



ДОЕДЕТ ДО МОСКВЫ?
SKYWELL ET5

«МОСКВИЧ 3»
С ОСОБОЙ РОДОСЛОВНОЙ



№ 1-2 (353) ЯНВАРЬ – ФЕВРАЛЬ 2023 WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО



КИТАЙСКИЙ TANK ИДЕТ В РОССИЮ

ТЕСТЫ

- BMW 420D xDRIVE GRAN COUPE
- EXEED LX AWD

ФОКУС-ГРУППЫ • EXEED LX • SUBARU FORESTER • LADA LARGUS CROSS



ВЫБОР ЧИТАТЕЛЯ
SUZUKI JIMNY ИЛИ
LADA NIVA TRAVEL?





CTR®

RedEdition

ТЕХНОЛОГИИ ОРИГИНАЛА



ГИБРИДНЫЕ СТОЙКИ СТАБИЛИЗАТОРА



Алюминий
серии 6000



Улучшенная
конструкция
шарового пальца



Двухторовый
пыльник с двумя
хомутами



Литой
армированный
корпус

Реклама

* Мировой поставщик на конвейеры автопроизводителей с 1952 года

** Новая линейка в красном цвете



А ПРИ ЧЕМ ЗДЕСЬ МАКЕДОНСКИЙ?

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ТАКОГО «УСПЕШНОГО» ГОДА, КАКИМ СТАЛ 2022-Й ПО ПРОДАЖАМ НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, Я НЕ ПОМНЮ. НА ТО БЫЛИ ВСЕМ ИЗВЕСТНЫЕ ПРИЧИНЫ, И ДОЛГО РАССУЖДАТЬ О НИХ СМЫСЛА НЕ ВИЖУ. А ВОТ ЧТО ПРОИЗОЙДЕТ С АВТОМОБИЛЯМИ, ИХ ПРОДАЖАМИ, ДИЛЕРАМИ В ГОДУ ТЕКУЩЕМ, СЕЙЧАС НАМНОГО АКТУАЛЬНЕЕ.

О ТОМ, ЧТО В КАКОЙ-ТО ОБОЗРИМОЙ перспективе мы сможем вернуться к показателям самого благополучного для авторынка 2012 года с его проданными 2,9 млн легковых транспортных средств, сейчас и речи не идет. Даже приблизиться к этим цифрам, к сожалению, не получится. Судите сами. В прошлом году продажи, по сравнению с 2021-м, упали в 2,5 раза. Хотя Россию и не покинули корейские производители, имевшие долю рынка почти такую же, как АВТОВАЗ, но их заводы по сборке автомобилей простаивают. Пока стоки европейских и японских автомобилей стремительно тают, основным игроком остается АВТОВАЗ и становятся таковыми китайские производители.

Данные авторитетных аналитиков автомобильного рынка — Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) и агентства «Автостат» разнятся из-за отличающихся методик подсчетов, но незначительно. И вот какие прогнозы дают эти уважаемые организации.

Базовый прогноз «Автостата» на 2023 год: по продажам — 650 тысяч легковых автомобилей и порядка 80 тысяч LCV (легкие коммерческие, как VW Caddy или представители семейства «Газель»). Итого 730 тысяч. АЕБ более оптимистична: 770 тысяч автомобилей. И так, средняя цифра — 750 новых легковушек и LCV. Но вот что интересно: президент АВТОВАЗА Максим Соколов поделился планами на текущий год, по которым компания собирается произвести 400 тысяч автомобилей, при том, что

в 2022-м наш автогигант реализовал всего 189 тысяч машин. Понятно, что принято много решений — и перенос сборки Lada Vesta из Ижевска в Тольятти, и начало производства на площадке Nissan в Санкт-Петербурге (скорее всего, крупноузловой сборки автомобилей... из Китая). Но намечен рост более чем в два раза, и продукцию надо где-то сбывать. Экспорт не спасет: за рубеж уходит порядка 17 тысяч автомобилей, и без приведения оснащения в соответствие с требованиями рынков роста ожидать не стоит. А на сегодняшний день проблема с заменой компонентов Bosch для ABS не решена.

