЖДЕНИЕ
Оптимальный баланс между комфортом и управляемостью.
8

САЛОН
Самое лучше, что в ней есть. Хотя от дополнительного слоя шумоизоляции в моторном отсеке я бы не отказался.
8

КОМФОРТ
Консервативен, но и раздражителей нет. С новым дисплеем стал чуточку лучше.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Широкий набор ассистентов активной и пассивной безопасности.
10

TOYOTA CAMRY 2.0 CVT

Габариты	4885x1840x1455 мм
База	2825 мм
Снаряженная масса	1560-1580 кг
Полная масса	2030 кг
Клиренс	155 мм
Объем багажника	524 л
Объем топливного бака	60 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1987 см³, 150/4400-4900 л. с./мин⁻¹, 206/4400-4900 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	вариатор, привод передний
Размер шин	215/55R17
Динамика	210 км/ч; 9,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	6 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ

Hyundai Sonata
от 1 739 000 ₽

Kia K5
от 1 659 900 ₽

Volkswagen Passat
от 2 096 000 ₽

➕ МОДЕРНИЗАЦИЮ ПО МОТОРАМ И ТРАНСМИССИЯМ ОДОБРЯЕМ.

➖ ТЕПЕРЬ ПОРА ГАДЖЕТЫ В САЛОНЕ ПОДТЯНУТЬ НА СОВРЕМЕННЫЙ УРОВЕНЬ.

ВЕРДИКТ

8,7

РЕСТАЙЛИНГ НЕ ОБШИРНЫЙ, НО ДОРАБОТКИ ВАЖНЫЕ. ПРИБАВКА К СТОИМОСТИ В 50-100 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ ВЫГЛЯДИТ ОПРАВДАННОЙ. ПРИЧЕМ, КАК МНЕ КАЖЕТСЯ, БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТ ОБНОВЛЕНИЯ ВЫИГРЫВАЕТ ДВУХЛИТРОВЫЙ ВАРИАНТ TOYOTA CAMRY. ОН СТАЛ ЖИВЕЕ И КОМФОРТНЕЕ. А ЗНАЧИТ, СМОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ СВОЮ ДОЛЮ ВНУТРИ СЕМЬИ.

ГОЛОСУЕМ ЗА ТУРБО!

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS ЦЕНА: ОТ 2 413 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

СПОЙЛЕР! ГДЕ? А НИГДЕ! НЕТ БОЛЬШЕ У КОМПАКТНОГО СТИЛЯГИ MITSUBISHI ECLIPSE CROSS ЕГО ФИРМЕННОГО СПОЙЛЕРА, РАЗДЕЛЯЮЩЕГО ЗАДНЕЕ СТЕКЛО НА ДВЕ ЧАСТИ. ЗАТО ТЕПЕРЬ ЕСТЬ НОВАЯ, БОЛЕЕ ФАКТУРНАЯ МОРДАШКА, НОВЫЙ МОТОР В ПАЛИТРЕ И ДОРАБОТАННОЕ ШАССИ

▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО MITSUBISHI

ПО СПОЙЛЕРУ ГРУСТИТЬ не буду. Да, планка, которая соединяла задние фонари, выделяла Mitsubishi Eclipse Cross из общего потока. Но, как мне кажется, дизайн не должен теснить комфорт и безопасность. Спойлер разделял заднее стекло на две части и сильно ухудшал обзор. Оттого с ним и попрощались. Пусть теперь корма не радикально отличается от конкурентов, но обзор хороший.

Зато капитально обновленную переднюю часть кроссовера приветствую обеими руками! Буквально в прошлом месяце я считал, что лучше всех на роль Автобота из вселенной Трансформеров Майкла Бэя подходит вэн Toyota Hiace VIP, но, кажется, у него появился достойный соперник. Выраженность X-образной концепции Dynamic Shield приумножилась. Линия капота поднялась выше, хрома стало меньше, а оптика светит ярче — уже в «базе» полностью светодиодная. Верхние узкие полоски — это габариты и дверные ходовые огни. Под ними блоки с противотуманками, ближним и дальним светом.

Все комплектации обновленного Eclipse Cross бегают на новых 18-дюймовых колесных дисках, обутых в шины Toyo Proxes R44 225/55. Платформу и колесную базу с рестайлингом не трогали. Между осями по-прежнему 2670 мм. Но за счет увеличенных свесов длина кроссовера растянулась с 4405 мм до 4545 мм. Практическая выгода от новых

свесов — увеличение длины пола багажника на 113 мм и общего объема грузового пространства на 21 литр (до 331 л).

Продуктовая презентация обещает помолодевший интерьер. «Неужели!» — думаю я на брифинге. Но всего через полчаса, захлопнув за собой водительскую дверь, прикрывающую порог от грязи, становлюсь героем мема «ожидание и реальность». К сожалению, последние годы многие японские автопроизводители переживают творческий кризис в отношении внутреннего пространства автомобилей. Увы, Mitsubishi — один из них.

Новые решения в Eclipse Cross, безусловно, есть, но и общий дух прошлого отчетлив. О нем напоминают аналоговая приборная панель с устаревшим экраном бортового компьютера, толстые неаккуратные кнопки подогрева сидений, заглушки и общее невнимание к деталям салона. Черно-глянцевый пластик вокруг подстаканников смотрится хорошо только на фотографиях. Даже на новых тестовых автомобилях он уже был покрыт множеством мелких царапин. Плюс мне решительно не хватает места под личные вещи. Например, в предусмотренную площадку для смартфона без проблем влезет разве что старая кнопочная Nokia.

Рестайлинг отправил в отставку проекционный дисплей и тачпад управления медиацентром. Вместо 7-дюймового дисплея над центральной панелью топовой комплектации теперь возвышается 8-дюймовый тачскрин медиацентра Mitsubishi Connect 8, который мы знаем по актуальному Outlander. Гаджет радует камерами кругового обзора, увеличенной яркостью (на 54%, по заявлению производителя) и наличием сервисов Apple CarPlay и Android Auto, но расстраивает

1 Задний спойлер у Eclipse Cross теперь только один.
2 Фонари на обновленном кроссовере выполнены в духе фонарей концепта Mitsubishi e-Evolution.

ТЕСТ-ДРАЙВ MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

ДЕТАЛЬНО

МОЖНО ЛУЧШЕ

ГРАФИКА ИНТЕРФЕЙСОВ Android Auto / Apple CarPlay контрастирует на фоне штатного меню.

БОЛЬШЕ СВЕТА

ПАРА ЛЮКОВ есть только в топовой комплектации Ultimate.

слабой графикой штатного интерфейса.

Новые передние кресла с увеличенной до 500 мм подушкой удобны. Хорошо распределяют массу, в меру плотные, с ненавязчивой, но выраженной боковой поддержкой. В комплектации Intense они обшиты тканью, в Instyle и Ultimate — комбинированной обивкой из кожи и алькантары. Задний диван лишился продольной регулировки, но обзавелся увеличенной длиной подголовников. Вернули кроссоверу панорамную крышу со сдвижным люком и солнцезащитной шторкой. Закатали для топовой комплектации потолок в черный.

До рестайлинга Eclipse Cross оснащался безальтернативным 1,5-литровым турбомотором мощностью 150 сил и 250 Нм. По словам представителей Mitsubishi, консервативную российскую клиентуру компании такой расклад не устраивал. Так что специально для староверов, вопреки всем трендам по уменьшению рабочего объема, наращиванию турбин и гибридизации, с обновлением моторная гамма кроссовера пополнилась двухлитровой атмосферной бензиновой «четверкой» 4B11 на 150 сил и 198 Нм. Трехпедальных версий больше нет. Что к наддувному, что к атмосферному двигателям прикручен вариатор. Но интеллектуальная система полного привода S-AWC доступна только турбированному кроссоверу.

Едет переднеприводной атмосферный Eclipse Cross, честно говоря, странно. Вроде резко и напористо срывается вперед со светофора, оставляя основной поток позади, но потом скисает. После разгона убираешь ногу с педали газа — получаешь небольшой рывок. Хочешь еще ускориться с ходу — изволь выждать паузу, пока мотор с вариатором договорятся между собой. На загородных трассах и автомагистралях диапазон общения с автомобилем посредством правой педали сужается до двух режимов — выкл. и вкл.

Совершенно другое дело 1,5-литровый турбомотор! Дозировать тягу удобно. Связку с вариатором, на фоне атмосферника, можно назвать образцовой. Все 250 Нм момента, доступ-

1 В интерьере много пластика под черный глянец и хром. 2 В топовой комплектации экран вырос до 8 дюймов. 3 Устаревший экран бортового компьютера по-прежнему на месте.

ные в широкой полке от 2000 до 3500 оборотов, позволяют держать кроссовер в тонусе. Пик отдачи максимальных 150 «лошадок» достигается быстрее и раньше — 5500 оборотов против 6000 у атмосферного. Да, на автомагистрали его тоже надо взбадривать, стучась правой педалью в стенку моторного отсека. Но, в отличие от двухлитрового Eclipse Cross, турбированный отвечает охотнее. Общее ощущение динамики развито выше. И это при том, что в цифрах двухлитровый вариант всего на 0,5 секунды медленнее разменивает вторую «сотню»: 11,9 против 11,4 с.

Подвеску (McPherson спереди, многорычажка сзади) рестайлинг затронул точечно: увеличили жесткость заднего подрамника и жесткость пружин внутри самих амортизаторов как спереди, так и сзади. Казалось бы, мелочь, а разница ощущается. Исчезла небольшая дряблость и разное поведение шасси при проезде одинаковых неровностей, которую я помню по предшественнику. Модный «митсу» едет плотно, благородно отрабатывая практически всю палитру распространенных неровностей дорожного полотна, радуя адекватными большими кренами.

Умная система полного привода S-AWS докручивает кроссовер в виражи, прикусывая тормоза внутренних по отношению к повороту колес. Эх! Под завершение идеально бы легло шаблонное «шасси превосходит возможности мотора», но для получения удовольствия от перемещения с ветерком по извилистым дорожкам обновленному Eclipse Cross не хватает вменяемой обратной связи по рулю. Сейчас он, мягко говоря, пустоват. ▢

ВОЖДЕНИЕ
Турбированный Eclipse Cross приятен, адекватен и логичен. Атмосферному не хватает взаимопонимания с вариатором.
7

САЛОН
Хвалю кресла и простор для его габаритов, но ругаю общее исполнение и продуманность интерьера.
6

КОМФОРТ
Скажу так: шасси – лучшее, что есть в этом кроссовере.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Множество систем активной и пассивной безопасности.
10

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Габариты	4545x1805x1685 мм
База	2670 мм
Снаряженная масса	1600 кг
Клиренс	199 мм
Объем багажника	331 л
Объем топливного бака	63 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1499 см³, 150/5500 л. с./мин⁻¹, 250/2000-3500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	вариатор, привод полный
Размер шин	225/55R18
Динамика	195 км/ч; 11,4 с до 100 км/ч
Расход топлива	7 л на 100 км в смеш. цикле

КОНКУРЕНТЫ

Mazda CX-30
от 1 695 000 ₽

Subaru XV
от 2 489 000 ₽

Toyota C-HR
от 2 099 000 ₽

+ ХОРОШИЙ ОБЗОР, БОДРЫЙ ТУРБОМОТОР, ПЛОТНОЕ, КОМФОРТНОЕ ШАССИ.

– ДИЗАЙН И ИСПОЛНЕНИЕ САЛОНА ТРЕБУЮТ КАПИТАЛЬНОЙ ВСТРЯСКИ.

ВЕРДИКТ

8

ECLIPSE CROSS – ЯРКИЙ, ПРИЯТНЫЙ, НО НИШЕВЫЙ АВТОМОБИЛЬ. ЭТО ЕДИНСТВЕННЫЙ КРОССОВЕР MITSUBISHI, У КОТОРОГО ДОЛЯ ЖЕНЩИН СРЕДИ ПОКУПАТЕЛЕЙ ПРЕОБЛАДАЕТ НАД МУЖЧИНАМИ. ЯПОНСКАЯ СБОРКА, ФОРМ-ФАКТОР И ЦЕННИК ОТ 2,4 ДО 2,7 МЛН НЕ СДЕЛАЮТ ЕГО БЕСТСЕЛЛЕРОМ. НО РАСШИРЕННАЯ МОТОРНАЯ ГАММА ТОЧНО УЛУЧШИТ ЕГО ПОЗИЦИИ В РОССИИ.

ПРОДАЖИ НОВОГО HAVAL H9 в России начались в марте, и автомобили обладателей новинки уже бегают по нашим дорогам. Правда, внешне отличить нынешнюю версию от предыдущей практически невозможно: на «мордочке» отсутствуют только пластинки омывателей фар. В остальном все один в один. Но ведь еще в 2019 году состоялась презентация нового Haval H9 с заметными изменениями в экстерьере? Верно. Но в то же время на заводе «Хавейл Мануфэкчуринг Рус»в Тульской области уже вовсю шла подготовка к производству модели 2021 года. В связи с этим и было принято решение снабдить этот рамный внедорожник новой начинкой, сохранив без изменений экстерьер. Правда, обновлениями может похвастаться только версия H9 с бензиновым двигателем. Это связано с тем, что в Китае Haval с дизельными моторами больше не производятся.

На тесте были представлены автомобили в максимальной комплектации Premium, и нужно отметить, что Haval твердо следует курсу на премиальность. Хотя сами представители Поднебесной стараются скромно избегать упоминания этого сегмента. Новая 9-дюймовая мультимедийная система получила новое меню и стала более быстрой в работе. Улучшилась графика изображения, а в функционал добавлена поддержка Apple CarPlay. Еще одним новшеством стала полностью цифровая приборная панель. На предыдущей версии были задействованы аналоговые приборы, и кому-то они наверняка казались более удобными, но новая приборная панель смотрится очень стильно. И уж коль скоро мы заговорили о «верхней» комплектации, то стоит отметить сиденья. Натуральная кожа Nappa с эффектным ромбовидным рисунком, восемь регулировок водитель-

ЭТОТ ДОЕДЕТ

HAVAL H9 ЦЕНА: 2 990 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

«ПАПА, СМОТРИ КАКОЙ КРАСИВЫЙ! И БОЛЬШОЙ! ВОТ НАМ БЫ ТАКОЙ», – МАЛЬЧИК ЛЕТ 13 С ИНТЕРЕСОМ РАССМАТРИВАЛ БЕЛОСНЕЖНЫЙ HAVAL H9. «ДА, СИМПАТИЧНЫЙ, – АВТОРИТЕТНО ЗАМЕТИЛ ОТЕЦ СЕМЕЙСТВА. – ТОЛЬКО НА ТАКОМ К НАМ В ДЕРЕВНЮ ВРЯД ЛИ ДОЕДЕШЬ. ЗНАЕШЬ ЖЕ, ЧТО ВЕСНОЙ ТАМ ГРЯЗЬ НЕПРОЛАЗНАЯ». А ВЕДЬ ДОЕДЕТ, ПОДУМАЛ Я. УВЕРЕННОСТЬ БАЗИРОВАЛАСЬ НА ТОМ, ЧТО Я КАК РАЗ ВЕРНУЛСЯ ИЗ ПУТЕШЕСТВИЯ НА HAVAL H9 ПО СЕВЕРНОМУ КАВКАЗУ. ВНЕДОРОЖНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ У ОБНОВЛЕННОГО «ЭЙЧ ДЕВЯТОГО» ЯВНО ПРИБАВИЛОСЬ ▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО АВТОРА И HAVAL

ского сиденья и шесть — пассажирского, есть функции вентиляции и массажа… 3-зонный климат-контроль, отличная шумоизоляция… Описывая все это, я снова вспомнил папу-пессимиста, неуверенного в том, что при всех таких наворотах комфорта он на этом автомобиле сможет добраться до своего домика в деревне. Не думаю, что в том же направлении размышляли разработчики Haval — скорее всего, они просто хотели в еще большей степени расширить горизонты машины, и без того неплохо подтверждающей звание внедорожника.

Haval H9 снабжен системой интеллектуального полного привода с раздаточной коробкой производства BorgWarner, снабженной многодисковой муфтой, распределяющей крутящий момент между осями. Приоритетом является задний привод, но в любом случае на переднюю ось передается не менее 5% крутящего момента, а в зависимости от условий движения туда может быть переброшено и до 50%. А теперь о главном: H9 образца 2021 года получил не столь часто встречающуюся даже в среде внедорожников функцию блокировки переднего дифференциала, причем принцип ее работы отличается от того, как блокируется дифференциал задней оси. После того как нажата расположенная на панели кнопка блокировки переднего дифференциала, блок управления системой полного привода Torque on Demand подает сигнал на электромагнит, а затем механическое усилие передается на муфту блокировки дифференциала. Электрический сигнал прерывается — пружина возвращает муфту в начальное положение, и происходит разблокировка дифференциала. Включать блокировку можно на скорости до 5 км/ч, а при скорости свыше 40 км/ч дифференциал автоматически разблокируется. Это в теории, а на практике… нам с коллегой на протяжении всего маршрута тест-драйва так и не довелось как следует испытать этот функционал. Нет, блокировку переднего дифференциала в качестве эксперимента мы задействовали, но без особой необходимости — внедорожный потенциал Haval H9 действительно впечатляет: более 80 километров настоящего бездорожья позволили в полной мере проверить этот автомобиль на состоятельность. Вот разве что по настоящему глубокой и вязкой грязи, для форсирования которой очень бы пригодилась блокировка обоих дифференциалов, не оказалось. Зато на каменистых и крутых подъемах и спусках очень кстати пришлась система выбора движения, в арсенале которой не только функция адаптации трансмиссии к разным видам покрытия, но и спортивный режим, позволяющий удерживать АКП на пониженных передачах. Есть в этом

ТЕСТ-ДРАЙВ HAVAL H9

1 Ни каменистые горные перевалы, ни форсирование речушек трудностей не доставили. 2 Салон нового H9 на премиальном уровне. 3 А вот эту грязевую ванну Haval легко преодолел в режиме Auto.

ДЕТАЛЬНО

ОБА ДИФФЕРЕНЦИАЛА нового H9 теперь имеют блокировки.

СИСТЕМА ВЫБОРА РЕЖИМА движения обеспечивает серьезный внедорожный потенциал.

КОНКУРЕНТЫ

Kia Mohave
3 649 900 ₽

Toyota Land Cruiser Prado
3 219 000 ₽

джентльменском наборе и «понижайка» с передаточным отношением 1:2,8. И очень удобно на крутых подъемах и спусках пользоваться подрулевыми лепестками, переведя селектор АКП в ручной режим. Но и это еще не все. В обновленном H9 есть система внедорожного круиз-контроля: нажал на клавишу понижающей передачи 4L, перевел селектор АКП в положение Drive, обозначил скорость в пределах от 5 до 12 км/ч — и рули, не трогая педали газа и тормоза. А еще есть система помощи при повороте на бездорожье, управляемая блоком системы стабилизации и подтормаживающая через электронный стояночный тормоз заднее колесо, что позволяет сократить радиус поворота примерно на метр.

Роскошные виды Приэльбрусья, перевал Кичи-Балык, высокогорный перевал Гумбаши, плато Бечасын, расположенное на высоте 2360 метров над уровнем моря, — длина маршрута испытаний Haval H9 превысила 350 километров. И коль скоро мы заговорили о высокогорье, то нельзя не рассказать и о двигателе, который получил не меньше доработок, чем трансмиссия. Во-первых, новый двигатель… потерял в мощности. Теперь это 218 л. с. против 248 л. с. прежней версии. Дефорсирование связано с тем, что мотор подогнан под требования Евро-6. По экологическим соображениям в конструкции выпуска использован и сажевый фильтр. Расстроились из-за потери мощности? Зато крутящий момент модернизированного мотора теперь 380 Нм — на 30 Нм больше, чем раньше, при полке максимального крутящего момента от 1800 до 4500 мин$^{-1}$. И здесь нельзя не сказать об АКП, которая осталась прежней, что абсолютно оправданно: надежный 8-ступенчатый автомат ZF способен «переваривать» крутящий момент до 700 Нм!

Теперь собственно об обновлениях силового агрегата. Здесь установлена головка блока оригинальной формы, так как для более эффективного прогрева двигателя и, соответственно, снижения токсичности выхлопа выпускной коллектор интегрирован непосредственно в головку. В связи с этим изменения претерпел и турбокомпрессор. Есть доработки и во впускном тракте. Например, появился новый бензонасос высокого давления, так как давление впрыска теперь увеличено до 350 бар. Также на впуске теперь есть система регулирования теплообмена, управляющая холодным запуском и прогревом двигателя и АКП, управляемая сигналами электронного блока управления двигателем. И еще одно приятное известие для потенциальных по-

+ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА, ХОРОШИЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ.

– ПРИДЕТСЯ СМИРИТЬСЯ С ПРОЖОРЛИВОСТЬЮ ДВИГАТЕЛЯ. ОСОБЕННО НА БЕЗДОРОЖЬЕ.

ВЕРДИКТ

9

HAVAL H9 В КОМПЛЕКТАЦИИ COMFORT ОБОЙДЕТСЯ В 2 620 000 РУБЛЕЙ, ELITE БУДЕТ СТОИТЬ 2 820 000, А ПОНРАВИВШАЯСЯ МНЕ КОМПЛЕКТАЦИЯ PREMIUM С БЕНЗИНОВЫМ МОТОРОМ ПОТЯНЕТ ПОД ТРИ МИЛЛИОНА. ПОПРОБУЙТЕ НАЙТИ ЗА ЭТИ ДЕНЬГИ СЕМИМЕСТНЫЙ РАМНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК В ПРЕМИАЛЬНОМ ИСПОЛНЕНИИ И С ХОРОШИМ ВНЕДОРОЖНЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ...

HAVAL H9

Габариты	4856x1926x1900 мм
База	2800 мм
Снаряженная масса	2432 кг
Полная масса	2950 кг
Клиренс	206 мм
Объем багажника	747/1457 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1967 см³, 218/5500 л. с./мин⁻¹, 380/1800-3600 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	265/65R18
Динамика	180 км/ч; 10 с до 100 км/ч
Расход топлива	12,5 л на 100 км в смешанном цикле

ВОЖДЕНИЕ
Несмотря на приличный вес автомобиля, к управляемости вопросов нет.
8

САЛОН
Как уже говорилось, все в стиле «премиум». Хорошая эргономика.
9

КОМФОРТ
Хорошая шумоизоляция. Комфортные настройки подвески.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Есть фронтальные, боковые подушки и шторки безопасности. В том числе защищены и пассажиры третьего ряда.
9

купателей Haval H9: его двигатель адаптирован под бензин АИ-92.

Управляемость Haval H9 и на шоссе, и на грунтовых дорогах, и в условиях легкого бездорожья нареканий не вызывает. Тем более что в версии 2021 года применен электроусилитель рулевого управления. Помимо более четкой реакции на руление это решение позволило расширить возможности систем помощи водителю. И теперь при выезде из полосы движения система ADAS не просто предупредит звуковым сигналом, но и вернет автомобиль в рамки полосы. Внедрение электроусилителя в конструкцию рулевой рейки также позволило обеспечить выбор режимов рулевого управления. И раз уж мы заговорили об ассистентах водителя, то теперь у H9 есть и функция считывания дорожных знаков, и система управления дальним светом, и даже такие опции, как предостережение об опасности при открывании дверей и предупреждение о возможном наезде сзади.