Разумеется, в расчет берутся будущие меры государственной поддержки. Вот и завод «Москвич» собирается выпустить под своим брендом 50 тысяч автомобилей. АЕБ прогнозирует рост продаж «электричек» в 15–20 раз и занятие ими до 2% рынка. Но в прошлом году было реализовано около 500 тысяч новых

машин без учета АВТОВАЗА. Китайские производители, доля которых по продажам в декабре была ровно такой, как у производителя отечественных «Лад», планируют только наращивать продажи, а проблем с поставками у них нет, и многие дилеры как европейских, так и японских марок на них сейчас ориентируются.

Получается, что продажи в этом году должны стремиться к 1 млн экземпляров. Почему же аналитики так осторожны в своих прогнозах и при чем здесь Македонский? По известной легенде, когда Филипп II Македонский подошел к Спарте, то нарисовал жителям ужасную судьбу, если он возьмет город. Лаконичный ответ спартанцев был «если». Вот аналитики и производители и говорят: все наши планы могут сбыться, если не вмешаются внешние факторы. А они могут повлиять на рынок как положительно, так и отрицательно, не дай бог. □



Рис. Виталия Голубицкого

26



ПОДИУМ

8 НОВОСТИ

ПОЛИГОН

- 12** ЕВГЕНИЙ ВОЙТЕНКОВ, «АВТОДОМ»
- 14** АЛЕКСЕЙ ЛЕДКОВ, EVOLUTE
- 16** EXEED LX AWD
- 20** SKYWELL ET5
- 26** «МОСКВИЧ 3»
- 30** BMW 420D xDRIVE GRAN COUPE
- 34** EXEED LX
- 38** SUBARU FORESTER
- 44** LADA LARGUS CROSS
- 50** ВЫБОР ЧИТАТЕЛЯ:
SUZUKI JIMNY
ИЛИ LADA NIVA TRAVEL?
- 56** GWM WINGLE 7

МОТО

- 58** ВЫСТАВКА ЕИСМА
- 60** HISUN 750 LIMITED EPS

ТРАССА

- 64** ГОНКА ЧЕМПИОНОВ
- 68** ФЕСТИВАЛЬ
«УКА FEST ЛЕДОВАЯ МИЛЯ – 2023»



50

ВЫБОР ЧИТАТЕЛЯ: SUZUKI JIMNY ИЛИ LADA NIVA TRAVEL?

МОТОТЕХНИКА Нева

Крупнейший производитель
малой сельхозтехники в России

Мотокультиваторы
Мини-тракторы
Мотоблоки



Скидка 5%
по промокоду **NEVA5K**

ЗАО «Красный Октябрь – Нева» — крупнейший российский производитель малой сельхозтехники в России. Более чем за 30 лет серийного производства было выпущено более 1,5 млн единиц техники. Мотоблоки и культиваторы компании с навесным оборудованием используются для благоустройства, озеленения садово-парковых территорий и реализации ландшафтных дизайн-проектов. «Мототехника Нева» помогла сотням тысяч людей улучшить качество работы на земле. Специально для читателей журнала «5 Колесо» «Мототехника Нева» дает скидку 5% на всю продукцию по промокоду **NEVA5K**. Скидка действует **с 1 февраля до 31 марта 2023 года** только при покупке продукции через интернет-магазин **motoblok.ru**.



Уборка снега



Культивация и пахота



Кошение травы



Езда по пересеченной
местности



Обработка больших территорий
на садовом тракторе



Уборка листьев,
снега и мусора



Выпущено
> 1 500 000
изделий



Работаем
по стандартам
ISO и ГОСТ



Завод
в Санкт-
Петербурге



г. Санкт-Петербург,
ул. Политехническая, д. 13-15

Телефон:
+7 (800) 301-73-14

E-mail:
info@motoblok.ru



ГАРАЖ

- 70** НОВОСТИ
- 72** ШИНЫ LANDSAIL
- 74** NOKIAN HAKKAPELIITTA 10P
- 76** NOKIAN HAKKAPELIITTA R5
- 78** КОМПЛЕКТУЮЩИЕ STR
- 80** МОТОТЕХНИКА «НЕВА»

КОМТРАНС

- 84** НОВОСТИ
- 86** SOLLERS ARGO И ATLANT
- 88** CITYMAX 9

МАГАЗИН

- 90** НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

- 94** ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ
- 96** ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



МЫ В TELEGRAM

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 01-02 (353) январь – февраль 2023

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ
ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ САВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ
ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОМ СИКУЛЕР

РЕДАКЦИЯ
 МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
 НАТАЛЬЯ УМНОВА
 МАКСИМ ФЕДОРОВ
 СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

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

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

ОТДЕЛ ПРОДАЖ ОНЛАЙН-РЕКЛАМЫ **РУКОВОДИТЕЛЬ** ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
 v.avdeev@5koleso.ru

WWW.5KOLESO.RU

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» Оформить подписку можно на сайте «Почта России»
 Подписка онлайн.
 Подписные индексы журнала «5 Колесо»:
 podpiska.pochta.ru П8534 (интернет-каталог)
 akc.ru/catalogs Э14776 (интернет-каталог)
 ural-press.ru Э14776 (интернет-каталог)
 Каталог Крыма 22994 (печатный каталог)

Тираж – 152 000 экземпляров

СВОБОДНАЯ ЦЕНА

Наименование: «5 Колесо». Свидетельство о регистрации средства массовой информации п/и № 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

ТИПОГРАФИЯ ООО «ППК»
143405, Московская обл., г. Красногорск, Ильинское ш., 4 км, п/о Красногорск 5

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

Подписано в печать 24.01.2023

Дата выхода в свет 25.01.2023

ЖУРНАЛ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В ГОРОДАХ:

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

Смотрите
на телеканале
«Авто Плюс»

ТЕЛЕКАНАЛ

**АВТО
ПЛЮС**

16+

в феврале



«ПриветТачка»

Проект «ПриветТачка» снимает видео про самые необычные автомобили, которые только можно найти в России. В их новых выпусках можно одновременно встретить и забытый легендарный вездеход, и гараж с «Жигулями» без пробега, и самый быстрый электромобиль в мире. Ведущие проекта специально для вас найдут самые неожиданные диковинки и новинки.

По воскресеньям в 20:00



КИТАЙСКИЙ TANK

НА СМЕНУ УШЕДШИМ ИЗ РОССИИ «ДЖИПАМ» И «КРУЗАКАМ» ПРИДУТ РАМНЫЕ ВНЕДОРОЖНИКИ ИЗ КИТАЯ: КОНЦЕРН GREAT WALL MOTOR ЗАПУСКАЕТ НА НАШЕМ РЫНКЕ НОВЫЙ БРЕНД TANK.

ВАКУУМ, ОБРАЗОВАВШИЙСЯ

на российском рынке из-за прекращения официальных поставок новых автомобилей из «недружественных стран», постепенно заполняется производителями из Китая. Причем они замещают не только модели среднего ценового сегмента, но и посягают на святая святых — класс «Премиум». Именно к нему относят свои внедорожники марка Tank (производитель настаивает, чтобы название читалось как «Тэнк»). Две первые ее модели — Tank 300 и 500 начнут продавать в России уже в первом полугодии.

Не думаем, что вывод марки Tank на российский рынок — это спонтан-

ное решение. Скорее всего, китайцы готовились к нему давно, а случившееся в прошлом году лишь ускорило этот процесс. «Тэнки» прошли длительные испытания русским холодом и бездорожьем. В перечень локаций, которые посетила тестовая группа специалистов Great Wall Motor, в частности, вошел Сургут. Здесь внедорожники Tank на протяжении месяца тестировались в условиях крайне низких температур: проверялась работа двигателя, трансмиссии, электроники, подогревов и ассистентов вождения. В ходе тестов проверку прошла и эргономика китайских внедорожников — ее оценивали с учетом привычек российских водителей.