И в заключение о том, с чего все начиналось: доедет ли это колесо до той самой деревни? Лично для меня после даже не столь долгого путешествия за рулем Haval H9 этот вопрос звучит абсолютно риторически.

ВЗВЕШИВАЕМ ЗА И ПРОТИВ

TOYOTA RAV4 ЦЕНА: ОТ 1 970 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

НА АБСОЛЮТНО РАЗНЫХ МОДИФИКАЦИЯХ АКТУАЛЬНОГО ПОКОЛЕНИЯ TOYOTA RAV4 Я УЖЕ СУММАРНО НАМОТАЛ СТОЛЬКО КИЛОМЕТРОВ, ЧТО НА ЛЮБОЙ ДЛИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ ВПЕЧАТЛЕНИЙ ХВАТИТ. НО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛТОРА МЕСЯЦА В РЕЖИМЕ ОСНОВНОГО АВТОМОБИЛЯ НА СЕМЬЮ ИЗ ТРЕХ ЧЕЛОВЕК ДОБАВИЛИ ФАКТУРЫ. ПОЭТОМУ ЭТУ ЭКСПЛУАТАЦИЮ Я ХОЧУ ПОДАТЬ ВАМ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО В РЕЖИМЕ БОРТОВЫХ ЗАМЕТОК

▢ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

1 Интерьер лаконичен и минималистичен, но по эргономике есть вопросы.
2 У системы Multi-Terrain Select два внедорожных режима – Rock & Dirt и Mud & Sand.

ЭТО TOYOTA RAV4 В МАКСИмальной для двухлитрового мотора комплектации «Престиж Safety» за 2 680 000 рублей. К атмосферному двигателю, который специально для российского рынка дефорсировали со 170 до 149 сил (206 Нм), прикручен вариатор Direct Shift-CVT, оснащенный гидротрансформатором и стартовой передачей, активной на скорости до 20–25 км/ч.

Двухлитровые 150-сильные атмосферники — стандарт для множества кроссоверов этого класса. «Тойотовский» M20A-FKS мне нравится своей эластичностью и скоростью раскручивания коленвала до рабочих оборотов – пик мощности приходится на 6600 мин$^{-1}$. Хороша связь по акселератору. Резвы старты. До 60–70 км/ч двухлитровый RAV4 живчик. Ускорения с места во всем диапазоне этих скоростей ему даются легко.

После 80 км/ч запал закономерно скисает. Для ускорений на автомагистралях, перестроений в быстрые полосы, обгонов приходится подбирать коридоры попросторнее, отправлять педаль в пол и выжидать короткую заминку, пока кроссовер начнет ускоряться со 100 км/ч. Паузы лечатся спортивным режимом.

В довольно активном режиме езды расход топлива на трассе составлял 7 литров 95-го на 100 км. В городе показатели бортового компьютера поднимались до 11 литров. При этом RAV4 можно заправлять 92-м бензином.

Система полного привода Dynamic Torque Vectoring AWD с двумя независимыми муфтами для каждой из задних полуосей и парой кулачковых муфт для отключения карданного вала сама по себе сколь-либо ярко на ощущения от вождения не влияет. Но в сравнении с RAV4 с одной муфтой разница ощутима. Кроссовер с продвинутой системой чуть увереннее пробирается по легкому бездорожью и веселее закручивается в повороты.

Длительный тест в Москве этого голубого RAV4 выпал на март-апрель и сопровождался околонулевыми температурами. Поэтому кроссовер ступал по столичным и подмосковным дорогам зимними фрикционными шинами Nokian Hakkapeliitta R3 SUV 235/55R19. Мелкие неровности дорожного полотна растворяются в подвеске. Руль развязан от вибраций. Ямы и заплатки на асфальте «равчик» проходит плотно. Но перед крупными неровностями скорость лучше сбавлять, иначе есть шанс «насладиться» глухим звуком работы буферов отбоя передней подвески.

Общий уровень акустического комфорта хороший. Но от дополнительной шумоизоляции моторного отсека я бы не отказался. В полный газ жужжание двигателя и вариатора становится навязчивым.

Салон просторен. Кресла удобны. Хорошо распределяют нагрузку. Но мне с ростом 187 см немного не хватает длины подушки для комфортных бросков на дальние расстояния. Достаточное количество кармашков, полочек и ниш, чтобы разбросать по салону все свое добро. В карманах

дверей помещаются литровые бутылки с водой. Эргономика, в целом, не идеальна, но много времени, чтобы привыкнуть к расположению кнопок, не отнимет. Хотя клавиши активации адаптивного света, обогрева руля и лобового стекла расположены, прямо скажем, в неудобном месте — внизу, слева от руля. К слову, греются в тестовом RAV4 еще и все кресла.

Посадка-высадка с места водителя и переднего пассажира удобна. Двери прикрывают пороги от грязи. А вот задние двери распахиваются под небольшим углом. Особенный дискомфорт это вызывает, когда сажаешь ребенка на детское кресло.

К простенькому медиацентру с тачскрином и физическими кнопками по краям, который я ранее ругал, привыкаешь. Тестовый RAV4 раннего выпуска и не умеет дружить со смартфонами через сервисы Apple Carplay / Android Auto. На более свежих экземплярах эти протоколы прошиты в головное устройство. Радует, что по салону комплектации «Престиж Safety» разбросаны 5 USB-входов (3 спереди и 2 сзади). С подзарядкой персональных гаджетов проблем нет.

Экран бортового компьютера информативен, меню понятно, цифры на аналоговых шкалах легко читаются. Но с эстетической точки зрения мне не очень нравится, как реализован переход между дисплеем и «колодцами»: слишком грубо.

Алюминиевая крышка капота RAV4 легкая. В первый раз с непривычки чуть не откинул ее до лобового стекла. Газовые упоры в заводское оборудование не входят. Но, уверен, дилеры непременно их предлагают за доплату. Горловина бачка омывайки расположена в удобном месте, чтобы не испачкаться об автомобиль.

Багажник просторен по меркам своего класса — 580 литров. Но дополнительных крючков и сеток для фиксации груза не хватает. Крышка багажника с электроприводом медлительна. А так как кнопки центрального замка на крышке багажника нет, приходится вначале ждать, пока она закроется, после чего запирать автомобиль нажатием кнопки на ключе. Задний диван складывается в пропорции 40/60 в ровный пол. В подполе докатка, домкрат и набор инструментов.

1 На втором ряду просторно. Угол наклона спинки регулируется, есть пара USB 2.1 А. 2 Светодиоды уже в «базе». Топовая комплектация умеет сама менять ближний и дальний свет.

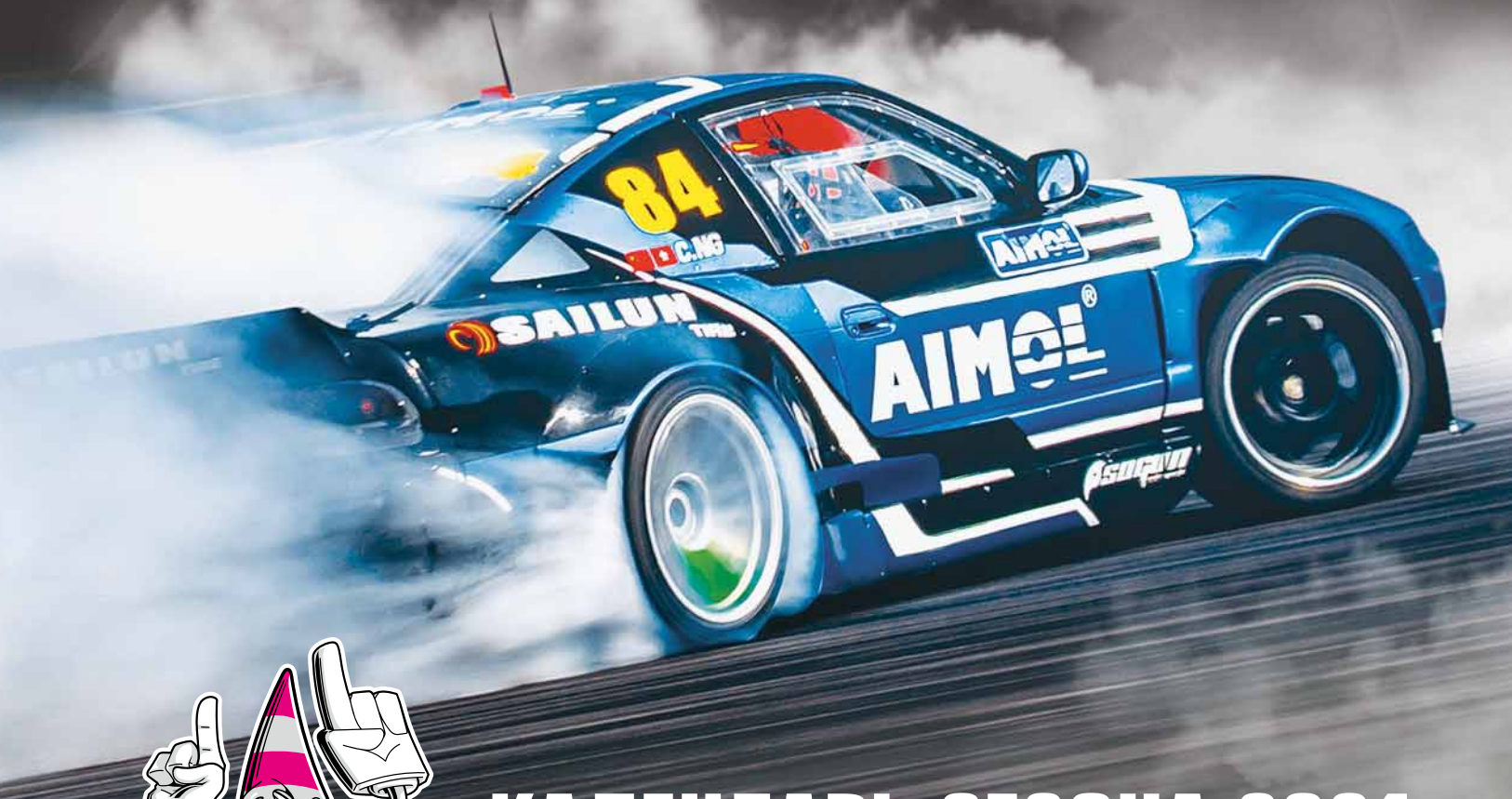
TOYOTA RAV4

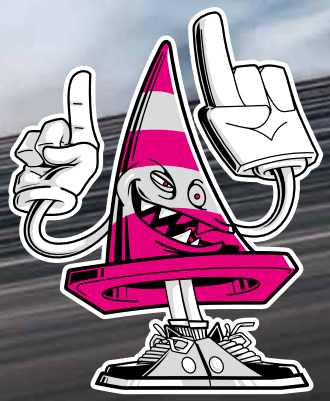
Габариты	4600x1855x1685 мм
База	2690 мм
Снаряженная масса	1675 кг
Полная масса	2120 кг
Клиренс	190/200 мм
Объем багажника	580 л
Объем топливного бака	55 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1987 см³, 149/6600 л. с./мин⁻¹, 206/4400-4900 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	вариатор, привод полный
Размер шин	235/55R19
Динамика	190 км/ч; 11 с до 100 км/ч
Расход топлива	6,7 л на 100 км в смеш. цикле

Что ж, подводить итоги рано. Впереди еще месяц в компании с «Тойотой». Только на сей раз это будет RAV4 в комплектации Style со 199-сильным мотором объемом 2,5 л. Вот тогда и подумаем над вердиктом. ▢

RUSSIAN DRIFT SERIES / RDS GP*

ЗВЁЗДЫ МИРОВОГО ДРИФТА В ТВОЁМ ГОРОДЕ!





ПРЯМЫЕ ТРАНСЛЯЦИИ СМОТРИ НА RDSTV.RU

КАЛЕНДАРЬ СЕЗОНА 2021

1 ЭТАП	01-02 МАЯ	**МОСКВА** / MOSCOW RACEWAY
2 ЭТАП	22-23 МАЯ	**НИЖНИЙ НОВГОРОД** / NRING
3 ЭТАП	03-04 ИЮЛЯ	**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ** / IGORA DRIVE
4 ЭТАП	24-25 ИЮЛЯ	**РЯЗАНЬ** / ATRON INTERNATIONAL CIRCUIT
5 ЭТАП	21-22 АВГУСТА	**КРАСНОЯРСК** / RED RING
6 ЭТАП	18-19 СЕНТЯБРЯ	**МЯЧКОВО** / ADM RACEWAY
7 ЭТАП	16-17 ОКТЯБРЯ	**СОЧИ** / SOCHI AUTODROM

БИЛЕТЫ НА САЙТЕ **TICKETS.VDRIFTE.RU**

*Российская Дрифт Серия Гран При

РЕКЛАМА

0+

AIMOL®
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР

ДАУНГРЕЙД

VOLKSWAGEN POLO
ЦЕНА: 1 333 500 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

НА СМЕНУ СЕДАНУ VW JETTA, ЗА РУЛЕМ КОТОРОГО Я ПРОВЕЛ ДВА МЕСЯЦА, НА ТОТ ЖЕ СРОК ПРИШЕЛ ЛИФТБЭК POLO — БЫЛО КРАЙНЕ ЛЮБОПЫТНО ОЦЕНИТЬ ПОДОБНЫЙ ДАУНГРЕЙД НА ЛИЧНОМ ОПЫТЕ

▢ МАКСИМ ФЕДОРОВ ▢ ФОТО АВТОРА

САМОЕ УДИВИТЕЛЬНОЕ, ЧТО, пересев с «Джетты» на «Поло», я не заметил, что в чем-то сильно потерял. Напротив, такой даунгрейд позволил получить дополнительные бонусы в виде выдвижной камеры заднего вида, которая остается чистой в любую погоду, подогрева лобового стекла и гигантского багажника с удобным проемом и кучей крючков. И это не говоря уже про существенную денежную выгоду: калужский лифтбэк на 400–600 тысяч рублей дешевле мексиканского седана с тем же мотором в плюс/минус схожей комплектации, где уже в «базе» есть классные светодиодные фары с автокорректором и задние фонари.

Снаружи все «фольксы» похожи, как матрешки. И VW Polo в этом плане не исключение. По сути, это слегка видоизмененный Skoda Rapid, но, на мой взгляд, «Поло» в этом кузове смотрится строже и интереснее «Рапида». В салоне похожая история. Когда садишься в «Поло» на место водителя, то ви-

1 2 Электронная приборная панель имеет несколько вариантов дизайна – от минималистского до имитации аналоговых приборов.
3 Руль от «Джетты» отлично вписался в интерьер от «Рапида».

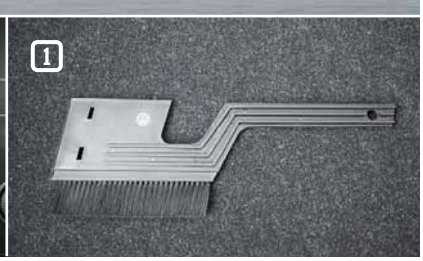
дишь практически ту же картинку, что и в «Джетте», включая позаимствованные от старшей модели электронную приборную панель и руль. Да, здесь нет раздельного «климата» и атмосферной подсветки спереди, и пластик торпедо не soft touch, но его фактуры подобраны очень удачно, а подлокотники на передних дверях сделаны мягкими, так что все это в комплексе не выглядит «дешманом».

По комфорту в салоне, как ни странно, между «Джеттой» и «Поло» также нет разительного отличия. Да, у лифтбэка салон заметно уже, диапазон регулировки сиденья водителя по вылету не такой широкий, да и само сиденье не столь удобное (мне не хватало регулировки поясничного подпора). А вот на заднем ряду места в ногах точно не меньше. По оснащению старшая и младшая модели идут ноздря в ноздрю. Спереди и сзади в «Поло» также есть 4 зарядки USB, причем только стандарта Type-C: чтобы слушать музыку с обычной флешки и заряжать телефон, пришлось купить переходник. Бесключевой доступ очень удобен, а медиацентр Bolero с 8-дюймовым экраном радует скоростью работы и возможностью запускать на нем гугловскую навигацию.

Приятно удивила шумоизоляция «Поло»: когда не разгоняешься больше 100 км/ч и не крутишь мотор (учитывая, что он развивает 110 л. с., при активной езде это приходится делать довольно часто), в салоне достаточно тихо. Это говорит еще и о хорошей аэродинамике кузова, что косвенно подтверждает чистое стекло на крышке багажника (за два месяца я ни разу не включил задний дворник), а также экономичность машины на трассе. При крейсерской скорости 110 км/ч замеренный по бортовому компьютеру средний расход — меньше 6 литров 95-го на «сотню». А вот в городе аппетит мотора возрастает раза в полтора.

Но не подумайте, что в VW Polo я вижу только плюсы. Минусы тоже есть, и главный из них относится к старой платформе PQ25. И дело даже не столько в самой платформе, сколько в настройках подвески. Да, машина отлично управляется, но то, как она проходит неровности, меня категорически не устраивает. Подвеска отчетливо передает в салон весь рельеф дороги, вздрагивая на ямах и поперечных стыках, а на асфальтовых волнах автомобиль начинает раскачиваться, как настоящая лодка. Об этой особенности рапидовского шасси известно давно, и за это время конструкторы VW вполне могли бы что-то предпринять, чтобы исправить ситуацию, но увы... Еще одно неоднозначное наследие шасси PQ25 — свисающие под днищем тросики ручника. Как говорится, «на скорость не влияет», но, учитывая далеко не кроссоверный клиренс «Поло», на лесном проселке их можно запросто зацепить о торчащий корень или упавшую ветку. Да и смотрится это некрасиво — неужели нельзя было придумать более элегантное решение? Ну и задемпфированная педаль газа с большим свободным ходом тоже не доставляет радости, скрадывая динамку и без то-

1 Фирменная щетка-скребок от Volkswagen – мелочь, а приятно.
2 Подушка заднего сиденья не откидывается, из-за этого опущенная спинка заднего сиденья образует ступеньку.
3 Багажник радует вместительностью и большим проемом для загрузки поклажи.



4 Кромка капота не мешает полностью откинуть поводки дворников.
5 Свисающие тросы ручника, как и низкие чашки задних пружин – довольно странное конструктивное решение.
6 Мотор – российской сборки. Но все навесное на нем – импортное.

го не особо шустрой машины. К счастью, у этой проблемы есть простое решение: свободный ход можно убрать, сняв педаль и сдвинув на ней крышку относительно корпуса (предварительно ослабив винты). Если непонятно, поищите инструкции в Интернете, их достаточно много, и в них подробно расписано, как это сделать.

Кстати, в этом состоит еще один плюс «Поло»: все «болячки» шасси PQ25 и 110-сильного мотора 1.6 MPI давно известны и подробно описаны владельцами «Рапидов», а стоимость их устранения, с учетом огромного количества неоригинальных запчастей, относительно невелика. Да, кузовные панели передней и задней части кузова, как и светодиодная оптика, пока стоят недешево (такие фары можно купить по 25,5 тыс. рублей за штуку), но, например, двери, стекла и многие другие детали здесь те же самые, что и у дорестайлингового «Рапида». А это значит, что такая машина не будет обременительна в содержании. ▢

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	2860
Средний расход топлива, л/100 км	7,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	10 440 / 16 070
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	8237
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	57 900
Транспортный налог, ₽/год	2750
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	7,4

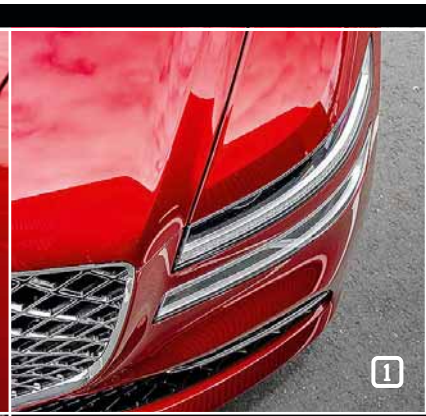
КРЫЛЬЯ, КОТОРЫЕ НРАВИЛИСЬ МНЕ

GENESIS G80 ЦЕНА: ОТ 3 800 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

ВООБЩЕ-ТО, РЯДОМ С ЭТИМ ЯРКО-КРАСНЫМ ВЫСКОЧКОЙ ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ ДОЛЖЕН БЫЛ ПОЗИРОВАТЬ НАШЕМУ ФОТОГРАФУ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ НЕМЕЦКОЙ ЗЕМЛИ. НО ЛЮДИ ИЗ РОССИЙСКИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ КОМПАНИЙ БЫЛИ КАТЕГОРИЧНЫ: «ОН НАМ НЕ КОНКУРЕНТ!» СПОРИТЬ С НИМИ ОБ УМЕСТНОСТИ СРАВНЕНИЯ БЕССМЫСЛЕННО. ЗАТО МОЖЕМ ДАТЬ СПОЙЛЕР ДАЛЬНЕЙШЕГО МАТЕРИАЛА: КОНКУРЕНТ! ХОТЬ И ПО ВСЕМУ СПЕКТРУ ОЩУЩЕНИЙ СТОИТ АБСОЛЮТНО ОБОСОБЛЕННО

ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

1 В палитре из 15 цветов кузова доплачивать придется только за 4 – от 70 000 до 160 000 рублей в зависимости от колера. Удивительно, но этот Blazing Red доплаты не требует.



МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
Тест-редактор
Возраст: 31 год
Водительский стаж: 8 лет

Абстрагироваться от цвета сложно. Все равно что общаться с моделью Playboy в профессиональном дресс-коде и пытаться смотреть ей в глаза... Эй! Глаза выше! В мире бело-серо-черных машин тестовый Genesis G80 категорически вызывающий. И ладно бы только цвет. Вон ведь какой «бриллиант» решетки радиатора сияет хромом на носу. А как вам эти две пары полосок головной оптики! А эти пятиспицевые 20-дюймовые диски, вокруг которых обернута 40-профильная резина Michelin Pilot Sport 4S! Я не могу дать свою субъективную оценку дизайну этого пятиметрового седана, но за свою эпатажность он однозначно заслуживает лайк.

Естественно, так выглядит G80 в максимально упакованной комплектации Elite за 5,8 млн рублей. Недешево! Но витрина бренда — это салон из кожи Nappa, дерево, алюминий, замша, несколько экранов, добротное количество электроники и гаджетов, всевозможный набор помощников, систем комфорта и безопасности. Впрочем, самое главное — это продольная, раздутая до 379 сил и 530 Нм момента, бензиновая V-образная «турбошестерка», к которой прикручены 8-ступенчатый автомат и система полного привода.