Полученные результаты были учтены при адаптации моделей. Внедорожники получили усиленную антикоррозийную защиту кузова, а часть функций, изначально управляемых через центральный сенсорный дисплей, была продублирована более привычными физическими кнопками. Кроме того, в оснащение моделей специально для России были добавлены омыватель камеры заднего вида и расширенный зимний пакет, включающий обогрев лобового стекла и форсунок омывателя, а также сидений первого и второго ряда.

В остальном эти внедорожники и так неплохо подготовлены к российским реалиям: оба имеют рамную конструк-



цию, 22-сантиметровый дорожный просвет и полный привод с блокировкой заднего и межколесных дифференциалов. Уже известно, что Tank 300 будет продаваться в России с 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 220 л. с. в паре с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а более крупный Tank 500 получит 299-сильный V6 битурбо объемом 3,0 литра и 9-ступенчатый автомат. Официальной информации по ценам на момент сдачи журнала в печать не было. Но мы можем предположить, что Tank 300 будет стоить около 4 млн рублей, а Tank 500 — свыше 5 млн.

Первоначально дилерские центры Tank будут открыты в девяти городах: Москве, Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Кемерове, Воронеже, Челябинске, Тольятти и Нижнем Новгороде. В дальнейшем география дилеров будет расширяться. При этом купить внедорожник можно не только у дилера, но и онлайн — через мобильное приложение Tank (со своей соцсетью и клубными активностями). И только двумя моделями китайцы вряд ли ограничатся: Great Wall Motor уже запатентовала у нас облик еще более крутых и дорогих внедорожников Tank 700 и 800. □

- 1 Дмитрий Нагиев стал амбассадором марки Tank в России.
- 2 Внедорожники Tank прошли испытание русским холодом и бездорожьем.
- 3 Первым на российский рынок выйдет «младший» Tank 300.





«ЛАМБОО» АПОКАЛИПСИСА

LAMBORGHINI HURACAN STERRATO. ИТАЛЬЯНЦЫ ПОСТРОИЛИ КРАЙНЕ НЕОБЫЧНУЮ ВЕРСИЮ СУПЕРКАРА HURACAN, НО ВЕСЬМА В ДУХЕ ВРЕМЕНИ.

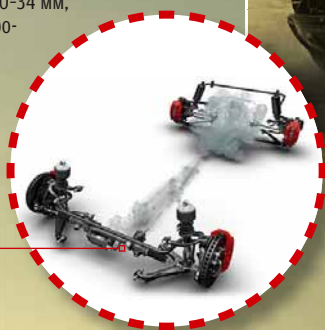


По сравнению с интерьером, внутри «внедорожный» Lambo почти неотличим от обычного. Из декора это касается только алькантаровой обивки сидений, получившей милитари-оттенок (тоже в духе времени). Также в настройках полного привода появился «раллийный» режим, **А В МЕДИА-ЦЕНТРЕ – ИНДИКАТОР КРЕНА И КОМПАС.**

Ощущение, что мир находится на грани апокалипсиса, передалось даже строителям суперкаров. И если раньше переделанный под **ВНЕДОРОЖНИК LAMBORGHINI HURACAN** смотрелся бы вычурным, то сейчас такой «апгрейд» оказался как нельзя в тему.

В задней части суперкара расположен штатный **610-СИЛЬНЫЙ V10 ОБЪЕМОМ 5,2 ЛИТРА**, работающий в паре с 7-ступенчатым «роботом» с двойным сцеплением и полным приводом с задним самоблоком. С такой начинкой Huracan Sterrato ускоряется до 100 км/ч за 3,4 секунды – на полсекунды медленнее обычного «Уракана». Причина – увеличившаяся почти на полцентнера масса суперкара.

За основу «машины апокалипсиса» был взят стандартный «Уракан», которому переделали **ПОЛНОУПРАВЛЯЕМОЕ ШАССИ**, усилив подвеску и увеличив дорожный просвет на 44 мм. Колея стала шире на 30–34 мм, а вместо сверхнизкопрофильных шоссейных шин Pirelli P Zero поставили «внедорожные» Bridgestone Dueler AT002 размерностью 235/40R19 спереди и 285/40R19 сзади.



Дополнительный вес дали не только доработанная подвеска и новые шины, но также **ЗАЩИТНЫЙ ОБВЕС НА КУЗОВЕ**, алюминиевая защита днища, дополнительный воздухозаборник и... рейлинги на крыше! Завершает образ «машины апокалипсиса» пара мощных светодиодных светильников спереди.

LAMBORGHINI HURACAN STERRATO БУДЕТ ВЫПУЩЕН ОГРАНИЧЕННЫМ ТИРАЖОМ В 1499 ЭКЗЕМПЛЯРОВ, и нет сомнений, что все они будут раскуплены очень быстро. Цена пока не названа, но в качестве ориентира фигурирует сумма в 300 тысяч евро. Старт продаж намечен на февраль. И здесь уже нет никакого символизма.



КИТАЙЦЫ НА «АВТОТОРЕ»

Калининградский завод «Автотор» показал фото китайского седана, производство которого стартовало здесь еще в конце прошлого года. Любопытно, что фото нового «китайца» российской сборки были показаны «случайно». В этом седане запечатлен гость завода, 13-летний воспитанник детского дома Сережа Власов, который мечтал увидеть, как собирают автомобили. Руководство «Автотора» осуществило мечту мальчика, причем он посетил предприятие как раз в тот момент, когда на нем шел запуск опытно-промышленного производства по новому проекту. Что это за машины, пока держится в секрете. Но судя по фотографиям, на «Автоторе» собирают седан Cowin Xuandu, который является модернизацией Chery Arrizo 7 (от исходника он отличается кузовными панелями и более современным салоном). А сам бренд Cowin — это дочерняя компания Chery Auto. Кстати, не исключено, что «Автотор» будет использовать в названии локализованных китайских моделей свое имя — по аналогии с компанией «Соллерс», наладившей выпуск коммерческих моделей JAC. Возможны и другие варианты ребрендинга «китайцев». Мы говорим о машинах во множественном числе, так как помимо седана будут и другие модели, включая кроссоверы и электромобиль. Под них в Калининграде уже строится целый производственный кластер по выпуску компонентов.

HIPIHI ПРИЕДЕТ В РОССИЮ

Начавшееся в прошлом году активное замещение немецких, японских и корейских автомобильных брендов китайскими продолжится и в наступившем году. Причем помимо уже известных марок, таких как Tank, BAIC или Hongqi, в Россию приедут менее раскрученные имена — в их числе производитель электромобилей HiPhi. Свою первую модель, кроссовер X1, компания HiPhi представила в 2019 году, а запустила в серию только в 2021-м. Электрокроссовер HiPhi X1 оснащен двумя двигателями мощностью 272 л. с. каждый и способен ускоряться до 100 км/ч за 3,9 сек. Стоит такой кроссовер от 85 тысяч долларов. Но, несмотря на высокую цену, продается он даже лучше, чем Porsche Taycan или Audi e-Tron! За год китайцы купили свыше 6 тыс. таких электромобилей. В 2022 году HiPhi выпустила свою вторую модель — пятиметровый седан Z. Он чуть дороже кроссовера (от 89 тысяч долларов), но и смотрится круче. Кроме того, седан мощнее: два его электромотора развивают по 336 л. с. Батарея здесь имеет емкость 120 кВт·ч (у кроссовера 97 кВт·ч), запас хода — 705 км (у кроссовера 600 км). В базовое оснащение HiPhi Z входят 22-дюймовые колеса, пневмоподвеска, матричная светотехника с анимацией и автопилот третьего уровня, а за доплату доступны подруливающие колеса задней оси.