При заявленных 5,1 секунды до «сотки» G80 не выстреливает из пращи, как, например, схожая по энерговооруженности Audi A6. Тяга в 530 Нм момента обещается в широкой полке с 1300 до 4500 оборотов, но по факту ощутимый подхват приходит лишь после 2200–2400 оборотов. Небольшая задумчивость трансмиссии, помноженная на хорошую шумоизоляцию и плавность хода, скрадывает ощущение скорости. Нет лишней суеты, нет лишних звуков, а переключения коробки передач в спортивном режиме не сопровождаются такими рывками, словно Кинг-Конг ломится в багажник. В какой-то момент думаешь, что 379 «лошадок» могли бы скакать и побыстрее, но потом смотришь на спидометр, а ты уже давно превысил разрешенный законодательством скоростной порог на автостраде. Упс!..

По ощущениям от вождения, у нового Genesis G80 нет ничего общего с немецкой троицей. Пятиметровый седан вальяжно раскачивается на неровностях, спокойно проглатывая их даже с 40-профильной резиной, оставляя водителя и пассажира покачиваться, как на водяном матрасе. Он допускает продольные и поперечные крены. Чувствительные, но адекватные. И этим с первых же километров он напомнил мне седаны от Cadillac. По-американски плавный — идеальная характеристика. Что ж, не зря у суббренда Hyundai большие амбиции в США.

G80 чрезмерно нафарширован гаджетами и электронными помощниками. Но из многих фишек слишком нарочито торчат уши массовых Kia и Hyundai. Трансляция изображения из слепых зон на приборной панели при включении поворотника — привет, Kia K900 и K5. Опция полезная, но для премиального седана можно было бы разжиться камерами лучшего разрешения. Звуки для релакса, закачанные в медиакомплекс с широкоформатным тачскрином, мы тоже видели на «народных» корейских автомобилях. Правда, мне сложно придумать хоть какую-то жизненную ситуацию, в которой я бы решил, что самое время за рулем послушать шум кафе в обеденный перерыв. Впрочем, надо отдать должное Genesis: эта опция по своей бесполезности в моих глазах не смогла превзойти курс зарядки для тела, зашитый в мультимедиа Mercedes-Benz E-Class.

Можно долго спорить о стоимости новоиспеченного премиума из Южной Кореи — от 3,8 до 5,8 млн. Но цифры беспристрастны. Немецкая троица пересекается по базовой стоимости, но в сопоставимом оснащении обойдется дороже. Ведь там прайс-листом правят опции. Genesis G80 предлагается в фиксированных комплектациях, где доплачивать придется разве что за цвет.

ФОКУС-ГРУППА GENESIS G80

ЕФИМ ГАНТМАХЕР
Профессиональный гонщик
Возраст: 32 года
Водительский стаж: 14 лет

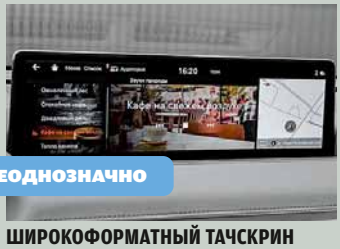
Лучший бизнес-седан в мире? Нет, конечно. Но автомобиль достойный. Вальяжно кататься по городу? Легко! Сорваться в командировку в Нижний Новгород? Только держись! Я сорвался. И оказался просто бесконечно счастлив, что сделал это на G80. Никак не мог ожидать от седана такой плавности. В характеристиках что-то говорилось про наддув и неприличное количество «лошадей», которые неприлично легко разгоняют эту махину до неприличных скоростей. Но в этих же характеристиках не говорится ничего о том, что машина, обутая в 20-е колеса, может настолько бережно и осторожно разглаживать неровности и тяготы дорожного полотна.

Кстати, о колесах. Последнее время все мощные автомобили на тесте попадаются с шинами Pirelli. На G80 стояли Michelin. Это все, что надо знать об этой машине. Производитель явно гордится своей продукцией, раз не пожалел денег на разноширокие Pilot Sport 4S, ибо именно эти колеса раскрывают мягкий, но очень настойчивый нрав. Тишину в салоне обеспечивает отменная шумоизоляция в сочетании с «двойными» стеклами. А окончательно растворяет лишние звуки прекрасная акустическая система, крайне чисто отыгрывающая практически все.

Разнообразие опций, от дистанционного управления автомобилем на парковке до раздельных экранов на втором ряду кресел, говорит лишь о продолжении попыток корейцев завоевать премиумный рынок. Получится ли? Сложно сказать наверняка, но смотрите сами. Базовый ценник BMW 5-Series эквивалентен хорошо оснащенному Genesis G80. Но есть одна важная загвоздка: «восьмидесятка» и «пятерка» похожи по характеристикам, но полноценно сравнить их не выходит из-за кардинально разного багажа наследства. G80 пока только во втором поколении, а 5-я серия уже в седьмом. И совершенно точно, что в этом сегменте ценится родословная.

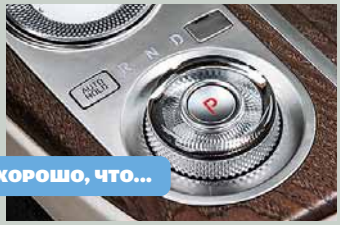
1 Интерьер в комплектации Elite с кожей Nappa можно заказать в одном из 6 цветовых исполнений. 2 3D-эффект приборной панели не передается на фото, но раздражает глаза. Хорошо, что его можно отключить в настройках.

ДЕТАЛЬНО



НЕОДНОЗНАЧНО

ШИРОКОФОРМАТНЫЙ ТАЧСКРИН радует отличной графикой. Но над логикой его интерфейса еще стоит поработать.



И ХОРОШО, ЧТО...

...в отличие от «Ягуаров», поворотная **ШАЙБА-СЕЛЕКТОР** трансмиссии не выдвигается вверх-вниз.

В спинки передних кресел вмонтированы **9,2-дюймовые экраны.**

ДОРОГО-БОГАТО

3 Панорамная крыша и 9,2-дюймовые экраны для задних пассажиров входят в стандартное оснащение максимального исполнения Elite (на фото). Впрочем, для комплектации Luxury их можно дозаказать в пакете VIP за 380 000 рублей.

GENESIS G80

Габариты	4995x1925x1475 мм
База	3010 мм
Снаряженная масса	2035-2145 кг
Полная масса	2575 кг
Клиренс	150 мм
Объем багажника	424 л
Объем топливного бака	73 л
Двигатель	бензиновый, турбо, V6, 3670 см³, 379/5800 л. с./мин⁻¹, 530/1300-4500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	245/40ZR20 спереди / 275/35ZR20 сзади
Динамика	250 км/ч; 5,1 с до 100 км/ч
Расход топлива	10,7 л на 100 км в смешанном цикле

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог	113 700 ₽
ТО-1/ТО-2	18 000 / 21 000 ₽
ОСАГО/Каско	14 000 / 300 000 ₽

* 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.

ВАХТАНГ КОЛЬЦОВ
Бренд-менеджер
Возраст: 35 лет
Водительский стаж: 12 лет

Когда производители недорогих массовых автомобилей заходят в премиальный сегмент, они часто забывают об эстетике в своей беспощадной гонке за дороговизной и богатством оснащения. Ковер, шубы, бубенцы, золото — что еще барин желает видеть в своем автомобиле? В новом Genesis G80 такого нет. Это приятно. И даже немного удивительно.

Конечно, внешний вид машины обращает на себя внимание. Он не вызывает страх, трепет или натянутое уважение. Скорее, восхищение. Рядом с ней хочется выпрямить осанку и расправить плечи. Интерьер однозначно приятен. Повольвовски лаконичный и выдержанный салон для интеллигенции.

Правда, мне, как техническому староверу, было интуитивно не все понятно в органах управления. Некоторые функции, которые хотелось бы иметь под рукой, спрятаны в многоуровневом меню, а затем нужно еще и в настройках побродить, и вот, наконец, она — заветная опция. Сложно, но дело привычки, и хорошо, что эти опции есть.

КОНКУРЕНТЫ

Audi A6
от 3 840 000 ₽

BMW 5-Series
от 4 020 000 ₽

Mercedes-Benz E-Class
от 4 770 000 ₽

Как всегда, я послушал мнения окружающих. Для одних это Cadillac, для других Bentley, а третьи во всем видят эволюцию китайских автомобилей: «Молодцы китайцы! Умеют! — Это “кореец”. — Да какая разница! Азиаты, в общем. Молодцы!» А парень из BMW E60, повидавшей руки горе-мастеров по тюнингу, но так и не ставшей M, тотчас попросил прокатить его в отсечку. Это отдельное удовольствие. Очень плавно и очень быстро 375 сил делают свое дело, но это не тошнотная гонка, когда хочется вылезти поскорее, а словно взяли жука в заботливые ладошки и перенесли с одного цветка на другой. ▢

ФОРУМ ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

КАЖДОМУ ИЗ НАС ЕСТЬ ЧТО РАССКАЗАТЬ О СВОЕМ АВТОМОБИЛЕ. УСТРАИВАЕТ ЛИ ВНЕШНИЙ ВИД? КАКИЕ ИМЕЮТСЯ ТЕХНИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ? ОПРАВДАЛ ЛИ СЕБЯ ВООБЩЕ ВЫБОР ЭТОЙ МАШИНЫ? **ПОДРОБНОСТИ НА WWW.5KOLESO.RU**

PEUGEOT PARTNER II ФУРГОН

АНТОН КОРОЛЕВ

ВОДИТЕЛЬ-ЭКСПЕДИТОР ▢ СТАЖ ВОЖДЕНИЯ 9 ЛЕТ

У вас тут принято начинать рассказ со своего отношения к автомобилям, с душевных запоминающихся историй, с того, как пришел к тому, что имеешь. С литературной точки зрения это настраивает на эмоциональную связь между водителем и автомобилем, но сейчас обойдемся без сантиментов, потому что этот серебристый фургон Peugeot Partner второго поколения — настоящая практичная рабочая лошадка, которая не знает таких слов, как эмоции и капризы. Какая бы ни была погода, какая бы ни была дорога, какой бы ни был груз (в рамках закона, естественно), мы делаем с ним свое дело. И делаем его хорошо.

Это моя рабочая машина. Даже не так. Это мой коллега. Он встал в парк нашей компании в начале 2021 года, и его сразу же закрепили за мной. Дизельный 1,6-литровый турбомотор на 90 сил и 215 Нм, механическая 5-ступенчатая трансмиссия, передний привод и удлиненный кузов — таков мой верный напарник. Сразу голливудские фильмы про полицейских вспомнились, где напарников свело начальство, и они стали не разлей вода. Вот и мы с «Пежо» такие же. Только я его могу подвести в силу человеческого фактора, а он еще ни разу меня не подвел.

Моя история взаимоотношений с «Партнером» типична для многих людей, в чьем распоряжении есть корпоративный автомобиль. В будние дни — доставка и перевозка грузов, в выходные — личные дела. Родители счастливы, что могу помочь им с «Пежо» по дачным хлопотам. Правда, этим летом часть моих выходных занята работой — помогаю журналу «5 колесо» с участием в «Российской Дрифт Серии». В кузов фургона объемом до 4,1 м³ идеально помещается все, что необходимо журналу для развертывания шатра и проведения активностей в паддоке гоночной трассы во время этапа.

Моторчик 1.6 Hdi, хоть и не блещет выдающимися цифрами в графе «мощность», вполне живо передвигает «Пежо» по улочкам города даже с заполненным кузовом. Вторая и третья передачи эластичные. Кулиса «механики» ходит четко. Педаль сцепления информативна. Но главное — умеренный аппетит в 8–9 литров по городу. Это если активно жать на педаль. И, конечно, надежность. Конкретно этот автомобиль успел пробежать всего восемь с лишним тысяч километров — ничто, по меркам коммерческого транспорта. Но до этого серебристого фургона я водил в своей компании Partner 2014 года выпуска. Своевременные ТО каждые 15 000 км, и никаких хлопот мы с ним не знали , намотав более 235 000 км. Этот Partner

Соотношение распашных створок 60/40, погрузочная высота 613 мм. Модификация Partner L2 позволяет перевозить длинномеры до 3250 мм.

Цена:	1 370 000 р.
Год выпуска:	2020
Год приобретения:	2021
Общий пробег:	8100 км
Личный пробег:	8100 км
Расходы на обслуж./ремонт:	10 000 р.

собран в Калуге. Насколько я помню, с 2015 по 2020 год Peugeot брала перерыв в реализации Partner на российском рынке, а теперь с прошлого года собирает его у нас. Потому и адекватная цена. Плюс, так как автомобиль широко продавался в прошлом десятилетии, на него все еще большой выбор автозапчастей и комплектующих.

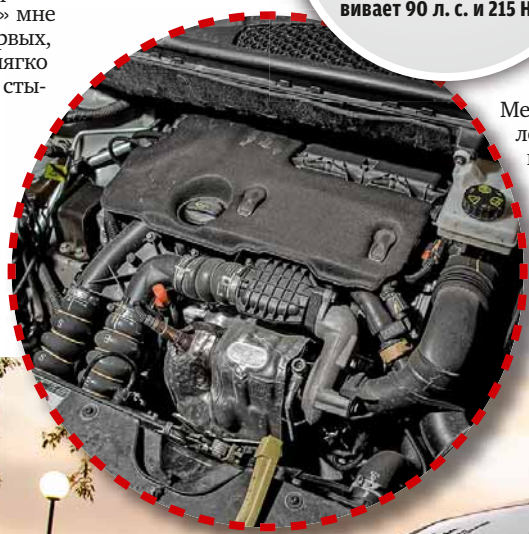
Радует обширная адаптация, произведенная с «Партнером» для России: защита картера двигателя, 175-миллиметровый клиренс, 70-профильные шины, увеличенный до 5 литров бачок омывателя, мощный аккумулятор на 70 А·ч, 120-амперный генератор, усиленный обогрев салона, шумоизоляция моторного отсека и антигравийное покрытие днища. А если бы мы сейчас фургон покупали, то был бы еще и обогрев с электрорегулировкой зеркал.

Особенно в «Партнере» мне нравится подвеска. Во-первых, она комфортная. Очень мягко «Пежо» отрабатывает все стыки на московских мостах и эстакадах, ямы, трещины и весеннее исчезновение асфальта, когда снег сходит с дорожным полотном. Во-вторых, если не перебарщивать с грузом, то и проблем никаких с ней нет. А за грузом у нас

следят строго. Хвалю и рулевое управление: руль в меру плотный, с явным усилием и неплохой обратной связью.

Впрочем, и небольшие нарекания есть. Я понимаю, что фургон Partner — это, в первую очередь, грузовой автомобиль. Но о комфортном пространстве вокруг водителя все же не стоит забывать. Низко расположенные подстаканники с неглубоким дном и отсутствие правого подлокотника иногда заставляют меня грустить. Медиацентр можно было бы чуть более современный и удобный поставить. От камеры заднего вида я бы не отказался. Спасибо, что есть парктроники. В остальном все нормально. Радует множество полок и ниш, куда можно раскидать все свое добро: от личных документов до рабочих папок с бумагами.

В самом начале я говорил про истории, которые делают рассказ о машине более личным. Что ж, наш путь с этим Peugeot Partner только начался. Нас ждет множество историй. И почему-то я уверен, что они будут исключительно положительными. А сейчас пора мне выдвигаться в сторону Нижнего Новгорода на второй этап RDS GP 2021. Добавим к показаниям одометра лишнюю тысчонку километров!



Partner оснащается двумя двигателями на выбор – бензиновым 1.6 VTi и дизельным 1.6 HDi (на фото). Дизельный агрегат с системой EGR и сажевым фильтром развивает 90 л. с. и 215 Нм.

«ГАЗ ЖМИ, РУЛЕМ КРУТИ И ПОБЕЖДАЙ!»

БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ СОСТАВ ПИЛОТОВ, НОВАЯ ТЕХНИКА, НОВЫЕ КОМАНДЫ И ИНТРИГА ДО САМОГО ФИНАЛА – ДОЛГОЖДАННЫЙ, ДВЕНАДЦАТЫЙ СЕЗОН RDS GP СТАРТОВАЛ! А МЫ ВОЗВРАЩАЕМСЯ К ВАМ С ВАШЕЙ ЛЮБИМОЙ РУБРИКОЙ – «ПОРТРЕТ ПИЛОТА RDS GP». ВСТРЕЧАЙТЕ, АРКАДИЙ ЦАРЕГРАДЦЕВ, ДЖЕЙМС ДИН И АНДРЕЙ АСТАПОВ

МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▢ ФОТО АНДРЕЯ ШАРОНОВА, BLACK MONSTER, AIMOL, ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ

АРКАДИЙ ЦАРЕГРАДЦЕВ

КОМАНДА: FAILCREW ДАРКСАЙД
АВТОМОБИЛЬ СЕЗОНА RDS 2021: NISSAN 370Z VR38
ПЕРВЫЙ СЕЗОН В RDS: 2010 Г.
СТАЖ В ДРИФТЕ: 10 ЛЕТ
ТИТУЛЫ: ВИЦЕ-ЧЕМПИОН МИРА ПО ДРИФТУ, ТРЕХКРАТНЫЙ ЧЕМПИОН RDS-СИБИРЬ
УЧАСТИЕ В ДРУГИХ ГОНОЧНЫХ СЕРИЯХ: TIME ATTACK, КУБОК РОССИИ ПО ЛЕДОВЫМ ГОНКАМ, КУБОК РОССИИ (КЛАСС «НАЦИОНАЛЬНЫЙ»)

? Как оцениваешь командные достижения прошлого сезона?

! Максимально позитивно: мы чемпионы сезона RDS GP 2020. И в прошлом году мы стали двукратными чемпионами. Не все этапы сложились для нас идеально, но большинство из них мы смогли проехать с неплохим командным преимуществом. И в итоге выиграли сезон.

? Самый запоминающийся момент прошлого сезона?

! Таких было два. Один негативный: в течение всего сезона нас преследовали проблемы с масляным голоданием из-за новой

системы сухого картера. А второй, позитивный, — это то, что я выиграл четыре квалификации из шести раундов. Два раунда не выиграл из-за проблем с маслом. Если бы выиграл, был бы первым гонщиком, который в RDS GP взял все квалификации из возможных. Но четыре из шести тоже неплохо.

Как оцениваешь 370Z по итогу прошлого сезона, и что модернизировали к сезону-2021?

В прошлом сезоне мы нашли рулежку у машины. Она была феноменальная и изумительная. В этом сезоне модернизировали систему смазки с сухим картером, так что проблем по маслу больше нет. Добавили зацепа, поработав с задней подвеской. Машина поехала значительно быстрее, чем в прошлом сезоне.

Как часто тебе приходится менять комплект тормозов?

Тормоза в дрифте часто используемый элемент. Без точных тормозов и без точного ручника далеко не уедешь. Но износ у них минимальный. Мой партнер Nisshinbo предоставляет мне специальный гоночный комплект для моих тормозных механизмов Wilwood. Это колодки из специального состава, которые не приходится греть. Если вы могли заметить, я никогда не грею тормоза, я грею только шины. А многие участники прогревают тормоза, чтобы они лучше срабатывали. Мои тормоза едут сразу, и расхода у них нет. Колодки до и после сезона практически не отличаются.

Как оцениваешь возможности обновленной команды Failcrew Дарксайд? С вами теперь Сергей Леонидович с «Фланкерами». Какие перспективы?

Я очень рад, что мы с Сергеем Леонидовичем соединились в одной команде. Мы уже сделали вместе очень много классных, интересных проектов. Надеюсь, еще много всего крутого нас ждет впереди. Поэтому, как бы этот сезон ни сложился, мы делаем одно дрифтовое и медийное дело. И я думаю, что нас ждет большой успех.

Как оцениваешь уровень RDS GP?

RDS GP — это теперь чемпионат мира. Каких еще крутых гонщиков вы знаете, кто у нас еще не ездил? По мне, так это Петр Венцек и Фредрик Аасбо. Ну, Вон Гиттин-младший, допустим. И все. Все остальные у нас уже побывали, и всех мы победили.

Какие автомобили ты бы хотел видеть в RDS GP?

Хотел бы видеть больше новых шасси. Новые «Супры» — класс! «Корветы» — класс! И хочется, чтобы хотя бы на весь состав RDS GP был один «Мустанг». Надеюсь, кто-нибудь построит.

Самый запоминающийся автомобиль, на котором ты ездил?

Мне много автомобилей нравятся. Я не могу сказать, что есть какой-то один. Самый дорогой, какой был, — это Ferrari F40. А запоминающийся? Мне все нравятся. В какой ни сажусь, они все чем-то удивляют.

Какие ожидания от FIA IDC?

На FIA IDC хочу видеть ребят, с которыми мы раньше никогда не встречались на трассе. Очень много европейских гонщиков собираются туда, со всеми хочется погонять. Поэтому FIA IDC жду! Надеюсь, у нас получится пересечь границу беспроблемно. И погоняем! В Риге крутая трасса: скоростная, опасная, со стеной. Я думаю, будет очень весело и местами даже опасно.

В каких автоспортивных дисциплинах, кроме дрифта, ты бы хотел участвовать в перспективе?

В перспективе это ралли-кросс. Он меня будоражит. Это очень интересно. Там крутая полноприводная техника, смешанные типы поверхностей на трассах, интересная история, и самое главное, что машины дикие и мощные.

Какие перспективы у Sochi Drift Challenge?

Sochi Drift Challenge растет невероятными темпами. Первый год был стартовый, но в этом году мы просто разорвали дрифтовое медиапространство. У нас было более 90 участников за весь сезон. Борьба была дичайшая. И в следующем году мы продолжим его развивать. Аналогов ему нет, потому что везде зима, а у нас лето.

Волнуешься ли ты перед заездами?

Перед заездами волнуюсь, но это волнение сейчас какое-то странное. Если раньше это было честное волнение, то сейчас уже много всякой разной информации записалось в голову. Больше думаешь о каких-то технических нюансах. Волнуешься, чтобы тебя не подставил соперник, чтобы заезд нормально прошел. А если заезд нормально проходит, то там и волноваться не о чем. Газ жми, рулем крути и побеждай!

Ты участвуешь в RDS GP, судишь другие серии, снимаешь видео, организуешь Sochi Drift Challenge и еще находишь время для семьи — как ты все успеваешь?

Я все успеваю, потому что почти все происходит у меня в Сочи, в Олимпийском парке. Все свои увлечения и жизнь я совместил на двух квадратных километрах. У меня все рядом: дом, море, отдых, работа. Поэтому и времени, в целом, на все хватает. Даже если надо куда-то лететь, мне до аэропорта 15 минут ехать. Если бы я жил в Москве, это был бы разрыв. Иногда приезжаю туда и думаю, как люди в столице вообще что-то успевают. И вот я понимаю, что мне этот вопрос задает человек, который сам в Москве живет.

СПОРТ ПОРТРЕТ ПИЛОТА RDS GP 2021. ЧАСТЬ 1

? Что пробудило твой интерес к дрифту?

! Я начал заниматься дрифтом, когда мне было 10 лет. Это были самые первые соревнования по дрифту, проведенные в Ирландии. И в них участвовал мой старший брат Майк. Он тогда выиграл, а я навсегда влюбился в этот вид автоспорта.

? Как родилась идея участвовать в RDS GP?

! Мне посчастливилось участвовать в соревнованиях по всему миру: Ирландия, Европа, Ближний Восток, США. Но у меня никогда не было возможности погоняться в России. Я следил за «Российской Дрифт Серией», знал о высоком уровне конкуренции и хотел рано или поздно попробовать свои силы в ней. Я поговорил как с Aimol, так и с RDS, и через пару месяцев нам удалось прийти к соглашению о моем присоединении к Aimol Racing.

? Что скажешь про твою команду?

! Мне очень нравится работать с командой Aimol Racing. Они профессиональны и стремятся к отличным результатам как на трассе, так и вне ее. Я очень рад, что Чарльз и Дайго стали моими товарищами по команде. Мы определенно будем стремиться достичь подиумов в этом сезоне. Будем надеяться на лучшее.

? Почему при постройке машины для RDS GP 2021 выбор пал именно на Nissan S14 при наличии большого опыта с BMW?

! Мы построили новую S14.9, так как сочли, что ее шасси лучше всего подойдет для 265-миллиметровых шин, поскольку мы строим автомобиль с учетом предельного веса. У BMW E92 более тяжелое шасси, которое лучше подходит для более широких шин.

? Как оцениваешь общий уровень серии RDS GP?

! Уровень RDS GP очень высок. Мероприятие проводится очень профессионально. Здесь серьезно относятся к безопасности пилотов и команд. Мне кажется, что прямая трансляция — одна из лучших в мире. И, конечно же, уровень ведущих пилотов действительно высок.

ДЖЕЙМС ДИН

КОМАНДА: AIMOL RACING
АВТОМОБИЛЬ СЕЗОНА RDS 2021: NISSAN S14
ПЕРВЫЙ СЕЗОН В RDS: 2021 Г.
СТАЖ В ДРИФТЕ: 15 ЛЕТ
ТИТУЛЫ: 3-КРАТНЫЙ ЧЕМПИОН FORMULA DRIFT, 5-КРАТНЫЙ ЧЕМПИОН IRISH DRIFT CHAMPIONSHIP, 7-КРАТНЫЙ ЧЕМПИОН EUROPEAN DRIFT CHAMPIONSHIP, 3-КРАТНЫЙ ЧЕМПИОН OMAN INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHI
УЧАСТИЕ В ДРУГИХ ГОНОЧНЫХ СЕРИЯХ: DRIFT ALLSTARS EUROPEAN SERIES, DRIFT MASTERS EUROPEAN CHAMPIONSHIP, PRODRIFT IRELAND, RDS GP, OMAN INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP, IRISH DRIFT CHAMPIONSHIP

? Как оцениваешь уровень российских пилотов RDS GP после 1-го этапа?

! После первого этапа на Moscow Raceway я многое узнал о манере вождения российских пилотов. Они уделяют много внимания скорости. Я с нетерпением жду возможности адаптироваться к русскому стилю в следующих раундах. Но при этом хочу сохранить свой собственный стиль вождения в RDS GP.

? Что скажешь про российских болельщиков?

! На Moscow Raceway меня очень тепло приняли российские фанаты. Я был очень рад снова увидеть болельщиков на трибунах и с нетерпением жду встречи с новыми фанатами в течение сезона.

? Любимая трасса?

! Пока, я бы сказал, «Атрон». Мы проводили здесь тесты, и мне очень понравилась конфигурация трассы. Она жесткая и техничная, что позволяет создать действительно тесный тандем.

? Интересуешься ли ты другими автоспортивными дисциплинами?

! Особое место в моем сердце занимает ралли. Я вырос на раллийных автомобилях, ведь мой отец занимался их постройкой в качестве своего основного бизнеса. Я получаю настоящее удовольствие от ралли-кросса.

? Совет тем, кто хочет начать заниматься дрифтом?

! Дрифт требует много труда и энтузиазма. Сначала я бы просто взял машину и повеселился с друзьями на трассе. Затем работал бы над вождением и оттачивал навыки, раз за разом повышая свой уровень. Не стройте надежд, что после нескольких гонок к вам домой постучатся спонсоры. Требуется много времени, чтобы наладить с ними отношения. Да, коммуникации со спонсорами могут перерасти в отличное партнерство, но это не происходит в одночасье.

? Какой автомобиль посоветуешь новичку?

! Новичку я бы рекомендовал дешевую заднеприводную машину. Чтобы ее техническое состояние выдерживало множество тренировок, а запчасти не обходились в круглую сумму. Плюс автомобиль должен быть безопасным, чтобы на нем не было страшно попасть в аварию во время тренировок и соревнований. Думаю, на лето подойдет BMW, а для зимы — ВАЗ-2105.

? Личный гражданский автомобиль?

! BMW E92 M3.

? Любимое хобби?

! Путешествие, вылазки на бездорожье, общение и получение удовольствия от всего, что связано с автомобилями, семьей и друзьями.

СПОРТ ПОРТРЕТ ПИЛОТА RDS GP 2021. ЧАСТЬ 1

АНДРЕЙ АСТАПОВ

КОМАНДА: ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ ДРИФТ ТИМ
АВТОМОБИЛЬ СЕЗОНА RDS 2021: LEXUS IS 200
ПЕРВЫЙ СЕЗОН В RDS: 2018 Г.
СТАЖ В ДРИФТЕ: 10 ЛЕТ
ТИТУЛЫ: ВИЦЕ-ЧЕМПИОН УРАЛЬСКОЙ ЛИГИ ДРИФТА (ULD) 2015, ЧЕМПИОН RDS URAL
УЧАСТИЕ В ДРУГИХ ГОНОЧНЫХ СЕРИЯХ: 2016, БРОНЗОВЫЙ ПРИЗЕР RDS СИБИРЬ 2017. УЧАСТИЕ В ДРУГИХ ГОНОЧНЫХ СЕРИЯХ: RDS URAL, RDS СИБИРЬ, УРАЛЬСКАЯ ЛИГА ДРИФТА.

? Что пробудило интерес к дрифту?

! Желание познавать физику автомобиля и контролировать занос. Спортивный интерес именно научиться этому.

? Лучший этап в карьере?

! Этап RDS GP 2018 в Рязани. Каждый заезд ехал в контакт со стеной. Только я выезжал, а соперники оставались в ней. Но больше я так никогда машину не разносил целенаправленно. Там был «дрифт фо-фан». И, конечно, финал RDS GP 2020 в Сочи, когда я доехал до Топ-4.

? Самый неудачный этап?

! Моя команда отличается тем, что мы стараемся выезжать в любой ситуации. Отпало колесо, оторвана рулевая рейка, какие-либо другие сложности — мы едем! Но был один-единственный этап, когда мы не смогли выехать. Нас подвела проводка или мозг управления ДВС. До сих пор не знаю. После этапа мы сразу все это заменили. Больше таких проблем не было.

? Поздравляю с переходом в ЛУКОЙЛ Рейсинг Дрифт Тим! Как себя ощущаешь в новой команде?

! Для меня это новый опыт: бороться помимо личного зачета еще и за командный. Мне определенно это нравится, это подогревает интерес. Но есть и некоторые особенности — это влечет за собой повышенный груз ответственности. Несмотря на то, что мы команда, у нас такой подобрался состав, что каждый хочет быть лучшим. Иначе нас здесь бы не оказалось. Но обстановка спокойная, приятная. Каждый занимается своим делом. Мы общаемся, обсуждаем, кто как едет, и работаем на благо общего результата.

? Любимая трасса?

! Каждая трасса нравится по-своему. «Сочи Автодром» заставляет сжать пятую точку, ускоряясь до последнего на разгоне. На NRing 90% трассы ты едешь в «фулл дроссель», есть быстрые перекладки на прямике в полный газ. «Атрон» — за стену-магнит. Вообще, обожаю стены! Люблю ехать в контакт.

? Интересуешься ли другими автоспортивными дисциплинами?

! Дрифт занимает все мое время.

? Совет тем, кто хочет начать заниматься дрифтом?

! Не останавливаться! Сейчас дрифт — дорогая дисциплина. Если дать слабину, то можно ничего не добиться. Надо искать время, много работать на нескольких работах, искать и работать с партнерами, идти вперед и стучаться во все двери.

? Какой автомобиль посоветуешь новичку?

! «Жига» и зима — это все для новичка. Можно записаться ко мне в школу дрифта, и я гарантирую, что вы поедете с нескольких занятий уверенно боком. Опыт обучения есть, знаю о чем говорю.

? Как оцениваешь уровень RDS GP?

! Это бесспорно один из сильнейших чемпионатов. Можно сказать, чемпионат мира в России. Почти все топы мировых серий едут у нас, это ли не показатель!

? Что скажешь про иностранных пилотов, которые принимают участие в RDS GP?

! Парни на опыте, амбициозные, но чтобы вызывали страх, такого нет. Все реально, прорвемся.

? Планы на другие дрифт-серии?

! Пока этот год хочу отдаться полностью RDS GP. Посматриваю на FIA IDC. Хотел бы принять там участие и очень хотел бы погонять на трассе, принимающей Drift Masters.

? Волнуешься перед заездами?

! Обычно волнение присутствует больше в Топ-32, так как это самая ранняя стадия, и там сильно варьируются мощность и темп автомобилей. Дальше уже едешь по накатанной.

? Личный гражданский автомобиль?

! На данный момент — Mercedes-Benz Sprinter. Купил, наконец-то, полноценную техничку для удобства и перевозки всего необходимого. Очень рад его приобретению. Езжу и кайфую. Есть еще второй «гражданский» Lexus IS200. В ближайшее время планирую одеть его в наш боди-кит @mirum_bodykits, и появится красивый повседнев.

? Любимое хобби?

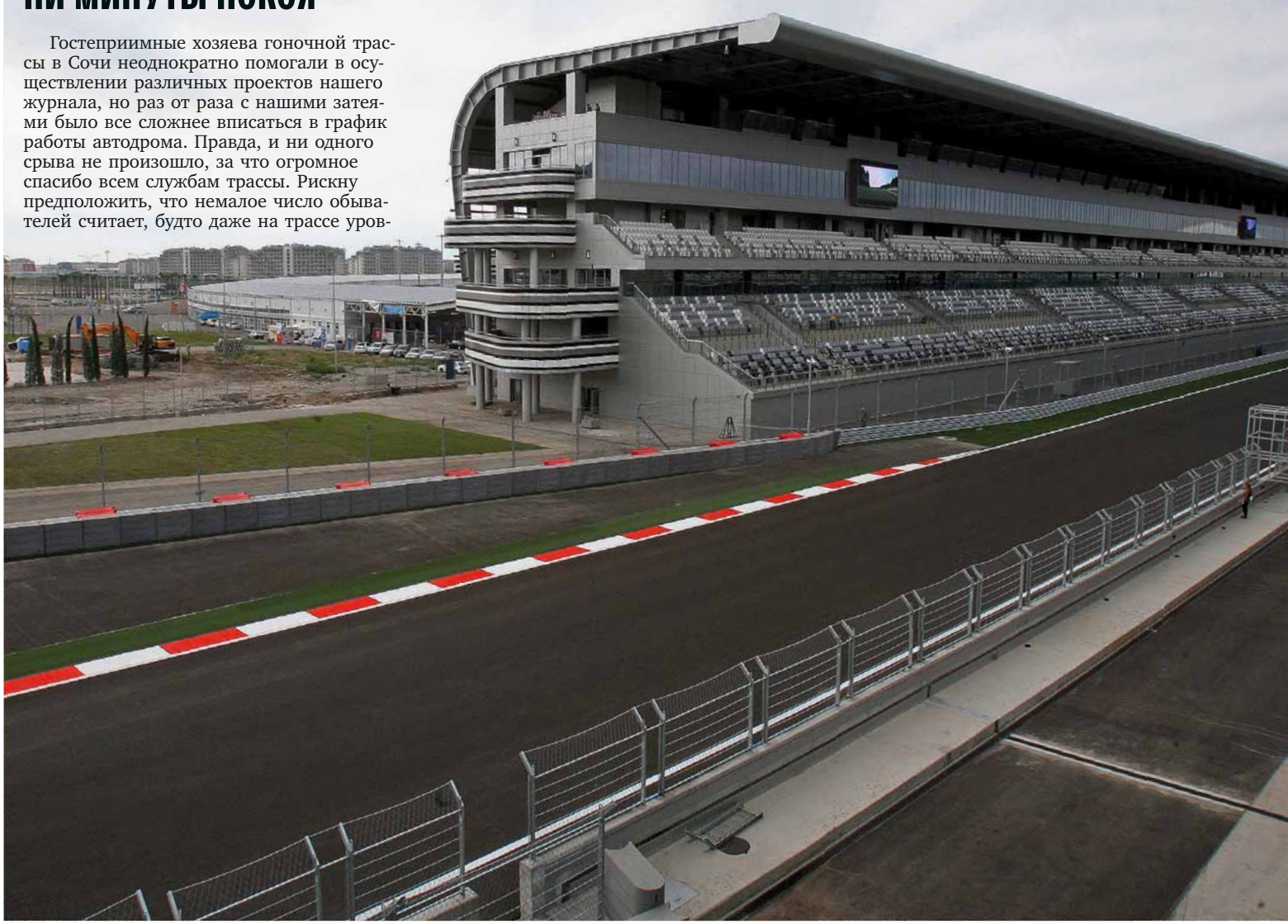
! Прозвучит ожидаемо, но это дрифт. Это и работа, и хобби, и моя жизнь в данный момент. Я от этого кайфую.

ОТ ГРАН-ПРИ ДО ГРАН-ПРИ

МОЙ ВИЗИТ НА «СОЧИ АВТОДРОМ» БЫЛ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО РАБОЧИМ – ПРЕДСТОЯЛ ТЕСТ ЛЕТНИХ ШИН. ЛОКАЦИЯ БЫЛА ПРОДИКТОВАНА ДВУМЯ УСЛОВИЯМИ: ИСПЫТАНИЯ НУЖНО БЫЛО ПРОВЕСТИ РАННЕЙ ВЕСНОЙ, А САМА ШИНА БЫЛА ИЗ КАТЕГОРИИ СПОРТИВНЫХ. ПОСЕМУ ОПТИМАЛЬНЫМ МЕСТОМ ДЛЯ ТЕСТА И СТАЛ «КРАЙ МАГНОЛИЙ» ▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО АВТОРА И АНО «РОСГОНКИ»

НИ МИНУТЫ ПОКОЯ

Гостеприимные хозяева гоночной трассы в Сочи неоднократно помогали в осуществлении различных проектов нашего журнала, но раз от раза с нашими затеями было все сложнее вписаться в график работы автодрома. Правда, и ни одного срыва не произошло, за что огромное спасибо всем службам трассы. Рискну предположить, что немалое число обывателей считает, будто даже на трассе уров-

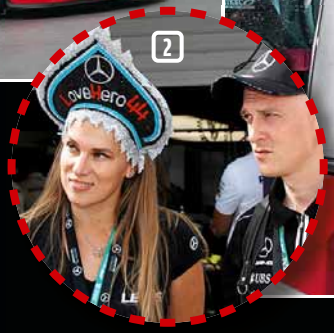


1 Еще до дебютного Гран-при России трассу проверили Себастьян Феттель и Дэвид Култхард.
2 Герман Тильке своим творением доволен.
3 Высокий уровень «Сочи Автодрома» отметил и исполнительный директор FOG Чейз Кэрри.
4 Директор «Сочи Автодрома» Андрей Русов.

ня «Сочи Автодром» жизнь в промежутке между ежегодными Гран-при «Формулы-1» едва теплится. Ну, примут здесь три-четыре этапа национальных чемпионатов по кольцевым гонкам или дрифту… Ну, проведут с десяток корпоративных мероприятий и какое-то количество трек-дней… Колоссальное заблуждение! Не верите? Вот пример: для съемки ролика об испытаниях новых шин операторам разрешили поработать непосредственно на треке всего 30 минут! И это не проявление снобизма хозяев, а скорее наоборот — умение гибко реагировать на неожиданные изменения в стройном графике работы, которые им пришлось внести из-за нашего визита. И вот что интересно. Мне доводилось неоднократно бывать на Гран-при России и наблюдать огромное число болельщиков в Олимпийском парке. В паддоке народу меньше — это территория для избранных, но и здесь весь гоночный уикенд кипит жизнь. Во время моего нынешнего пребывания на автодроме тишину паддока лишь изредка нарушали организованные группы экскурсантов. Кстати, если вы запланировали в этом году отдых в Сочи, обязательно совершите экскурсию по автодрому. Пройтись по паддоку мимо домиков команд-участниц чемпионата F1, заглянуть в комнату управления гонкой, посетить уникальный музей… Когда у вас еще будет такая возможность! Но это так, отступление. А если вернуться к тишине на территории, окружающей саму трассу, то рев моторов на треке практически не прекращался — график заездов и вправду чрезвычайно плотный.

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ

С директором «Сочи Автодрома» Андреем Русовым мы знакомы отнюдь не по светским мероприятиям. Русов участник этапов чемпионатов мира и Европы по классическому ралли, человек, стартовавший на «Дакаре» и знающий всю «кухню» автогонок не понаслышке. Оттого и общаться с ним мне было особенно приятно. «Разумеется, Гран-при России для нас самое важное мероприятие, и за два месяца до проведения этапа “Формулы-1” весь персонал автодрома переходит на работу без выходных, — рассказывает Андрей. — Мы принимаем порядка 45 000 зрителей, обязаны организовать для них не только просмотр самих гонок, но и досуг, а главное — обеспечить максимальный уровень безопасности. Причем все мероприятия должны не просто проводиться на самом высоком уровне, но и на сто процентов соответствовать строгим стандартам FIA». Качество обеспечивается количеством? Вовсе нет: в штате «Сочи Автодрома» 142 сотрудника, но требования к каж-



дому из них самые строгие. Даже персонал службы уборки на период проведения Гран-при стараются привлекать со знанием иностранного языка. И практически весь штат «Сочи Автодрома» мне удалось увидеть во время учебной эвакуации, когда все сотрудники собрались на вертолетной площадке перед зданием медицинского центра. Количество вроде бы и небольшое, но каким-то волшебным способом эти люди с легкостью и качественно обеспечивают бесперебойную работу автодрома. «Это действительно так, — подтверждает Андрей Русов. — А то, что для многих работа этих людей остается незаметной — это нормально. Ты же в ресторане наслаждаешься вкусом самого блюда, а не интересуешься рецептом его приготовления?»

НОН-СТОП

В Сочи холодно и дождь. Нонсенс? Нет, и в субтропиках такая погода случается. Но для работы трека это помехой не является: механики вовремя заправляют автомобили, инструкторы в полной боевой готовности, клиенты с нетерпением ждут выезда на трассу. С десяти часов утра до шести вечера автодром работает без остановки. Продолжает работу и наша группа, но процесс съемки переместился в боксы и на фототочки, доступ к которым обеспечил PR-директор Денис Петровский, всегда готовый прийти на помощь журналистам. Пока Денис обеспечивает контроль и безопасность операторов, возвращаюсь в кабинет Андрея Русова, отвлекая директора от работы над очередным документом FIA. Продолжаем обсуждать жесткий график загруженности автодрома, но периодически возвращаемся к «высоким материям» — соревнованиям, проходящим под эгидой РАФ и FIA. Говоря о высоких требованиях федераций к проведению соревнований, Андрей приводит интересные сравнения: «Мы как оркестр, а требования организаторов соревнований словно ноты, которые мы получаем за несколько месяцев до соревнования. Нередко партитура меняется, но в любом случае мы должны сыграть абсолютно точно, без фальши». Но возможны ли импровизации? Например, изменения в геометрии трассы, в свое время тщательно вписанной Германом Тильке в ландшафт Олимпийского парка? «Изменения, конечно же, возможны, — говорит Андрей Русов. — Например, у нас есть предложения по реконструкции зон безопасности и конфигурации второго поворота. Но наши идеи должны пройти строгую инспекцию FIA и быть санкционированы соответствующей комиссией международной федерации».

Дождь по-прежнему не прекращается. По треку, вздымая вихри брызг, проносятся спорткары, в паддоке под пестрыми зонтиками дефилирует очередная стайка экскурсантов… Наши операторы смогли выжать максимум из того, что позволила погода. Вот только дрон не удалось запустить. А вдруг завтра погода улучшится? Высказываем эту крамольную мысль, и Денис Петровский, тяжело вздохнув, достает график работы на завтра. И ведь наверняка нашел бы и там для нас окно, но мы решаем не злоупотреблять гостеприимством и покидаем «Сочи Автодром». Автодром, работающий 365 дней в году.

1 Мастер-классы и трек-дни здесь проходят в любую погоду.
2 Свой стиль есть и у российских болельщиков.

РАДИО ШАНСОН

radioshanson.ru

CROCUS CITY HALL

5 ИЮНЯ

2021 | 19:00

LIQUI MOLY

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР

Doppelherz

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР

Реклама

12+

XIX-XX ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ ПРЕМИИ

ШАНСОН 2020/21 ГОДА

КОРОЛЕВСКАЯ СЛУЖБА

ПРЕИМУЩЕСТВА МОТОЦИКЛОВ ПЕРЕД АВТОМОБИЛЯМИ В ПЛОТНОМ ГОРОДСКОМ ТРАФИКЕ НЕОСПОРИМЫ: НЕ ЗРЯ УЖЕ МНОГО ЛЕТ МОТОЦИКЛЫ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ПОЛИЦИЕЙ И СПАСАТЕЛЬНЫМИ СЛУЖБАМИ ВО ВСЕМ МИРЕ. РОССИЯ НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ: НАШИ МВД, СКОРАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ И МЧС УЖЕ ИМЕЮТ МОТОПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, НО ВСЕ ЕЩЕ НАХОДЯТСЯ В ПОИСКЕ ОПТИМАЛЬНЫХ МАРОК, МОДЕЛЕЙ И ИХ МОДИФИКАЦИЙ ▢ НАТАЛЬЯ УМНОВА ▢ ФОТО ПОЛИНЫ ВАРНЕРР

БЫЛО БЫ СТРАННО, ЕСЛИ БЫ У ГЛАВного мотопроизводителя США не было моделей для спасателей и полицейских. И, конечно, у Harley-Davidson они есть. Специальные версии мотоциклов для полиции и других служб безопасности компания выпускает почти с самого начала своего существования — с 1908 года.

Сегодня мотоциклы Harley-Davidson используются полицейскими департаментами Северной Америки и 45 других стран мира. Спецверсии Harley-Davidson для пожарных и спасательных служб США появились по весьма грустному поводу — как дань памяти пожарным-спасателям,

погибшим при спасении людей после теракта 11 сентября 2001 года.

Спецслужбы России также уделяют все большее внимание оснащению своих парков двухколесной техникой, которая обеспечивает быстрое реагирование и существенно сокращает время на проведение спасательных мероприятий в условиях крупных городов и плотного автомобильного трафика.

В 2019 году МЧС России, в арсенале которого уже были мотоциклы разных марок, предложило провести

Тяжелый круизер H-D Road King хорошо приспособлен для переделки под особые нужды спецслужб и перевозки габаритного оборудования.

испытания модели Harley-Davidson Road King Police для выполнения спасательных операций. Для службы в МЧС мотоциклы уже в России оснащаются тяжелым и габаритным оборудованием, поэтому размеры, грузоподъемность и низкий центр тяжести моделей имеют большое значение.