«ЭМГРАНД» ВЕРНЕТСЯ

Белорусский завод «Белджи» возобновит производство Geely Emgrand 7. Но речь идет не о старом седане, а о модели нового поколения, которая была представлена в Китае в 2021 году. Такой автомобиль оснащается 1,5-литровой «четверкой» мощностью 114 л. с. в паре с 5-ступенчатой «механикой» или вариатором. Что касается цен, то в Китае Geely Emgrand 7 стоит от 9600 долларов или около 650 тысяч рублей по текущему курсу. Однако при нынешнем ценообразовании можно предположить, что в России ценник будет как минимум вдвое выше.

CHERY ПРИВЕЗЕТ НОВИНКИ

В 2023 году Chery привезет в Россию седан Arrizo 8, который разбавит широкую линейку кроссоверов, представленных на нашем рынке. По габаритам эта модель близка к седанам D-класса, но в Китае стоит на уровне моделей C-сегмента (15–19 тысяч долларов). Правда, не факт, что в России цена этого седана будет такой же интересной. Также в этом году в России впервые начнутся продажи гибридного кроссовера Chery. Подзаряжаемый от розетки Tiggo 8 может проехать до 75 км на электро-тяге; средний расход бензина в таком режиме составляет всего 1 литр на 100 км.





МИСТЕР «ИКС»

На российский рынок выходит Haval Dargo X. Такой кроссовер отличается оригинальными бамперами и решеткой радиатора из неокрашенного пластика, а также накладками на колесных арках с открытыми креплениями на болтах. В салоне никаких отличий «икс-версии» от обычного «Дарго» нет. По технике Haval Dargo X также практически полностью повторяет исходную модель. Двигатель — безальтернативный 2.0 турбо мощностью 192 л. с. в паре с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач. Только переднеприводной версии здесь нет. Но самое главное, у Dargo X имеется блокировка заднего межколесного дифференциала, которая существенно повышает возможности модели на бездорожье. Также в оснащение кроссовера входят внедорожный круиз-контроль для поддержания постоянной малой скорости движения и «экспертный» режим работы системы помощи на бездорожье, который позволяет отключить все электронные «ошейники», за исключением ABS.



LADA ПО-КИТАЙСКИ

В модельной гамме Lada впервые появятся седаны D-сегмента (аналог Kia K5 и Toyota Camry), а также кроссоверы. Причем их выпуск начнется уже этой осенью! Такой быстрый старт производства новинок обеспечат партнеры из Китая: под шильдиками Lada мы увидим продукцию марок из Поднебесной, которые пока не представлены на российском рынке. Площадкой для сборки станет бывший питерский завод Nissan, который (как и АВТОВАЗ) теперь является собственностью ФГУП НАМИ. Первоначально в Петербурге будет осуществляться крупноузловая сборка из готовых машинокомплектов — как это делается сейчас с «Москвичом». Но со временем новые «Лады» планируется локализовать, задействовав для этого пул российских поставщиков автокомпонентов. Реализовываться новинки будут через дилеров АВТОВАЗа — таким образом китайцы снимают с себя головную боль по развитию сети продаж и гарантийному обслуживанию автомобилей.

НА БУКВУ «Е»

Электрическому «Ларгусу» быть: первая опытная модель уже проходит испытания и в конце года встанет на конвейер завода «Lada Ижевск», который освободился после переноса производства «Весты» в Тольятти. Со старта сборки опытной партии Lada e-Largus станет самой импортозамещенной электрической легковушкой в России, минимум на половину состоящей из отечественных комплектующих. Заявленный уровень локализации — 3600 баллов по шкале Минпромторга, что почти на 200 баллов больше, чем у обычного «Ларгуса»! Синхронный электромотор на постоянных магнитах мощностью 150 л. с. обеспечит «Ларгусу» невиданную доселе динамику: разгон до 100 км/ч займет менее 10 секунд. Литий-ионные батареи на 60 кВт·ч гарантируют запас хода до 400 км по циклу NEDC. Они расположены в моторном

отсеке и под днищем (на месте бензобака), что позволило понизить центр тяжести машины и сохранить объем багажника.