Оснащение мотоциклов МЧС позволяет выполнять широкий спектр работ. Водитель, оперативно прибыв на место, может потушить возгорание на начальной стадии, провести разведку, организовать эвакуацию или оказать первую помощь пострадавшим. В составе оборудования Harley-Davidson Road King Police для МЧС России также есть ранцевое устройство пожаротушения и кофры с противоожоговой аптечкой «Аполло» и гидравлическим инструментом.

В ходе тестирования сотрудники МЧС России провели более 100 пожарных и спасательных операций и спасли 23 человеческих жизни! По результатам испытаний ведомство выявило существенные преимущества мотоциклов Harley-Davidson перед мотоциклами других производителей и поставило на службу 11 новых Road King Police.

«Harley-Davidson Россия и СНГ» и МЧС России планируют продолжить эффективное сотрудничество и существенно расширить парк мотоциклов, позволяющих оперативно реагировать на чрезвычайные ситуации и оказывать помощь людям. ▢

НОВЫЙ МАСШТАБ ПРИКЛЮЧЕНИЙ

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОТБОРОЧНЫЕ ЭТАПЫ ЭНДУРО-СОРЕВНОВАНИЙ BMW GS TROPHY RUSSIA 2021, ПОБЕДИТЕЛИ КОТОРЫХ ПОБОРЮТСЯ В МОСКВЕ ЗА ГЛАВНЫЙ ПРИЗ – ПОЕЗДКУ НА НЕДЕЛЬНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТУРНИР GS TROPHY 2022, КОТОРЫЙ ПРОЙДЕТ В АЛБАНИИ. НО У КАЖДОГО ВЛАДЕЛЬЦА МОТОЦИКЛА BMW СЕРИИ GS ЕЩЕ ЕСТЬ ВРЕМЯ ПОДГОТОВИТЬСЯ И ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬСЯ НА УЧАСТИЕ ▢ НАТАЛЬЯ УМНОВА ▢ ФОТО BMW MOTORRAD

ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ОТБОРОЧНОМ ЭТАПЕ МОЖЕТ ЛЮБОЙ ВЛАДЕЛЕЦ BMW GS.

BMW GS TROPHY RUSSIA в этом постковидном году проходит на новом уровне: помимо традиционных отборочных этапов в Москве и Петербурге, дополнительные уже прошли в Краснодаре, Нижнем Новгороде и Казани, и еще можно успеть проверить свои силы 5–6 июня в Екатеринбурге, 12–13 июня в Питере и 19–20 июня во Владивостоке. Записаться на локальную квалификацию можно у местных дилеров BMW. Трое победителей каждого отбороч-

ного этапа получат бесплатную путевку на GS Trophy Russia 2021 в Москве, который состоится ориентировочно 29 июля — 1 августа. Но принять участие в московском этапе можно и без победы и даже без участия в региональных: в начале июня откроется онлайн-регистрация для любых владельцев BMW GS!

На соревновании, как и прежде, будет несколько групп для водителей с разным уровнем подготовки. Посетить GS Trophy Russia 2021 будет интересно не только тем, кто собирается бороться за главный приз: это отличная возможность подтянуть свои навыки в езде по бездорожью или вовсе сделать первые шаги в мире эндуро на специальной площадке под руководством опытных инструкторов BMW Riding Experience.

Опытные водители получат отличную возможность потренироваться и закрепить свои навыки. А если вы чувствуете в себе силы, добро пожаловать в спортивный зачет! Трое его победителей как раз и будут представлять Россию на международном турнире GS Trophy 2022 в Албании, где участникам на протяжении 7 дней придется покорять крутые склоны и бескрайние долины, бурные горные реки, дремучие леса, сказочное морское побережье, а также демонстрировать командный дух и смекалку, выполняя сложные задания организаторов. Албания — одна из последних стран в Европе, где природа и настоящее бездорожье еще не испорчены асфальтом и развитой экономикой.

По результатам отбора в разных странах мира должны быть сформированы 22 международные команды и — впервые! — 6 международных женских команд.

Отборочные этапы в течение 2021 года пройдут, помимо России, в Бразилии, Китае, Франции, Германии, Индии, Японии, Латинской Америке, Мексике, Нидерландах, Южной Африке, Юго-Восточной Азии, Южной Корее, Великобритании и США. ▢

С ЛЮБИМЫМИ НЕ РАССТАЮТСЯ

В 2021 году компания Hankook Tire вновь выступит в качестве эксклюзивного поставщика гоночных шин Ventus Race для женской W Series, этапы которой в этом сезоне будут проходить в рамках гоночных уикендов «Формулы-1». W Series была запущена в 2018 году с целью дать молодым гонщицам, которые соревнуются на автомобилях «Формулы-3» мощностью 270 л. с., возможность получить практический опыт в автоспорте, а компания Hankook является эксклюзивным поставщиком шин с первого сезона серии. «Когда соревнуешься на пределе, уверенность в характеристиках шин становится жизненно важной. Качество и надежность шин Hankook в любых условиях помогли пилотессам в течение первого сезона W Series сосредоточиться исключительно на гонках. Благодаря этому мы увидели множество захватывающих сражений на трассе», – комментирует первая победительница женской гоночной серии британка Джейми Чедвик.

В этом году календарь серии включает восемь этапов, которые будут проходить параллельно с этапами «Формулы-1». 26 июня гонка пройдет во французском Ле-Кастелле, а 30 октября в Мексике состоится финальная гонка сезона. До этого серия посетит трассы в Шпильберге (Австрия), Сильверстоуне (Великобритания), Будапеште (Венгрия), Спа-Франкоршам (Бельгия), Зандворте (Нидерланды) и Остине (США). Манфред Зандбихлер, директор европейского подразделения Hankook Motorsport, заявил: «Hankook поддерживает W Series в качестве эксклюзивного партнера по шинам с первого дня. Мы хотим помочь молодым пилотессам утвердиться в мире автоспорта, где по-прежнему доминируют мужчины. Мы рады, что сможем снова поддержать эту серию в 2021 году, теперь уже в партнерстве с "Формулой-1". Hankook надеется, что новые шины Ventus Race помогут девушкам продемонстрировать на международном уровне все, на что они способны».

ТЕМ, КТО РАНО ВСТАЕТ

Профессионалам, работающим в сфере автосервиса, действительно неплохо с самого утра заглянуть на ресурс Schaeffler REPXPERT, где информация обновляется чуть ли не в ежечасном режиме. Подобрать запасные части по VIN-коду, оценить стоимость работ исходя из технологии ремонта и прописанных нормо-часов... А чтобы механик был готов к выполнению даже самых сложных операций – подобрать для него необходимые инструкции по монтажу, информационные бюллетени и рекомендации, основанные на оригинальной технической документации автопроизводителя или производителя автокомпонентов. Тем более что к большой части содержащейся на REPXPERT информации открыт свободный доступ для всех зарегистрировавшихся на портале. Отдельные сведения, не относящиеся к продукции Schaeffler и подбору запчастей, можно получить за баллы, накапливаемые на личном счете и пополняемые путем приобретения тех или иных изделий Schaeffler. Не так давно REPXPERT пережил серьезную модернизацию, в ходе которой был значительно расширен его функционал. Во-первых, из просто справочного ресурса он превратился в полноценный образовательный портал с календарем мероприятий, где можно легко бронировать актуальные для каждой конкретной станции тренинги и семинары – форма, которая в России до недавнего времени не развивалась. Во-вторых, в обновленный REPXPERT был интегрирован передовой онлайн-каталог Schaeffler с поиском по VIN-коду, что существенно упрощает процесс подбора, предоставляя пользователям полное предложение на глобальном рынке автозапчастей для конкретного автомобиля, причем не только продукцию Schaeffler, но и других производителей.

НАДЕЖНО И ПРАКТИЧНО

Электрический стояночный тормоз изначально устанавливался в транспортных средствах премиум-класса, но сейчас он все чаще используется в массовых моделях автомобилей. Среди его преимуществ удобство для водителя, больше возможностей для дизайна интерьера, новые функции в системах помощи водителю. Все типы суппортов с EPB надежны и долговечны, однако, как и в любой технической системе, возможны повреждения. Теперь СТО могут использовать для ремонта широкий ассортимент продукции подразделения ZF Aftermarket, которая под торговой маркой TRW предлагает запасные части практически для всех видов ремонта тормозной системы. В ассортименте есть и комплект для замены электропривода (актуатора) – до недавнего времени СТО вынуждены были полностью заменять тормозной суппорт с EPB, даже если неисправен был только актуатор. Электропривод может выйти из строя, даже если механическая часть тормозного суппорта находится в рабочем состоянии. Это происходит чаще всего после длительного простоя автомобиля. Сегодня ZF Aftermarket предлагает новый комплект для ремонта тормозных суппортов в качестве недорогой и ресурсосберегающей альтернативы полной замене. Комплект состоит из электропривода, двух крепежных винтов и уплотнительного кольца, с помощью которого тормозной суппорт с EPB можно отремонтировать в короткие сроки и по низкой цене. Комплект для замены актуатора доступен для следующих моделей автомобилей: Audi моделей A3, A4, A5, A6, A7, A8, TT, Q3, Q7, Q8; BMW 5-й серии и моделей X3, Z4; кабриолет Jaguar F-Type; Seat моделей Ateca, Leon, Alhambra; Skoda моделей Karoq, Kodiaq, Superb; Volkswagen Golf V.

КРАСОТА СПАСЕТ

Некоторые производители транспортных средств используют привлекательное цветовое решение не только для электрического стояночного тормоза, но и для суппорта рабочего тормоза. ZF Aftermarket предлагает широкий ассортимент окрашенных тормозных суппортов. Они могут быть установлены на многие модели Volkswagen, а также Mercedes-Benz, BMW, Alfa Romeo, Fiat, Peugeot и Land Rover.

20 ЛЕТ БЕЗ СТРАХА ПРОКОЛОВ

Pirelli отмечает 20 лет успешного использования шин с технологией Run Flat на дорогах общего пользования. Первые дорожные шины Pirelli с этой инновацией появились в 2001 году, и инженеры итальянской компании, создавая новые вариации шин, опирались на богатый опыт в ралли. Именно ралли стали тестовым полигоном, где технология шин с усиленной конструкцией боковин была впервые испытана в самых разных дорожных условиях. Сегодня благодаря новым технологиям в конструкции шины, а также усовершенствованию используемых материалов повышается комфорт и улучшается сопротивление качению, в результате чего сокращается расход топлива и снижается уровень вредных выбросов. Показатель энергоемкости шин был усовершенствован до такой степени, что теперь они обеспечивают тот же уровень комфорта, что и стандартные шины, но с ключевым преимуществом – возможностью самостоятельно доехать до ближайшего шинного сервиса при проколе. За последние 20 лет инженеры Pirelli разработали более 1000 вариаций шин с технологией Run Flat, а всего было произведено более 70 миллионов летних, зимних и всесезонных шин с этой технологией. Есть и еще одна технология защиты от проколов: Pirelli Seal Inside. В случае прокола до 4 мм специальный герметик внутри шины охватывает инородный объект, как только он проникает в шину, предотвращая утечку воздуха и потерю давления в шине. Когда объект извлекается, тот же герметик заполняет собой образовавшееся отверстие, и водители могут продолжать движение. Шины Pirelli с технологией Run Flat являются результатом инновационного производственного процесса Pirelli MIRS, который полностью контролируется компьютером, а шины производят с использованием роботов.

НАЧАЛО ПОЛОЖЕНО

В Альметьевске состоялось открытие первого фирменного торгово-сервисного центра Viatti, совместного предприятия шинного бизнеса группы «Татнефть» KAMA TYRES и сети шинных центров «Колеса Даром». В магазине представлен широкий ассортимент шин и дисков, а в сервисной зоне – четыре поста шиномонтажа и один пост сход-развала колес. «С открытием первого шинного центра Viatti бренд будет ассоциироваться у автовладельцев не только с надежными и качественными шинами, но и с профессиональным автомобильным сервисом. ТСЦ оснащен современным оборудованием и соответствует высоким стандартам качества и обслуживания, принятым в KAMA TYRES», – отметил Тимур Шарипов, исполнительный директор торгового дома «Кама». Помимо профильных работ, связанных непосредственно с шинами, ТСЦ Viatti предлагает широкий перечень услуг, касающихся обслуживания автомобилей, например, ремонт подвески и рулевого управления или замену технических жидкостей.

ХРАНИТЬ ПО-НОВОМУ

Компания Nokian Tyres завершила инвестиционный проект строительства автоматизированного склада готовой продукции в рамках реализации 8-го этапа строительства и расширения завода автомобильных шин в городе Всеволожск Ленинградской области. Инвестиции в автоматизированный склад составили 36 млн евро, его площадь 17 000 м^2. Здание оборудовано стеллажами, системой безопасности, автоматическими линиями и обеспечивает хранение до 550 000 шин для легковых автомобилей более чем 2000 артикулов. Склад не имеет аналогов в России и позволяет организовать не только высокотехнологичную загрузку и хранение большого количества шин, но и автоматическую идентификацию конкретного товара, его перемещение и отгрузку. Строительство автоматизированного склада началось в 2018 году после подписания соглашения о социально-экономическом партнерстве между Правительством Ленинградской области и компанией Nokian Tyres в рамках Петербургского международного экономического форума – 2018. Уникальная технология склада позволила увеличить емкость хранения, улучшить логистику, уменьшить временные затраты на прием и отгрузку шин. Сокращение времени простоя большегрузного транспорта также оказывает положительное воздействие на окружающую среду, уменьшает экологический ущерб.

ТЕМП НЕ СНИЖАЛИ

Завод Total, расположенный в Ворсино (Калужская область), был запущен в октябре 2018 года, и за два года предприятие вышло на номинальную производственную мощность в 40 000 тонн автомобильных и промышленных смазочных материалов в год, а в скором времени этот показатель будет увеличен до 70 000. На сегодняшний день на предприятии налажено производство моторных масел и смазочных материалов Total и Elf, а также оригинальных смазочных материалов для международных производителей в секторах тяжелой техники, автомобилестроения, сельского хозяйства и в промышленных секторах. Количество произведенных в 2020 году продуктов увеличилось на 15%, а поставки заказчикам не прекращались даже во время пандемии. Продукция Total Vostok производится за 2-3 недели и в кратчайшие сроки доставляется в любой регион. Производственные мощности завода позволяют не только удовлетворять спрос российских потребителей, но и поставлять продукцию в СНГ и Европу. В этом году в списке экспортных поставок появились такие страны, как Финляндия и Дания. Завод Total в Ворсино оснащен самым современным оборудованием, что позволяет выпускать широкий ассортимент смазочных материалов, отвечающих строгим международным стандартам качества Total.

WEBASTO. ОКНО В МИР

МНЕ НРАВЯТСЯ АВТОМОБИЛИ С ПАНОРАМНОЙ КРЫШЕЙ. ИЛИ ХОТЯ БЫ С ЛЮКОМ. НО ОТ ПОДОБНОГО ПРИОБРЕТЕНИЯ ВСЕГДА ОСТАНАВЛИВАЛИ ВОСПОМИНАНИЯ. БЫЛ У МЕНЯ ВАЗ-21099 ЭФФЕКТНОГО ТЕМНО-ВИШНЕВОГО ЦВЕТА, ДА ЕЩЕ И С ЛЮКОМ. КТО ЭТОТ ЛЮК УСТАНАВЛИВАЛ И КЕМ БЫЛО ПРОИЗВЕДЕНО ИЗДЕЛИЕ, МЕНЯ НЕ ОЧЕНЬ ВОЛНОВАЛО – РАДОВАЛ САМ ФАКТ НАЛИЧИЯ. ПРАВДА, УДОВОЛЬСТВИЕ Я ПОЛУЧАЛ ДО МОМЕНТА, КОГДА НАЧИНАЛСЯ ДОЖДЬ. С ТЕХ ПОР ПРЕДПОЧТЕНИЕ ВСЕГДА ОТДАВАЛ АВТОМОБИЛЯМ С ОБЫЧНЫМИ КРЫШАМИ. НО МОЕ МНЕНИЕ ИЗМЕНИЛОСЬ ПОСЛЕ ПОСЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОГО ЗАВОДА NISSAN, С КОНВЕЙЕРА КОТОРОГО СХОДЯТ NISSAN X-TRAIL С ПАНОРАМНЫМИ КРЫШАМИ WEBASTO ▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО АВТОРА

1 Комплектующие в цехах завода развозят роботы.
2 Панорамная крыша Webasto готова к установке.
3 4 В автоматическом режиме перегрузчик захватывает стеклянную крышу и передает ее на манипулятор-загрузчик.
5 6 Все оборудование для установки панорамных крыш разработано инженерами завода Nissan.

NISSAN И WEBASTO – ПРИМЕР ДОЛГОСРОЧНОГО ПАРТНЕРСТВА ДВУХ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ КОМПАНИЙ.

КАЧЕСТВО, ПРОВЕРЕННОЕ ВРЕМЕНЕМ

Если говорить об истории накрышных систем Webasto, то компания начала выпуск складных крыш из ткани еще в 1932 году, а первым заказчиком этой опции стала компания Daimler-Benz. В 50-е годы наступило время стеклянных сдвижных люков, причем эти системы стали устанавливаться непосредственно в ходе сборки автомобилей на конвейере. Поставка изделий для первичной комплектации потребовала от инженеров Webasto постоянной совместной работы с автопроизводителями, так как дополнительное оборудование не должно отрицательно влиять на технические характеристики автомобилей. Жесткость кузова на скручивание, аэродинамические показатели, уровень безопасности при аварии – все эти параметры после установки накрышных систем не должны отличаться от тех, которыми обладают аналогичные модели автомобилей с цельнометаллическими крышами. Интересно и то, что адаптация панорамных крыш и люков Webasto к различным маркам и моделям автомобилей не добавляет сложности при сборке на конвейере – хорошим решением стало использование модульных комплектов и унифицированных профилей. Важен и еще один момент. О том, что панорамная крыша или люк «от Webasto» не снижают жесткость кузова, уже говорилось, но слово «стекло» у многих стойко ассоциируется с высокой вероятностью получения травм в случае аварии. Этому моменту специалисты Webasto уделили особое внимание. Так, в конструкции люков широко применяется поликарбонат, который не только существенно снижает вес изделия, но и является материалом, очень стойким к повреждениям и травмобезопасным в случае аварии. Кроме того, дополнительная прочность ряда изделий обеспечивается высокопрочной пленкой Webasto Glas Pro Tec, которой армируется внутренняя часть панелей из закаленного стекла.

Накрышные системы Webasto поставляются на конвейеры ведущих автопроизводителей уже более 60 лет, и каждая новая модель должна полностью соответствовать современным трендам в мировом автомобилестроении. Посему работа в научно-исследовательских центрах компании никогда не останавливается, а в НИОКР Webasto ежегодно инвестирует почти 180 млн евро. Все новые изделия, от прототипа до утвержденного к производству варианта, проходят самые суровые испытания, среди которых и многочисленные тесты на прочность, и симуляция разных климатических условий – от запредельного холода Антарктиды до обжигающей африканской жары. И только выдержав все эти испытания, крыша или люк Webasto получают право стать органичной частью современного автомобиля.

ПО ЕДИНЫМ СТАНДАРТАМ

Автомобильный завод ООО «Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус» – предприятие, по меркам автопрома, молодое. Соглашение о строительстве производственного комплекса под Санкт-Петербургом было подписано в июне 2006 года, а официальная церемония открытия прошла в июне 2009-го. Российский завод Nissan является предприятием полного цикла: здесь производятся штамповка кузовных панелей, сварка и окраска кузовов и непосредственно сборка автомобилей. Заключительной фазой является контроль готовой продукции. Весь производственный цикл, а также качество используемых комплектующих и самой сборки подчинены строгим канонам японской компании. И правила эти незыблемы для заводов Nissan по всему миру. Сегодня на российском предприятии производится три модели автомобилей Nissan: Qashqai, Murano и X-Trail. Для меня наиболее интересным стал Nissan X-Trail, так как он имеет в перечне комплектаций версию с панорамной крышей производства Webasto – пример долгосрочного партнерства двух высокотехнологичных компаний.

НА КОНВЕЙЕР – ТОЛЬКО ЛУЧШЕЕ

На заводе ООО «Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус» есть цех для установки дополнительного оборудования, но стеклянные крыши Webasto монтируются на Nissan X-Trail непосредственно на конвейере – решение, которое впервые было применено на российских заводах именно альянсом Nissan и Webasto. Причем, несмотря на дополнительную операцию, ритм работы сборочной линии не меняется. Здесь необходимо пояснение: кузова на сборку приходят в хаотичном порядке, и может пройти с десяток Qashqai с цельнометаллическими крышами или с крышами под люк, а затем одна модель X-Trail, которую операторам предстоит украсить стеклянной крышей. Четкость выполнения процесса контролирует единая система: перед тем как на соответствующую станцию цеха окончательной сборки приходит кузов, требующий установки стеклянной крыши или люка, робот подвозит к ней тележку с необходимыми комплектами. Когда подходит время установки стеклянной крыши Webasto, торжество робототехники

продолжается: специально для этой операции инженеры завода разработали манипуляторы, позволяющие точно и бережно установить деталь. Металлические фрагменты крыши с вырезом под дополнительный элемент готовятся в цехе штамповки завода, что обеспечивает необходимые стандарты и исключает неточности, а сами стеклянные крыши для Nissan X-Trail поставляются с японского предприятия Webasto. Выбор Webasto в качестве поставщика комплектующих для заводов Nissan не случаен. Вот что говорит менеджер группы операционной логистики Константин Лишнев: «Все компоненты, которые попадают на конвейер нашего завода, проходят через единую для всех заводов Nissan процедуру выбора поставщика. Происходит это в соответствии с критериями качества, себестоимости и еще с целым рядом факторов. Важно, что все комплектующие, которые поставляются и на наш, и на японский заводы, абсолютно идентичны и соответствуют самым высоким стандартам».

ВСЕ КОМПОНЕНТЫ, КОТОРЫЕ ПОПАДАЮТ НА КОНВЕЙЕР, ПРОХОДЯТ ЧЕРЕЗ ЕДИНУЮ ДЛЯ ВСЕХ ЗАВОДОВ NISSAN ПРОЦЕДУРУ ВЫБОРА ПОСТАВЩИКА.

1

2

3

4

БЫСТРО, КРАСИВО, НАДЕЖНО

На тележке, которую робот доставил на станцию, стеклянная крыша лежит на самом верхнем ярусе – так в нужный момент ее сможет взять манипулятор-перегрузчик, который аккуратно передаст элемент своему собрату загрузчику. Загрузчик, в свою очередь, заводит стеклянную крышу через проем лобового стекла внутрь салона, а сверху ее подхватывают присоски манипулятора-позиционера, фиксирующего деталь с нулевым зазором по отношению к кузову. Операторам остается лишь провести обтяжку гайками, установить кронштейны усиления и закрыть крышу шторкой. Вся операция происходит на движущемся конвейере и занимает 2,56 сантиминуты. Именно такое времяисчисление принято на заводах Nissan для особой точности: в одной сантиминуте не 60, а 100 секунд.

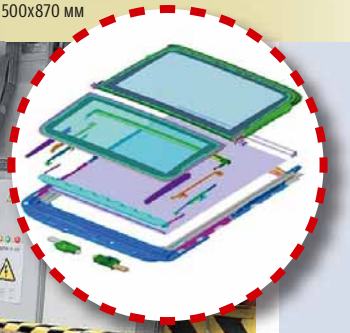
Операция по установке стеклянной крыши Webasto и выглядела эффектно, и точностью впечатлила. Тем не менее воспоминания о том самом протекающем люке где-то в глубине моего сознания все еще теплились. Конец всем сомнениям пришел после посещения теста на герметичность, который проходят абсолютно все автомобили, сходящие с конвейера санкт-петербургского завода. «В тоннеле, по которому движутся автомобили, мы можем имитировать любые дождевые условия. Но испытание "тропическим ливнем" обязательно, – рассказывает начальник смены отдела обеспечения качества Анатолий Горст. – После того как автомобили выходят из тоннеля, наши сотрудники внимательно осматривают салон на предмет возможных протечек. Разумеется, пристальное внимание уделяется не только люкам или панорамным крышам, но и абсолютно всем уплотнениям». В заключение Анатолий отметил, что все тесты, которым автомобили подвергаются после того, как они покидают конвейер, регламентируются глобальными стандартами Nissan. Фраза, которую я уже не раз слышал на разных участках. ▢

5

В тоннеле теста на герметичность имитируется тропический ливень.

6

ПАНОРАМНАЯ КРЫША WEBASTO СО СДВИЖНЫМ ЛЮКОМ, ШТОРКОЙ И ЭЛЕКТРОПРИВОДОМ
Длина 1120 мм
Ширина 870 мм
Вес 20 кг
Высота наклона люка 25 мм
Размер крышки люка 500x870 мм



1 2 Кузов Nissan X-Trail на станции. Позиционер, загрузчик с панорамной крышей и операторы линии готовы к установке.
3 4 Загрузчик заводит крышу внутрь кузова, позиционер фиксирует ее с нулевым зазором. Работа операторов сокращена до минимума.
5 Участок проверки автомобилей на герметичность.
6 В заключение салон автомобиля тщательно осматривается на предмет протечек.

АЛЬТЕРНАТИВА «ОФИЦИАЛАМ»

КТО ИЗ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ НЕ МЕЧТАЛ КАК МОЖНО БЫСТРЕЕ ВЫЙТИ ИЗ-ПОД КРЫЛА ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ В ВОПРОСАХ, СВЯЗАННЫХ С ПОСЛЕПРОДАЖНЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ АВТОМОБИЛЕЙ! МНОГИЕ СЧИТАЮТ СИЮ ЗАДАЧУ ПРАКТИЧЕСКИ НЕРАЗРЕШИМОЙ. НО СЕТЬ «БОШ АВТО СЕРВИС» ЗАНИМАЕТСЯ ЭТИМ БИЗНЕСОМ УЖЕ ЦЕЛОЕ СТОЛЕТИЕ

▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО BOSCH

НЕ ТОЛЬКО ПРОИЗВОДСТВО

В 1886 году немецкий инженер Роберт Бош открыл «Мастерскую точной механики и электротехники», вложив в новое предприятие наследство, доставшееся ему от отца. Фирма, в штате которой, помимо самого Боша, было всего лишь два сотрудника, занималась изготовлением и продажей электрооборудования. Это и было началом будущей компании Robert Bosch GmbH, а первым важным для автомобильной промышленности изобретением Боша стала система зажигания топливно-воздушной смеси от магнето. Новинка настолько удачно пришла на смену калильным трубкам, поджигавшим смесь открытым пламенем, что в 1909 году в городе Фойербах Роберт Бош открыл свой первый завод по производству систем зажигания. Примечательно, что с самого начала Роберт Бош строил бизнес очень профессионально, а продукция, которую он выпускал, была высокого качества. Не случайно, когда был запущен проект электрификации Штутгарта, «мастерская» Боша получила крупные контракты на поставку электрооборудования. В то же время расширялась и номенклатура изделий, выпускавшихся под маркой Bosch для активно набирающей обороты автомобильной промышленности. При этом Роберт Бош не только думал о производстве деталей и узлов для автомобилей, но и предвидел необходимость создания структур, занимающихся обслуживанием машин. Примером этому может служить первая в мире официальная сервисная мастерская Max Eisenmann & Co, открытая компанией Robert Bosch AG в Гамбурге в 1921 году. И уже тогда во главу угла было поставлено высокое качество обслуживания. Об этом говорит и надпись на рекламной открытке Bosch Dienst, выпущенной в середине 30-х годов: «Позвольте нам определить проблему и устранить ее, если электрика вашего автомобиля вышла из строя. У нас есть опыт, специальное оборудование и эксперты».

СЕРВИС НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

Сегодня «Бош Авто Сервис» является крупнейшей в мире сетью независимых автомастерских, насчитывающей 15 000 станций технического обслуживания в 150 странах мира. На этих СТО работают порядка 90 000 сотрудников, а ежедневно здесь проходят техническое обслуживание и ремонт около 200 000 автомобилей. Что касается «целей и средств» структуры, то вот что говорит региональный директор подразде-

Александр Алешин, региональный директор подразделения запасных частей и диагностического оборудования Bosch.

ления запасных частей и диагностического оборудования Bosch Александр Алешин: «Мы, то есть подразделение "Бош Авто Сервис", видим в своем лице отличную альтернативу станциям технического обслуживания официальных дилеров. Наши СТО могут обеспечить ремонт и обслуживание автомобилей с качеством не ниже, чем "официалы", но за более разумные деньги». В основе качественного обслуживания в системе «Бош Авто Сервис» огромный опыт, накопленный компанией при работе практически со всеми марками и моделями автомобилей. Кроме того, большим плюсом является доступность оригинальных запасных частей Bosch и высокий профессионализм персонала сервисных центров. Последнее обеспечивается новейшими программами обучения, включающими обязательный аудит, позволяющий оценить уровень компетенции сотрудников. Не случайно независимые исследования и отзывы клиентов о работе мастерских «Бош Авто Сервис» определяют средний рейтинг качества как 4,4 из 5.

НА НАУЧНОЙ ОСНОВЕ

В отделах исследований и разработок концерна Bosch работают более 72 000 специалистов, а инвестиции в это направление в 2019 году составили 6,1 млрд евро. В том же году концерн получил 4202 патента на новые изобретения. «Современные транспортные средства становятся все сложнее, а новыми трендами становятся сетевое взаимодействие, автоматизация вождения и новые системы привода. Все больше машин получают технологии помощи водителям и новые мультимедийные системы. Это новый вызов для мастерских. Bosch – надежный партнер в том, что касается все более сложных технологий автомобилей будущего. Мы можем гарантировать, что в лице партнеров нашей сети "Бош Авто Сервис" автовладельцы всегда будут иметь квалифицированных специалистов, к которым можно обратиться за обслуживанием и ремонтом автомобилей. Мы гордимся нашей развитой партнерской сетью и делаем все возможное, чтобы и дальше расширять ее во всех регионах мира. Автомобильный рынок меняется. Развиваются технологии подключения транспортных средств, что дает автомастерским новые возможности по оказанию клиентам еще более индивидуализированных услуг, позволяет предотвращать проблемы еще до их возникновения», – отмечает Томас Винтер, глава подразделения «Сервисные концепции компании Bosch».

НА СТО «БОШ АВТО СЕРВИС» РАБОТАЮТ ОКОЛО 90 000 СОТРУДНИКОВ, А ЕЖЕГОДНО ЗДЕСЬ ПРОХОДЯТ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ОКОЛО 50-ТИ МИЛЛИОНОВ АВТОМОБИЛЕЙ.

«БОШ АВТО СЕРВИС» В РОССИИ

Свою историю российская сеть сервисов Bosch ведет с 1994 года. Уже тогда компания Bosch имела целый ряд предложений, способных удовлетворить развивающийся рынок послепродажного обслуживания автомобилей, но для их реализации банально не хватало мощностей – было по одной станции технического обслуживания в Москве, Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде. В конце 90-х компания Bosch пересмотрела свою концепцию в области сервисных центров, и вместо узкоспециализированных станций появилась сеть многофункциональных СТО под брендом «Бош Авто Сервис», способных выполнять очень большой перечень ремонтных работ. Рост сети был активным – к 2014 году работало около 300 СТО. После экономического кризиса концепция несколько изменилась – в 2018 году фаза интенсивного роста сменилась периодом повышения качества обслуживания клиентов, более четкого соблюдения существующих стандартов. Сегодня сеть успешно развивается в новом формате, и в настоящее время в России и на территориях бывших республик СССР насчитывается около 200 СТО «Бош Авто Сервис». Все партнеры нынешней структуры имеют полный доступ к технической и информации Bosch. Например, им доступно программное обеспечение ESI Tronic, содержащее огромное количество информации. Так, по VIN-номеру автомобиля можно получить электрические схемы, узнать требования к затяжкам резьбовых соединений, нормам заливки технических жидкостей, последовательность операций при ремонте, ознакомиться с каталогом запчастей Bosch... Кроме того, «полевые» сотрудники Bosch регулярно посещают СТО, входящие в структуру «Бош Авто Сервис», и всегда готовы оказать консультационные услуги по организации не только сервиса, но и бизнеса в целом.

ВСЕ ПОДКЛЮЧЕНО

КОНЦЕРН VOLKSWAGEN ВПЕРВЫЕ ПРОВЕЛ ГЛОБАЛЬНУЮ КОНФЕРЕНЦИЮ POWER DAY, ПОСВЯЩЕННУЮ РАЗВИТИЮ ТЯГОВЫХ БАТАРЕЙ И ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДО 2030 ГОДА. ОБА ЭТИХ НАПРАВЛЕНИЯ НАЗВАНЫ КЛЮЧЕВЫМИ ДЛЯ ЗАВОЕВАНИЯ ЛИДЕРСТВА НА ЭЛЕКТРОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ

▢ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ ▢ ФОТО VOLKSWAGEN AG

Из важных анонсов нужно выделить расширение сети предприятий, занятых производством литиево-ионных ячеек: только в Европе до конца десятилетия будет запущено шесть таких заводов суммарной мощностью 240 ГВт·ч аккумуляторов в год.

Первые два завода из шести заработают в шведском городе Шеллефтео и в немецком Зальцгиттере. Производства создаются в сотрудничестве со шведской фирмой Northvolt. Шеллефтео будет выпускать тяговые ячейки премиум-класса с 2023 года, и мощность этой фабрики постепенно доведут до 40 ГВт·ч в год. Зальцгиттеру достанется выпуск унифицированных тяговых ячеек массового сегмента. Эта линия будет запущена в 2025 году, и ее мощность тоже составит 40 ГВт·ч в год. Заводы будут работать на энергии из возобновляемых источников.

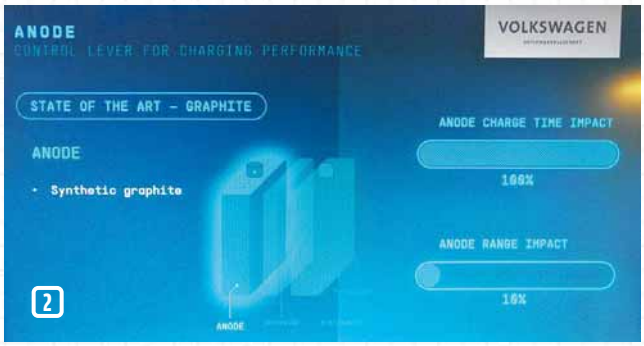
Помимо собственного производства, значительная экономия средств ожидается благодаря внедрению унифицированной ячейки – такую начнут выпускать уже в 2023 году. В 2030-м она должна применяться в батареях электрокаров всех марок группы Volkswagen и на 80 % всех электромобилей концерна. Кроме экономии на масштабе, выгода будет получена за счет оптимизации самой ячейки, внедрения инновационных методов производства и последующей утилизации.

Уточняется, что производство катодов из переработанных материалов позволит экономить более тонны выбросов CO_2 на автомобиль.

Кстати, концерн разделит ячейки на три ветви, отличающиеся «химией», то есть используемыми для электродов и электролита веществами (их доля составляет 2/3 стоимости батареи). Версия начального уровня позволит снизить цену ячейки на 50 %. Обычная «химия» (Mainstream) должна стать на 30 % дешевле, чем сейчас.

> «В ЕВРОПЕ ДО КОНЦА ДЕСЯТИЛЕТИЯ БУДЕТ ЗАПУЩЕНО ШЕСТЬ ЗАВОДОВ СУММАРНОЙ МОЩНОСТЬЮ 240 ГВТ·Ч АККУМУЛЯТОРОВ В ГОД»

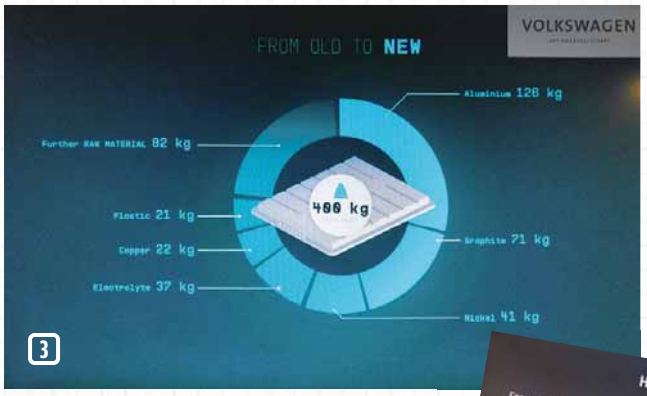
1



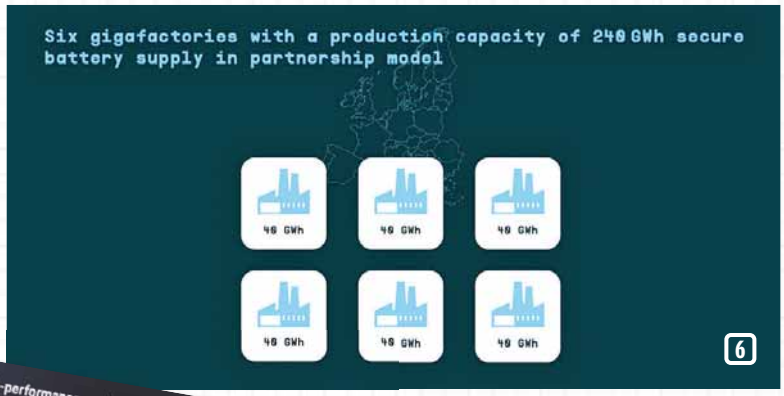
2

4

5



3



6

А для особых условий эксплуатации задуманы ячейки High End – более дорогие, чем обычные, но с большими емкостью и мощностью. Например, батареи NMC-Cell с использованием никеля, магния, кобальта в катоде и синтетического графита в аноде. Эти батареи имеют высокую энергоемкость при малом весе, сопоставимом с весом обычных li-ion ячеек, и при этом серьезную токоотдачу – они способны заряжаться на морозе до минус 20 °С и разряжаться при температуре до минус 40 °С. Другим плюсом NMC-батарей является лучшая пожарная безопасность.

Разумеется, в ходе презентации была упомянута и твердотельная батарея с лучшими в классе показателями времени зарядки и дальности хода. Этот качественный скачок в технологии аккумуляторов Volkswagen ожидается в середине десятилетия. Здесь немецкий концерн вступает в гонку с такими гигантами, как Toyota и GM, интенсивно занимающимися этой темой.

«В среднем мы снизим стоимость аккумуляторных систем ниже 100 евро за киловатт-час. Это, наконец, сделает электромобильность доступной и доминирующей техникой привода», – заявил член правления концерна, отвечающий за технологии, и генеральный директор Volkswagen Group Components Томас Шмалль.

Наступление Volkswagen в области аккумуляторов сопровождается масштабным расширением сети быстрой зарядки. Вместе со своими партнерами компания намеревается к 2025 году эксплуатировать около 18 тыс. общедоступных точек быстрой зарядки в Европе. Это представляет собой пятикратное расширение сети быстрой зарядки по сравнению с сегодняшним днем и соответствует примерно одной трети общего спроса, прогнозируемого на континенте на 2025 год.

Volkswagen также расширит общедоступную сеть быстрой зарядки в США и Китае. К концу года Electrify America планирует установить около 3500 точек быстрой зарядки в Северной Америке. В Китае к 2025 году Volkswagen планирует установить 17 тыс. точек быстрой зарядки через совместное предприятие CAMS.

Это будет сделано через серию стратегических партнерств в дополнение к совместному предприятию IONITY. Volkswagen хочет установить около 8000 пунктов быстрой зарядки по всей Европе вместе с брендом BP. Зарядные устройства для быстрой зарядки мощностью 150 кВт будут установлены в общей сложности на 4000 заправочных станциях BP и Aral, большинство из которых находится в Германии и Великобритании. В сотрудничестве с Iberdrola Volkswagen покроет основные маршруты движения в Испании. В Италии Volkswagen хочет сотрудничать с Enel для создания сети быстрой зарядки, как вдоль автомагистралей, так и в городских районах.

К 2025 году Volkswagen инвестирует около 400 млн евро в европейскую программу в целом, при этом дальнейшие инвестиции будут осуществляться внешними партнерами.

«Электрическая мобильность стала для нас основным бизнесом. Сейчас мы систематически интегрируем дополнительные этапы в цепочку создания стоимости. Мы обеспечиваем долгосрочную поул-позицию в гонке за лучшую батарею и лучшее обслуживание клиентов в эпоху мобильности с нулевым выбросом», – говорит Герберт Дисс, председатель правления Volkswagen Group.

Volkswagen намерен в будущем интегрировать электромобиль в частные, коммерческие и общественные энергосистемы. Это позволит сохранять экологически чистую электроэнергию из солнечной энергетической системы в автомобиле и при необходимости возвращать ее в домашнюю сеть. Потребители не только станут более независимыми от энергосистемы общего пользования, но и сэкономят деньги и сократят выбросы CO_2. Модели на базе собственной платформы MEB будут поддерживать эту технологию с 2022 года. Volkswagen также предложит полный пакет со всеми модулями и цифровыми услугами – от двунаправленного настенного устройства до управления энергопотреблением. Вскоре эта технология будет использоваться и в более широких масштабах – например, в жилых домах, на предприятиях или в общей электросети.

1 Зарядная инфраструктура – это не только обычные станции, но и промежуточные накопители, и зарядные роботы, над которыми работает группа.
2 Для особых приложений задуманы ячейки High End – более дорогие, чем обычные, но с большими емкостью и мощностью.
3 Производство катодов из переработанных материалов позволяет экономить более тонны выбросов CO_2 на автомобиль.
4 Член правления концерна, отвечающий за технологии, и генеральный директор Volkswagen Group Components Томас Шмалль.
5 «Электрическая мобильность стала теперь для нас основным бизнесом», – заявил председатель правления Volkswagen Group Герберт Дисс.
6 К 2030 году в Европе будет запущено 6 заводов по производству аккумуляторных элементов.

КАК РАЗРУШИТЬ СТЕРЕОТИПЫ

О ЛИНЕЙКЕ СРЕДСТВ ДЛЯ УХОДА ЗА АВТОМОБИЛЕМ РОССИЙСКОЙ КОМПАНИИ GRASS МНЕ БЫЛО ИЗВЕСТНО. КАК, ВПРОЧЕМ, И ТО, ЧТО В АССОРТИМЕНТЕ ПРОДУКЦИИ БРЕНДА НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫМИ ЯВЛЯЮТСЯ СРЕДСТВА ДЛЯ АВТОМОЕК. ПО-ДРУГОМУ ВЗГЛЯНУТЬ НА КОМПАНИЮ И ЕЕ ПРОДУКТЫ ЗАСТАВИЛО ПОСЕЩЕНИЕ ЗАВОДА, РАСПОЛОЖЕННОГО В ГОРОДЕ ВОЛЖСКОМ

▢ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▢ ФОТО GRASS

НЕОБЫЧНОЕ В ПРИВЫЧНОМ

В любом производственном цикле необходимо найти изюминку, вычленить уникальность того или иного процесса. И неважно, идет ли речь об автомобильном заводе или о производстве компонентов и сопутствующих товаров: рассказывать о стандартных и повсеместно используемых технологиях все равно что толочь воду в ступе. Из-за этого и на завод компании GRASS я ехал с некоторым опасением. Да, это высокотехнологичное производство, располагающее собственным научно-техническим центром. Да, производственные площади и современное оборудование позволяют быстро реагировать на потребности рынка. Есть система складских помещений для хранения продукции и возможность ее оперативной отгрузки потребителям... Тем не менее ощущение того, что нечто подобное я уже видел, причем неоднократно, не покидало. Ту самую изюминку, о которой говорилось выше, все-таки удалось найти. Правда, совсем не там, где я предполагал. Наиболее интересным оказался процесс построения бизнеса. Уникальным его вряд ли назовешь, так как по сути это компиляция из решений, уже используемых в крупнейших мировых компаниях. Но в случае с GRASS этот пазл сложился в весьма привлекательную картину успеха.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Компания GRASS бала образована в 2003 году как предприятие по выпуску предметов автохимии. Постепенно номенклатура производимых товаров расширялась: появились направления производства средств для профессиональной уборки и различных чистящих препаратов для розничной продажи. И если до 2015 года

В 2021 ГОДУ GRASS ПЛАНИРУЕТ ПРОДАТЬ СВОЕЙ ПРОДУКЦИИ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 12 МЛРД РУБЛЕЙ.

автохимия в ассортименте GRASS преобладала и объемы ее производства составляли 83 % всей продукции, то в прошлом году производство средств для ухода за автомобилем составило 45 % от общего объема. Это отнюдь не значит, что автохимии, как по количеству, так и по ассортименту, GRASS начала производить меньше – увеличились общие объемы производства. Это очень хорошо видно по цифрам продаж: если пять лет назад доход компании от продажи предметов автохимии составил 1 млрд рублей, то в прошлом году – уже 4 млрд. Что касается продаж вообще, то если, к примеру, в 2011 году продукции GRASS было продано на 113 млн рублей, то в прошлом году был достигнут впечатляющий результат в 8,7 млрд. При этом не следует забывать, чем в мировом масштабе был отмечен 2020 год. Сбои в поставках комплектующих из-за рубежа, проблемы с продажами у дилеров... И все же прирост, даже в сравнении с «доковидным» 2019 годом, был существенный. В прошлом году, несмотря на пандемию коронавируса, завод продолжал работать, а в ассортимент продукции были добавлены ходовые антисептики и антибактериальные моющие средства. Более того, в столь сложный период на предприятии происходил набор персонала, и сегодня в компании GRASS работает 1200 сотрудников (для примера, в 2019 году – 839 человек). Завершить арифметические выкладки стоит планами компании на текущий год: в 2021 году GRASS планирует продать своей продукции более чем на 12 млрд рублей!

ВЗГЛЯНУТЬ ПО-НОВОМУ

Риск – конечно же, оправданный – и вправду благородное дело. Именно так считают в компании GRASS. «Мы были профессионалами в вопросах производства автохимии, но прекрасно понимали, что необходимо развиваться и в других направлениях, – рассказывает генеральный директор ООО "ТД ГРАСС" Михаил Грачев. – Например, размышляли, стоит ли развивать направление производства бытовой химии, в котором представлены именитые иностранные бренды и существует серьезная конкуренция. Но думали недолго, и в прошлом году этот сегмент принес нам почти 3 млрд рублей прибыли. Я считаю, что быть в чем-либо профессионалом не всегда полезно. Как правило, это специалист, ограниченный рамками определенного процесса и убежденный в том, что вне этих рамок ничего хорошего не получится. Дилетант этого не знает и постарается что-то сделать».

Возможно, пример с профи и дилетантом несколько схематичен, но сотрудники GRASS, а это в большей части молодой коллектив, всегда готовы взглянуть на любой вопрос по-новому. Например, в компании принята практика Agile, которая здесь используется в так называемых стратегических сессиях. Что-то в каком-то подразделении пошло не так? Команды, участвующие в собранных по этому случаю стратегических сессиях, проводят «мозговой штурм», а затем представитель каждой из команд клеит на общую доску стикер с предложениями по решению проблемы. Кстати, для подобной стратегической сессии совсем не обязательно наличие проблемы. Не менее важны, например, перспективы развития компании, понимание того, какой фирма будет лет через пять. Использование в бизнесе практики «аджайлов» не редкость, но в основном это считалось прерогативой IT-компаний. Тем не менее в GRASS эта схема действительно работает.

Еще одним интересным примером «молодежного» подхода может служить создание Growth-команд. Работа таких коллективов стала прекрасным противовесом многочисленным и нередко малоэффективным производственным совещаниям. Те, кто был связан с производством, наверняка помнят эти многочасовые дебаты. Например, отдел продаж просит технологов разработать рецептуру средства, отпускная цена которого будет конкурентоспособной. Технологи представляют смету на разработку продукта в финансовый отдел, а те... заворачивают проект из-за его нерентабельности. И все начинается по новой. В Growth-команды входят представители всех участвующих в проекте отделов: дизайнеры, технологи, финансисты, управленцы... И каждый член команды берет на себя решение конкретной задачи. Несмотря на то, что в компании три основных направления: автохимия, продукция для профессиональной уборки и бытовая химия, Growth-команд насчитывается 65. Дело в том, что и здесь работает система «аджайлов», помогающая обсудить вопрос локально, а на глобальный уровень вынести уже готовое решение.

Еще одним инструментом, который эффективно используется в компании GRASS, стала японская философия «кайдзен», декларирующая постоянные улучшения. Причем улучшения во всем: от производственных процессов до стиля руководства компанией. Важной составляющей «кайдзен» является принцип бережливого производства, который на производстве GRASS представлен в самых разных формах: от сокращения бумажного документооборота до вторичного применения использованных, а затем переработанных материалов. Даже упаковочная пленка обретает здесь вторую жизнь. В подтверждение того, что новый подход к ведению бизнеса на заводе в Волгограде не оторван от реальности, а целиком соответствует торжеству философии «кайдзен», то есть обеспечивает постоянные улучшения, стоит привести еще несколько цифр. Ежегодно лаборатории завода выпускают в производство от 50

до 100 новых рецептур (в прошлом году НТЦ создал 54 новых продукта, а 56 рецептур были улучшены), всего же в производстве находится 1350 видов продукции. И если в прошлом году объем производства завода составил 86 000 тонн, то в 2021 году эту планку планируется поднять до 100 000 тонн. И все предпосылки к этому есть.

ДЛЯ НУЖД АВТОМОБИЛИСТОВ

Как уже было сказано, производство GRASS изначально было ориентировано на автохимию, а первым продуктом был шампунь для ручной мойки автомобилей. Вслед за расширением услуг на рынке обслуживания автомобилей стал увеличиваться и ассортимент продуктов GRASS. Период был непростой: например, нужно было одновременно убедить автолюбителей в удобстве пользования бесконтактными мойками и в эффективности использования шампуней под брендом GRASS. «Сначала сами развозили наши продукты по мойкам, демонстрировали их владельцам качество нашей продукции, – рассказывает руководитель отдела продаж автохимии Алексей Пепелов. – Сегодня это направление широко востребовано, и только в линейке шампуней для бесконтактных моек у нас 30 наименований. Такое большое количество связано с тем, что при разработке моющих средств мы учитываем даже региональные особенности, подбирая формулы шампуней под климатические условия, жесткость местной воды и другие факторы, характерные для конкретных областей». На мой дежурный вопрос о качестве Алексей только пожал плечами: «Мы – крупнейший производитель автохимии и дорожим своим именем. Поэтому просто не можем выпустить на рынок некачественный продукт. А собственные разработки и свое производство являются надежным гарантом качества». При этом в сфере интересов GRASS не только изготовление «расходников»: здесь успешно работает проект «Лейка» по строительству моек самообслуживания закрытого типа. Создано даже специальное приложение для оплаты услуг, в создание которого было инвестировано 50 млн рублей. Есть и проекты создания цифрового приложения для обычных моек, установив которое, клиент сможет найти вакантное место на ближайшей станции, забронировать время... В этот проект планируется инвестировать до 200 млн рублей. Так что не шампунем единым. «Понятно, что этот проект окупится нескоро, но благодаря ему мы сможем быть еще на шаг впереди конкурентов», – комментирует Алексей Пепелов.

Еще одним направлением, которое активно развивает отдел автохимии, является химия для премиального ухода за автомобилем – детейлинга. Обладателей новых машин становится все больше, и в первую очередь именно они интересуются «фирменными» средствами для ухода за автомобилем. Различные воски, полироли, защитные покрытия, чернители шин, средства для чистки салона – ассортимент продукции для ухода за автомобилем бренда GRASS включает более трех десятков наименований. «Направление детейлинга появилось у нас около двух лет назад, и на сегодняшний день с помощью нашей дилерской сети мы являемся крупнейшим в России производителем и поставщиком автохимии этого сегмента», – рассказывает Алексей.

Ранее уже было сказано, что перераспределение процентов в производстве средств для профессиональной уборки, бытовой химии и автохимии вовсе не означает сокращение выпуска последней. Вот что Алексей Пепелов говорит о перспективах направления, которым он руководит: «В России мы уже являемся лидерами, занимаем все необходимые ниши и серьезного увеличения доли рынка не предвидим. Поэтому считаем, что дальнейший рост нужно связывать с экспортными поставками. Тем более что для этого наши продукты имеют все необходимые сертификаты. Сегодня на экспорт у нас идет процентов 20 выпускаемой продукции, а наша задача к 2025 году увеличить эту цифру до 50 %. И я не сомневаюсь, что эти планы будут выполнены». ▢

Реклама. 12+

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

ЭЛЕКТРИЧКА

В Москве представили предсерийный образец коммерческого электромобиля GAZelle-NN. Новинка сочетает в себе компоненты российского легкого коммерческого автомобиля «Газель Next» и оригинальные электрические узлы: тяговые батареи, электродвигатель, преобразователь напряжения и зарядное устройство. Полная масса автомобиля – 4,6 тонны, грузоподъемность в бортовой модификации – до 2,5 тонны. Синхронный электродвигатель на постоянных магнитах характеризуется пиковой мощностью 100 кВт и максимальным крутящим моментом 310 Нм. Силовой агрегат рассчитан на 10 лет бесперебойной работы или 400 тыс. км пробега. Энергоемкость аккумуляторов – 48 кВт·ч. Максимальная скорость 100 км/ч, стандартный запас хода в 120 км может быть увеличен до 200 км за счет дополнительных батарей. Предусмотрена возможность быстрой зарядки до 80 % емкости за 30 минут.

«KAMAZ ASIA LEASING» В УЗБЕКИСТАНЕ

В Ташкенте состоялось выездное заседание совета директоров СП ООО «KAMAZ ASIA LEASING» (дочернего общества «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» в Узбекистане). Встреча прошла с участием генерального директора ПАО «КАМАЗ» Сергея Когогина, заместителя генерального директора ПАО «КАМАЗ» – финансового директора Андрея Максимова, заместителя генерального директора ПАО «КАМАЗ» по продажам и сервису Рустама Шамсутдинова, генерального директора АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Андрея Гладкова, генерального директора ООО «UzAuto TRAILER» Алишера Ходжибаева, исполняющего обязанности генерального директора АО «ВТК «КАМАЗ» Василия Цыганова, заместителя генерального директора по экономике и финансам ООО «UzAuto TRAILER» Фарруха Гулямова, генерального директора ООО «KAMAZ ASIA LEASING» Феруза Ибрагимова.

В ходе заседания был рассмотрен ряд стратегических вопросов, заслушаны итоги выполнения бизнес-плана совместным предприятием в 2020 году. Также члены совета директоров утвердили план работы на 2021 год.

Отметим, что по итогам года СП ООО «KAMAZ ASIA LEASING» (бренд «КАМАЗ-ЛИЗИНГ Узбекистан») заняло первую строчку на рынке лизинга Узбекистана в сегменте автотранспорта, по данным «Ассоциации Лизингодателей Узбекистана».

КУРОРТНАЯ РАБОТА

Национальная транспортная ассоциация (НТА), одно из крупнейших в стране объединений компаний-операторов наземного городского, пригородного и междугороднего пассажирского транспорта, выпустила на линию в Сочи две машины Volgabus 5270G2. Оба оснащены двигателями Yuchai, которые работают на сжатом метане, баллоны для его запаса традиционно размещены на крыше машины. Один автобус будет работать внутри поселка Лазаревское, другой выйдет на маршрут, большая часть которого проходит по горному серпантину. Машины, вышедшие на тестовую эксплуатацию, доработаны относительно своих серийных аналогов. По рекомендации специалистов из НТА, в курортных версиях изменили конструкцию заднего моста. Такое решение позволит машинам легко преодолевать горные подъемы и спуски. Автобусы оснащены современными системами пожаротушения, камерами видеонаблюдения, которые охватывают не только салон, но и пространство вокруг машины. Для пассажиров предусмотрены электронные маршрутоуказатели, включая плазменную панель системы информирования в салоне пассажирской машины. Кроме того, автобусы укомплектованы кондиционерами с системой климат-контроля. Все нововведения должны существенно повысить безопасность и качество перевозок.

Новые автобусы уже испытывались на сочинских трассах, но без пассажиров, а первая крупная партия автобусов «Волгабас» в такой комплектации на природном газе начала работать полгода назад в Западной Сибири. За прошедшие месяцы автобусы этой модели прошли испытания холодами и стали основным типом подвижного состава в Новокузнецке. Теперь машины пройдут испытания жарой. Напомним, что полностью низкопольные автобусы пошли в серию в 2020 году.

РАЗДВИГАЯ ПРИВЫЧНЫЕ ГРАНИЦЫ

На Международном салоне средств обеспечения безопасности «Комплексная безопасность» Ивановский машиностроительный завод «Автокран» представил абсолютно новый продукт – пожарный телескопический автоподъемник ТПЛ-32 с 32-метровой лестницей. Он разработан конструкторами «ИМЗ Автокран» совместно со специалистами Всероссийского научно-исследовательского института противопожарной обороны МЧС России. Машина оснащена пожарной лестницей с рабочей площадкой, которая позволяет разместить до трех человек (включая спасаемых) и сухотрубом для подачи водопенной смеси на рабочую площадку, где может быть установлен лафет и/или точка раздачи для ручных стволов. Машина может применяться при тушении пожаров и ликвидации последствий обрушений в многоэтажных домах или на крупных производственных объектах.

По словам разработчиков, предлагаемое техническое решение позволило получить функционал не хуже, чем у иностранных аналогов, но по более низкой цене. Это сделает автоподъемник из Иваново доступным для пожарных частей по всей стране, а не только в Москве. При помощи этой машины можно спасать людей, находящихся даже ниже уровня земли: из провалов, с набережных и т. д.

КАМАЗ В ЛИЗИНГ ДЛЯ ООО «ФОРТРАНС»

Лизинговая компания «КАМАЗ» совместно с официальным дилером КАМАЗа ООО «ТЦ «Восток» передала в лизинг 9 тягачей KAMAZ-5490, сортиментовоз и лесовоз на шасси KAMAZ-43118, прицеп-роспуск 906611 ООО «ФорТранс». Сделка заключена санкт-петербургским филиалом компании. Партнер «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» приобрел грузовую автотехнику для экспедирования и перевозки грузов как на территории Российской Федерации, так и при международном сообщении. ООО «ФорТранс» работает на рынке грузоперевозок с ноября 2010 года.

Переданные в лизинг компании ООО «ФорТранс» автомобили KAMAZ-5490 ориентированы на межрегиональные и международные перевозки. Высокие эксплуатационные характеристики KAMAZ-5490 NEO обеспечиваются экономичным двигателем Daimler OM457LA (Евро-5) мощностью 401 л. с., коробкой передач ZF, ведущим гипоидным мостом Daimler HL6, системой круиз-контроля, цельнометаллокордными бескамерными шинами и комплектом аэродинамических обтекателей кабины и шасси.

Филиал Лизинговой компании «КАМАЗ» в Санкт-Петербурге предлагает клиентам автотехнику КАМАЗ и оборудование для сервисных центров по всем программам лизинга от производителя: акционным продуктам «Выгодный» и «Сильный», специальному предложению «Лизинг «Свой», базовой программе «Лизинг «Надежный», продукту для дилеров ПАО «КАМАЗ» «Лизинг «Партнерский».

ПАРТНЕР НАШЕЙ РЕДАКЦИИ

PEUGEOT PARTNER ПОЛНАЯ МАССА: 2230 КГ **ЦЕНА:** 1 462 000 ₽
НАЧАЛО ПРОДАЖ: ЯНВАРЬ 2021 Г.

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» ВО ВТОРОЙ РАЗ СТАЛ МЕДИАПАРТНЕРОМ ВСЕРОССИЙСКИХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТУ RDS GP 2021. ОСВЕЩАТЬ КАЖДЫЙ ИЗ СЕМИ ЭТАПОВ РЕДАКЦИОННАЯ КОМАНДА БУДЕТ ПРИ ПОМОЩИ НОВИНКИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА — «КАБЛУЧКА» PEUGEOT PARTNER ▢ **МАКСИМ ПРИХОДЬКО** ▢ **ФОТО МИХАИЛА ТАТАРИЦКОГО**

С PEUGEOT PARTNER ВТОРОГО ПОКОления наши водители хорошо знакомы: некоторое время назад версия 2015 модельного года была представлена в России, но потом ушла с рынка. Однако к «каблучку» со львом на капоте до сих пор предлагается широкий выбор запчастей. Наш вновь прибывший по сути является копией той версии. Для некоторых это станет серьезным аргументом при покупке коммерческого автомобиля. В активе модели достаточно низкая стоимость владения и большая грузоподъемность. Когда перед редакцией встал вопрос, на какой машине выезжать для освещения состязаний по дрифту, мы, не сговариваясь, выбрали Peugeot Partner. Начиная с прошлого года машину производят в Калуге на заводе «ПСМА Рус» по полному ци-

1

клу, со сваркой и окраской кузовов.

Любят эту машину у нас за неубиваемую ходовую часть. В передней подвеске используются хорошо известные стойки McPherson, в задней — почти вечная торсионная балка с пружинами и стабилизатором поперечной устойчивости. Российская версия Peugeot Partner оснащается как бензиновым (1.6 VTi), так и дизельным (1.6 HDi) моторами. Речь идет о проверенных агрегатах объемом 1,6 л. Бензиновый двигатель, способный работать на топливе с октановым числом 92, имеет мощность 115 л. с. и крутящий момент 150 Нм. Тяговые возможности дизельного мотора характеризуются параметрами 90 л. с. и 215 Нм. К слову, опознать внешне, какая перед вами версия машины, нет никакой возможности. Надо либо смотреть на шкалу тахометра, либо открывать люк топливного бака и искать наклейку «дизель». Роднят моторы единый межсервисный интервал в 15 тыс. км и тяга к качественному топливу. В первом случае из-за изменяемых фаз газораспределения, во втором повинна система рециркуляции отработавших газов EGR. У нашего варианта дизельный двигатель. Снизу его бережет металлическая защита картера, она входит в базовую комплектацию. Достойный крутящий момент передает на передние ведущие колеса 5-ступенчатая механическая КП, единственный вариант по типу трансмиссии.

Для нашей «дрифт-машины» мы ставили три условия: скромный расход топлива, в меру вместительный багажный отсек и комфорт для экипажа. Фургон совсем новый, когда мы проедем на нем первые 5000 км, можно будет говорить о реальных цифрах расхода топлива, сейчас он колеблется в районе 7–8 л/100 км. Что касается комфорта, то мы заказали кондиционер; это опция стоимостью 40 тыс. рублей. Летом без него никуда. Комфортно устроиться за рулем довольно просто, в базе есть регулировка руля в двух плоскостях.

Кузов калужского «Партнера» имеет два варианта длины: стандартный (4380 мм) и увеличенный (4628 мм). База при этом одна и та же (2728 мм), вся прибавка приходится на увеличенный задний свес. Узнать внешне самую габаритную версию фургона, которая вмещает в себя до 4,1 м³, очень просто — она имеет сдвижную дверь по правому борту. Грузоподъемность фургона — до 732 кг. На машине установлены распашные задние двери, которые открываются в пропорции 60/40 до 180 градусов. Кроме того, французы гордятся небольшой погрузочной высотой — всего 613 мм. Удлиненная версия позволяет перевозить длинномеры до 3250 мм. Еще один немаловажный нюанс для коммерческой техники: покрытие пола багажника сделано из ламинированной 9-миллиметровой фанеры (опция, 12 тыс. рублей). Внутренняя обшивка стен и дверей тоже изготовлена из фанеры толщиной 6 мм (опция, 16 тыс. рублей).

Все перечисленные цифры подтверждены практикой. Мы уже сгоняли на «Партнере» на первый этап RDS GP 2021. Напомним, что в личном зачете победу завоевал Аркадий Цареградцев из «FailCrew Дарксайд». Наш большой шатер, баннеры, другая наглядная агитация, 200 экземпляров свежего номера плюс здоровенная плазменная панель и другие необходимые вещи — все это спокойно вошло в грузовой отсек. Даже осталось место под призы и подарки для читателей и зрителей, зашедших на стенд нашего журнала.

1 Грузоподъемность фургона – до 732 кг.
2 Самая габаритная версия фургона вмещает в себя до 4,1 м³.

У Peugeot Partner есть родные братья, которые тоже будут собирать в России. Компанию фургону в ближайшее время составят аналогичные по классу Citroen Berlingo и Opel Combo Cargo, их производство также налажено на заводе компании в Калуге. Машины в техническом плане являются близнецами: сделаны на одной технической базе и комплектуются одинаковыми силовыми агрегатами и коробкой передач. Некоторые стилистические нюансы заметны лишь в оформлении решетки радиатора. Оба автомобиля будут доступны в двух вариантах длины кузова. Гарантийный срок, межсервисный интервал, варианты комплектаций и список дополнительного оборудования едины для всех «каблучков». ▢

ПОЛНАЯ ГАРМОНИЯ

VOLKSWAGEN MULTIVAN T6.1
ПОЛНАЯ МАССА: 3080 КГ **ЦЕНА:** 6 558 900 ₽ **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 2020 Г.

ВЫХОЖУ ИЗ ДОМА И БУКВАЛЬНО ЧЕРЕЗ МИНУТУ ОКАЗЫВАЮСЬ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ. ПРОСТО МЕНЯ ЖДЕТ VOLKSWAGEN MULTIVAN T6.1: СТРОГИЙ, ПОДТЯНУТЫЙ «НЕМЕЦ» С КРЕПКОЙ ДЕЛОВОЙ ХВАТКОЙ, КОТОРЫЙ С ПЕРВЫХ ЖЕ СЕКУНД ЗА РУЛЕМ НАСТРАИВАЕТ НА РАБОЧИЙ ЛАД. СЕГОДНЯ Я В РОЛИ ВОДИТЕЛЯ-ЭКСКУРСОВОДА ВЫЗВАЛСЯ ОТВЕЗТИ ГОСТЕЙ В ТЕАТР. И АВТОМОБИЛЬ ВЫБРАЛ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ▢ **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ** ▢ **ФОТО АВТОРА**

VOLKSWAGEN T6 В ОБНОВЛЕНной версии 6.1. изменился спереди, примерив новое выражение лица с большой решеткой радиатора, светодиодной оптикой и хромированными «стрелками». В ожидании радикально нового поколения T7 «тэ-шестой» заметнее всего улучшил свое оснащение. Он стал первым автомобилем марки «Volkswagen Коммерческие автомобили» с полностью цифровой приборкой и к тому же способен теперь похвастать целой россыпью новых электронных помощников. Новый минивэн распознает дорожные знаки и автоматически парирует порывы бокового ветра (система Cross Wind Assist), он обучен предупреждать водителя о препятствиях при движении в ограниченном пространстве (устройство Side Alert), умеет ассистировать при маневрировании с прицепом и активно удерживаться в полосе. О своих ощущениях за рулем я еще расскажу, а сейчас все внимание гостям.

Театр, как известно, начинается с вешалки, а минивэн — с дверей. У героя моего рассказа сдвижные двери с сервоприводами расположены с обеих сторон, и открыть их можно тремя способами: нажав на кнопку на панели, с брелок-ключа или просто потянув за ручку: механизм включится и довершит начатое без усилий со стороны входящего.

Меблировку салона составляют трехместный задний диван и два отдельных кресла. Естественно, обитые натуральной, а не «экологической» кожей. На потолке — управление микроклиматом в пассажирском объеме. Но главное — это то, что по всему полу до самой багажной двери идут алюминиевые направляющие. Тянем соответствующие рычажки и перемещаем кресла вдоль салона. Дергаем другие рычажки и разворачиваем их против движения или так, чтобы все пассажиры смотрели вперед.

Зато передвигая диван, можно регулировать объем, который отводится для перевозки багажа. Можно сдвинуть сиденья до упора назад, и тогда за ним можно будет разместить в лучшем слу-

чае пару небольших чемоданов, да и то в положении «стоя». Но если будет поставлена задача встретить группу гостей в аэропорту, можно сдвинуть диван вперед.

Сама концепция использования такого автомобиля подразумевает превращение его то в офис на колесах, то в переговорную комнату. А значит, надо документы где-то положить, ноутбук поставить, кофе партнерам налить... Так что конструкторы об этом вопросе позаботились, столик присутствует. В транспортном положении он размещается между сиденьями водителя и пассажира, а на стоянке перемещается вперед-назад, разворачивается к любому из мест. Удобно!

Рабочее место водителя-экскурсовода выше всяких похвал. Сиденье действительно роскошное, «капитанское», с двумя подлокотниками. Естественно, все регулировки с сервоприводами. Есть даже регулировка поясничного подпора. Добавьте настраиваемый по углу и выносу руль, и можно констатировать, что подогнать водительское место под себя сможет человек даже самых нестандартных пропорций.

VW Multivan, как и все семейство 6.1, получил полностью новые переднюю панель и дверные карты. Блок медиасистемы теперь придвинут ближе к водителю, а вместо двух дефлекторов вентиляции по бокам от экрана теперь один с правой стороны, но с раздельной регулировкой направляющих заслонок сверху и снизу.

1 Меблировку салона составляют трехместный задний диван и два отдельных кресла.
2 Опция Digital Cockpit предусматривает полностью виртуальный, программно-конфигурируемый блок приборов и многорежимный дисплей.
3 Фаркоп, кстати, тут штатный.
4 Перчаточный ящик маловат. Зато он охлаждаемый и с подсветкой.
5 По всему полу до самой багажной двери идут алюминиевые направляющие.

Тестовый Multivan оснащен виртуальными приборами Digital Cockpit (опция): как и у легковых «Фольксвагенов», на дисплей диагональю 10,25 дюйма выводятся рисованные шкалы или карта навигации. Среди новых опций — розетка на 230 В рядом с водительским сиденьем и встроенный инвертор 300 Вт.

Самая важная техническая доработка — смена гидравлического усилителя руля на электрический. Это позволило оснастить Multivan целым комплексом ездовых ассистентов, связанных с рулевым управлением. Уже в базовой комплектации теперь есть упомянутый Cross Wind Assist, а за доплату предлагаются системы удержания в полосе, автопарковщик и Trailer Assist — эта надстройка помогает при движении задним ходом с прицепом.

Под капотом автомобиля 199-сильный турбодизель 2.0 TDI с системой «старт-стоп» и рекуперацией энергии торможения (заряжает АКБ). Силовой агрегат работает в паре с 7-ступенчатым роботом DSG. Постоянный полный привод реализован посредством многодисковой муфты, распределяющей крутящий момент между передней и задней осями. В теории этот «Мультивэн» может разогнаться до 198 км/ч, а первую «сотню» разменять за 10,3 секунды. На практике же это означает, что двигатель может спокойно перемещать полностью груженый автомобиль и еще прицеп массой до 2,5 т. Фаркоп тут, кстати, штатный.

Спортивно-комфортная подвеска с эффектом улучшенной управляемости имеет четыре предустановки. Режим Sport делает Multivan заметно более собранным, но и потряхивать на неровностях его тоже начинает заметно больше. Так что где-нибудь в горах, на серпантине, этот режим будет вполне уместен. Но в повседневной жизни подавляющее большинство водителей Multivan выберут вариант Comfort, и правильно сделают. В этом случае автомобиль демонстрирует максимальную плавность хода, достойную самых притязательных VIP-пассажиров. А иных тут и быть не может: на перевозке «простых смертных» немалую стоимость машины не отобьешь, если говорить о коммерческой эксплуатации. ▢

VOLKSWAGEN MULTIVAN T6.1

Колесная формула	4x4
Снаряженная масса	2195 кг
Полная масса	3080 кг
Габариты (длина/ширина/высота)	4904x1904x1970 мм
Колесная база	3000 мм
Объем топливного бака	70 л
Двигатель дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5, 1968 см^3, 199 л. с. при 4000 мин$^{-1}$, 450 Нм при 1400-2400 мин$^{-1}$	
Коробка передач	роботизированная 7-ступенчатая DSG
Подвеска (передняя/задняя)	независимая пружинная
Тормоза	дисковые с ABS
Размерность шин	255/45R18
Конкуренты	Chrysler Pacifica, Peugeot Traveller, Toyota Alphard

6 РОССИЙСКИХ ПРЕМЬЕР МЕСЯЦА

VOLKSWAGEN GOLF

«Гольф» восьмого поколения пришел в Россию в двух версиях. Базовой стала комплектация Exclusive, оснащенная 150-сильным мотором 1.4 TSI в паре с 8-ступенчатым автоматом. В оснащение включены матричная головная оптика с «умным» дальним светом, 17-дюймовые колесные диски, подвеска для «плохих дорог», боковые зеркала с электрорегулировками, обогревом, электроскладыванием и функцией памяти. В салоне Golf устанавливается водительское сиденье ErgoActive с электроприводом, памятью и функцией массажа. При этом для передних и задних сидений также предусмотрен подогрев. Кроме того, модель получила 10-дюймовую цифровую приборную панель, мультимедийную систему с 8,25-дюймовым дисплеем, кожаный мультируль, индукционную зарядку для мобильного телефона, самозатемняющееся зеркало заднего вида и трехзонный климат-контроль. Модификация GTI (3 090 000 р.) отличается бамперами и воздухозаборниками со структурой в виде сот, логотипами GTI на решетке радиатора и на передних крыльях, хромированными секциями выхлопных труб, а также увеличенными тормозными дисками и тормозными суппортами, окрашенными в красный цвет. Плюс ко всему у «заряженного» Golf перенастроена подвеска, рулевое управление с переменным передаточным отношением, спортивный руль, передние сиденья с усиленной боковой поддержкой и фронтальная камера. В движение Golf GTI приводит турбомотор 2.0 TSI мощностью 245 сил с 7-ступенчатым «роботом». Для обеих версий можно заказать опциональный пакет «Навигация», в который входят навигационная система Discover Pro с 10-дюймовым дисплеем, акустическая система Harman Kardon и беспроводной интерфейс App-Connect.

1

от 2 558 000 ₽

HAVAL JOLION

Новый кроссовер Тульской сборки метит в конкуренты Kia Sportage и Nissan Qashqai. Вне зависимости от комплектации, под капотом у Haval Jolion трудится 1,5-литровая «турбочетверка». Но вариантов форсировки два — 143 л. с. для переднеприводных версий и 150 л. с. для полноприводных с муфтой Haldex. Коробки передач — 6-ступенчатая «механика» и 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Базовая комплектация Comfort включает в себя светодиодные фонари, 17-дюймовые диски, электронный стояночный тормоз, фронтальные подушки безопасности, бесключевой доступ, датчики дождя и света, круиз-контроль, климат-контроль, подогрев передних сидений, подогрев и электрорегулировку боковых зеркал, 10-дюймовый тачскрин медиацентра и интерфейсы Android Auto / Apple CarPlay. В комплектации Elite (от 1 289 000 р.) добавляются 18-дюймовые диски, боковые подушки и шторки безопасности, система помощи при спуске, Full LED оптика, подогревы задних сидений, руля и лобового стекла, камера заднего вида, задние парктроники и хромированные накладки кузова. Начиная с этой комплектации можно заказать полный привод — за доплату в 120 000 р. Haval Jolion в максимальном исполнении Premium (от 1 559 000 р.) отличается функцией электроскладывания зеркал, 12,3-дюймовым тачскрином, 7-дюймовым экраном бортового компьютера, беспроводной зарядкой, адаптивным круиз-контролем, ассистентом удержания в полосе, системами предупреждения о фронтальном столкновении и поперечном трафике сзади и автоматической парковкой. Проекция на лобовое стекло — опция.

от 1 189 000 ₽

2

LADA GRANTA

3

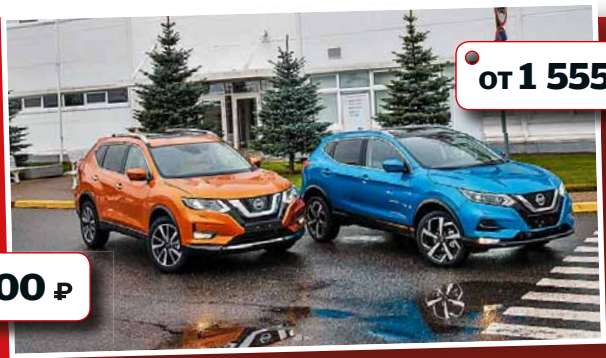
Дилеры Lada начали продажи «Гранты» с модернизированным 8-клапанным мотором 1.6 от «Ларгуса». Мотор ВАЗ-11182 пришел на смену прежнему 1,6-литровому двигателю с индексом 11186, развивавшему 87 л. с. Агрегату полностью переработали коленвал и газораспределительный механизм, внедрили обновленную шатунно-поршневую группу. Всего было усовершенствовано порядка 48 деталей. В результате мощность повысилась до 90 л. с., а крутящий момент – до 143 Нм, причем его 80 % доступны уже на 1300 мин$^{-1}$. Все это позволило снизить средний расход топлива до 7,5 л/100 км и избавить владельцев базовых «Грант» от необходимости регулировки клапанов до пробега в 90 000 км. Также благодаря изменениям ресурс мотора увеличился на 25 %, а разгон до «сотни» сократился на 0,4 секунды. Стартовая цена седана Lada Granta с 90-сильным двигателем не изменилась и по-прежнему составляет 519 900 р. Лифтбэк обойдется минимум в 541 900 р. Модель в кузове хетчбэк будет стоить от 565 500 р. За универсал необходимо будет заплатить от 548 900 р. Цена на Granta Cross стартует с отметки в 640 900 р.

от 519 900 ₽

NISSAN QASHQAI, NISSAN X-TRAIL

4

В России стартовали продажи кроссоверов Nissan Qashqai и X-Trail 2021 модельного года. Одним из главных нововведений стала система полуавтономного вождения ProPilot. Она помогает водителю поддерживать заданную скорость и дистанцию до впереди идущей машины, удерживать автомобиль в центре полосы, останавливаться в пробке и плавно стартовать после того, как транспортное средство впереди начинает двигаться. Система предлагается в комплектациях LE+ и LE Top для обеих моделей. Еще одним новшеством стала интерактивная связь с автомобилем Nissan Connect Services. При помощи мобильного приложения можно дистанционно запустить двигатель и разблокировать двери, отследить местонахождение машины и заранее проложить маршрут в навигаторе. Кроме того, в список стандартного оснащения Qashqai и X-Trail вошли система автоматического торможения, система обнаружения препятствий при движении задним ходом, адаптивные фары и система активного контроля траектории движения. Стоимость кроссовера Qashqai в комплектации XE начинается с 1 555 000 р. Цена на машину в версии SE составит от 1 682 000 р. Комплектация SE Top стартует с 2 008 000 р. Автомобиль в версии LE Top с 2,0-литровым двигателем будет стоить 2 259 000 р. X-Trail 2021 модельного года в модификации XE стоит от 1 880 000 р. За модель в комплектации SE необходимо будет заплатить от 2 092 000 р. Версия SE Top с 2,5-литровым двигателем стоит от 2 419 000 р. Наконец, ценник на кроссовер в самом богатом варианте LE Top с двигателем 2,5 литра составит 2 595 000 р.



от 1 555 000 ₽

от 1 880 000 ₽

RENAULT ARKANA

5

На российском авторынке стартовали продажи обновленного кроссовера Arkana 2021 модельного года. Все версии «Арканы» получили новый материал обивки потолка в салоне и новый цвет кузова Blue Iron. В топовых комплектациях Style, Pulse и Prime появилось новое центральное LED-освещение в потолке и наружные зеркала с автоматическим складыванием с центрального замка. Для автомобилей, оснащенных мультимедийной системой Easy Link, стали доступны подключаемые сервисы Renault Connect. Они позволяют через специальное приложение на смартфоне управлять некоторыми функциями своей машины. Цены также подросли. Модель с двигателем 1.6 мощностью 116 л. с. в стандартной комплектации Life обойдется в 1 246 000 р. Кроссовер в версии Drive с аналогичным мотором и с вариатором будет стоить 1 381 000 р. А если машина оснащена 1,3-литровым агрегатом в 150 сил, то ценник вырастет до 1 491 000 р. Топовой комплектацией «Арканы» стала Prime. В ней сиденья имеют двухцветную кожаную обивку с перфорацией и тиснением. Также салон отличает прострочка на передних и задних дверях и хромированные элементы на ручках дверей, подрулевом переключателе и селекторе привода. Плюс ко всему доступен пакет «Дизайн», который включает в себя черную окраску крыши кузова, «17-е» легкосплавные колесные диски черного цвета и полностью черный потолок салона. Также в список оснащения вошли электрохромное зеркало заднего вида с автоматическим затемнением, наружные зеркала с электроприводом, обогревом и автоматическим складыванием, камеры кругового обзора, мониторинг слепых зон, подогрев задних сидений, шторки безопасности для переднего и заднего ряда и многое другое. Версия Prime доступна только с турбомотором TCe150 в паре с вариатором. Стоимость кроссовера в максимальной комплектации с передним приводом начинается с 1 702 000 р. Ценник на полноприводной автомобиль стартует с 1 782 000 р.

от 1 249 000 ₽

AUDI Q5 SPORTBACK

6

Главным отличием Q5 Sportback от Q5 стала форма кузова, которая из-за более покатой крыши и другой крышки багажника получилась на 7 мм длиннее, чем «стандартный» кроссовер. В России новинка представлена в двух модификациях – бензиновой 45 TFSI и дизельной 45 TDI. Первая оснащается 2,0-литровой «турбочетверкой» мощностью 249 сил, дополненной гибридной системой MHEV. В связке с мотором работают семидиапазонный «робот» S Tronic и подключаемый полный привод quattro ultra. Вторая версия получила 3,0-литровую «шестерку», выдающую 249 сил. Трансмиссия – 8-ступенчатый автомат, а также постоянный полный привод quattro с опциональным спортивным дифференциалом. Кроме того, Q5 Sportback предлагается с четырьмя вариантами подвески: стандартная, спортивная, с электронным управлением жесткостью амортизаторов и адаптивная пневмоподвеска. Список стандартного оснащения новинки включает в себя комбинированную отделку салона (из кожи и эко-кожи), 19-дюймовые литые диски, полностью светодиодную оптику, боковые зеркала заднего вида с электрорегулировками и подогревом, кожаный мультируль, трехзонный климат-контроль, круиз-контроль, камеру заднего вида, электропривод багажника, медиасистему с тачскрином MMI Radio plus, 10 динамиков и другие опции. Дополнительно кроссовер может получить светодиодные матричные фары с динамическими «поворотниками», задние OLED-фонари с органическими светодиодами, панорамную крышу, спортивные передние сиденья, MMI Navigation plus с MMI touch, аудиосистему Bang & Olufsen Sound System, систему автопарковки, пакеты ассистирующих систем «Парковка», «Город» и «Путешествие», а также пакет контурного освещения салона.

от 4 790 500 ₽

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**

НЕЗАДОЛГО ДО ПАНДЕМИИ МЫ С СЕМЬЕЙ ОТПРАВИЛИСЬ В ПУТЕШЕствие на машине. Цель – Европа. Конкретики – никакой: едем и останавливаемся, где понравится. Проехали Беларусь, Польшу, Чехию, Германию и наконец-то, день на пятый, добрались до Франции.
Что закупают во Франции? Правильно: вонючие сыры. Жена, наслушавшись рассказов подруг, записала названия сортов, которые непременно надо попробовать. Но дегустация – это полбеды. В аутентичном кафе выдержать ароматы нестиранных носков, чисто ради опыта, можно час. Ну, полтора. Мне лично эта вся ароматическая какофония, что называется, «не зашла», но увы, жене понравилось.
А это значит что? Правильно! Необходимо купить каждого зловонного сорта по паре кусочков – нам и теще. И отвезти в Москву. Я как в воду глядел: не к добру это.
Купили. Упаковали особо тщательно: продавец сказал, что не впервые так «изолирует» продукт, чтобы запахи не вырвались из свертков. На следующие три дня цель была доехать по «Дороге солнца» до Лазурного берега. Так и поступили. Выбрали приемлемый по цене отель в некой коммуне Эз и отправились. По прибытии, разумеется, жене понадобилось искупаться. Не проблема, мы же на машине. Около 12 стартовали в направлении пляжа под Ниццей. То был прекрасный день: море, солнце, шезлонги, настоящий овощной курортный отдых, которого утомленный столицей организм ждал весь год.
Около 18 часов решили двинуть в сторону отеля. По пути к парковке мелькнула мысль: машина весь день на солнце, надо будет включить кондиционер на полную мощность и дать системе охладить салон, прежде чем стартовать. На подходе к парковке замечаю, что наш кроссовер стоит один, все соседние места пустые, а метрах в десяти стоят несколько человек и явно обсуждают нашу машину. И чем ближе мы подходили к ней, тем четче у меня складывалась картина, почему никто рядом не парковался: да, мы не выложили из багажника сверток с экзотическими сырами. Машина простояла на солнцепеке часов шесть, теперь к ней без противогаза не подойти: глаза режет.
Три полные химчистки салона, две из которых были произведены там же, на юге Франции, запах до конца так и не вывели. Со времен той поездки прошло уже 3 года. Находиться в салоне можно, но только если за бортом не теплее 20 градусов. В противном случае вся палитра запахов от лучших сыроделов Франции расцветает с прежней силой. Так что мой вам совет: покупайте такие гостинцы исключительно на обратном пути.
Василий Н., Королев

НАБОР АВТОКОСМЕТИКИ ОТ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ ВАСИЛИЙ ИЗ КОРОЛЕВА

БЫЛ У МЕНЯ ОДИН ПРИЯТЕЛЬ, которому повезло: он был однофамильцем с нашим губернатором. Это не раз помогало ему избегать штрафов за нарушения ПДД. Схема, которую этот прохвост придумал и осуществил, работала безотказно: ездил он на 200-м «Крузере», где-то раздобыл «блатные номера», а дальше бурная фантазия сотрудников ДПС делала все за него: серьезный автомобиль с непростыми номерами и водитель со вполне конкретной фамилией. Несколько раз даже под шофе набирался наглости ездить, и все ему с рук сходило.
Но однажды лафа кончилась: губернатор прознал, что есть такой «сын лейтенанта Шмидта» и приказал гайцам хитреца изловить и наказать. Но и в этот раз находчивый дружок сумел было выкрутиться: за пару дней он перекрасил машину из черного в белый, поменял номера, а сам, недолго думая, пошел в ЗАГС и сменил фамилию!
Но фарт рано или поздно должен был кончиться: сам того не зная, он снова стал однофамильцем с одной известной личностью. В этот раз – с вором в законе, который, насколько мне тогда объяснили сведущие люди, за несколько дней до выдачи приятелю новых документов как раз сбежал из областной колонии. В области был объявлен план «Перехват», и моего знакомого стали тормозить на каждом посту, и каждый раз ему приходилось по часу доказывать, что он не уголовник. Раз на пятый у него лопнуло терпение, и он совершил роковую ошибку: сообщил наряду ДПС свою предыдущую фамилию. Представители власти сработали быстро: прохвоста определили в камеру на 15 суток за мелкое хулиганство, а машину отправили на штрафстоянку до полной выплаты нескольких десятков штрафов. Увы, ничего более серьезного за наглую эксплуатацию особо важной фамилии ему предъявить не смогли.
Кирилл З., Иваново

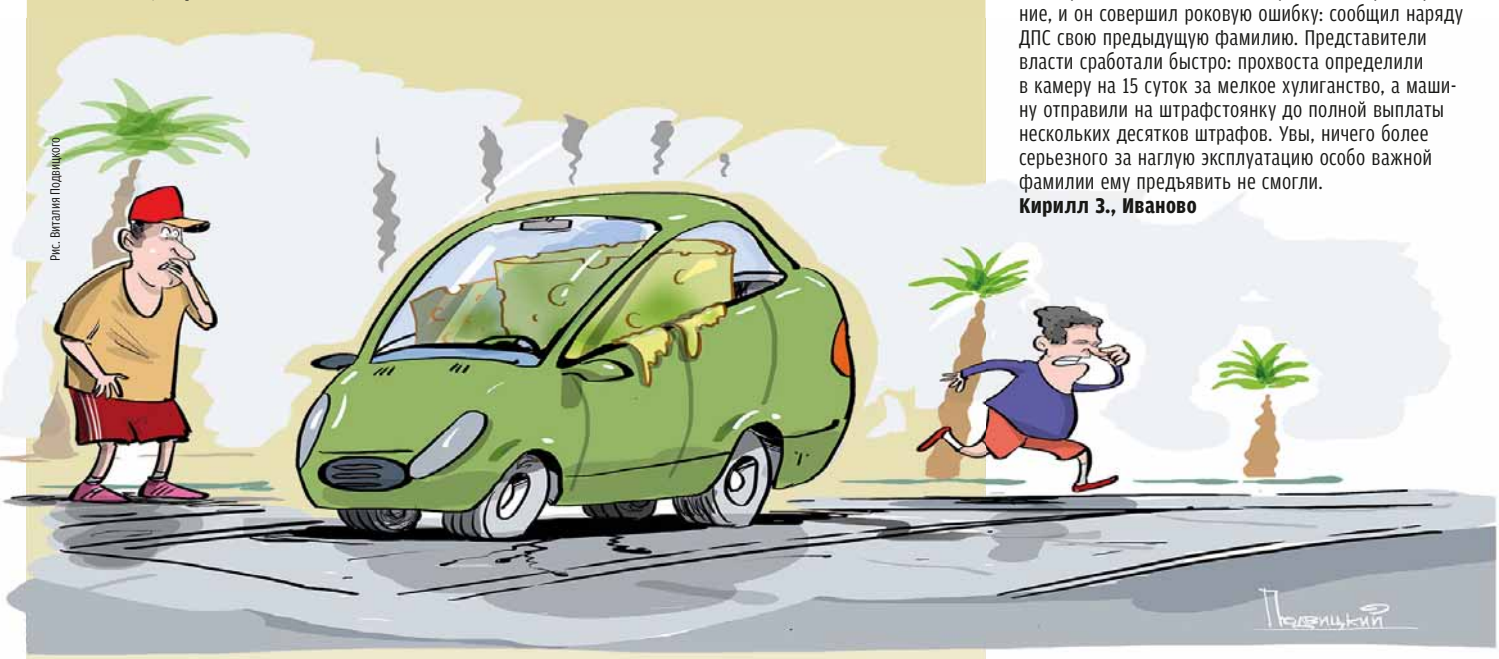


Рис. Виталия Подвицкого

Смотрите видеодополнения к обзорам в нашем официальном сообществе

ВКОНТАКТЕ

5 КОЛЕСО

ЕЖЕДНЕВНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПОРТАЛ

НОВОСТИ | ТЕСТ-ДРАЙВЫ | ВИДЕООБЗОРЫ | КОНСУЛЬТАЦИИ ЭКСПЕРТОВ | МОТО

5KOLESO.RU

5 Колесо
Автомобильный журнал

Перейти

Вступить в группу

Подпишитесь, чтобы не пропустить новые публикации

ОТКРОЙТЕ КАМЕРОЙ VK

Рекомендовать

Включить уведомления

Рассказать друзьям

Пригласить друзей

Сохранить в закладках

Похожие сообщества

Пожаловаться

Все материалы сайта в одной новостной ленте

vk.com/5kolesoru

Реклама 12+

БЕЗОПАСНОСТЬ НА НОВОМ УРОВНЕ

SUBARU

УНИКАЛЬНЫЙ ПАКЕТ СИСТЕМ ПРЕВЕНТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ EYESIGHT SAFETY PLUS*

СОЗДАН ИНЖЕНЕРАМИ

8 800 555 00 20**

subaru.ru

РЕКЛАМА. * Пакет систем превентивной безопасности EyeSight Safety Plus (безопасность плюс) — система обнаружения объектов в «слепых» зонах (BSD), система предупреждения о возможном столкновении с перекрёстным транспортом при движении задним ходом (RCTA), система помощи при смене полосы движения (LCA), система автоматического торможения при движении задним ходом (RAB), система автоматического экстренного торможения, адаптивный круиз-контроль, система предаварийного управления акселератором, система предупреждения о начале движения идущего впереди автомобиля, система помощи удержания в полосе движения, система оценки усталости водителя. ** Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России.