При этом из-за батарей общая грузоподъемность универсала снизилась до 430 кг. Внутри e-Largus отличает электронная приборная панель и новая центральная консоль, где вместо рычага коробки передач расположилась шайба выбора режимов вождения.



«ПАТРИОТ» С КИТАЙСКИМ ДИЗЕЛЕМ

В мае 2024 года в Ульяновске стартует производство дизельного UAZ Patriot. Ожидается, что ульяновский внедорожник получит мотор HFC4D китайской компании JAC, которая стала партнером «Соллерса». Такой дизель рабочим объемом 2,0 л развивает 130–138 л. с. в зависимости от настроек. Кроме того, в том же году возможно возобновление производства «Патриотов» с автоматом, который, скорее всего, также будет закупать у китайских партнеров.

ЧЕРНЫЙ ЛЕБЕДЬ

ПО ИТОГАМ 2022 ГОДА, В РОССИИ БЫЛО ПРОДАНО 687 370 НОВЫХ ЛЕГКО-ВЫХ И ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ, ЧТО НА 58,8% ХУЖЕ РЕЗУЛЬТАТА 2021 ГОДА.

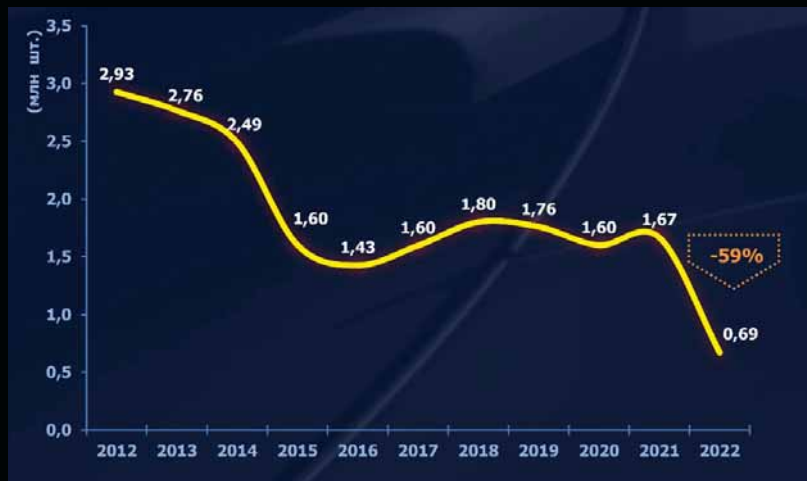
РОССИЙСКИЙ АВТОРЫНОК ПРОБИЛ ОЧЕРЕДНОЕ дно: таких низких продаж в его новейшей истории еще не было. Если десять лет назад в нашей стране продавалось почти 3 млн новых машин и мы могли конкурировать с Германией, то сейчас относительно пика 2012 года рынок сжался более чем в 4 раза. Но не все так плохо, как кажется. Всепропальщики прогнозировали, что в 2022 году в России будет продано около 0,5 млн новых машин, но в итоге результат оказался гораздо лучше мрачных предсказаний пессимистов.

В 2022 году рынок новых автомобилей в России поймал жирного «черного лебеда». Одномоментно реализовались все возможные и невозможные риски. В начале весны были прекращены официальные поставки иномарок из Европы, Японии, Кореи и США, остановлены практически все автозаводы внутри страны, резко взлетели цены на новые машины у дилеров, а ставки по автокредитам выросли до заградительного уровня. В результате весной российский авторынок действительно можно было хоронить, но государство вовремя отреагировало, и уже к лету ситуация стала выправляться.

Был перезапущен конвейер АВТОВАЗа, на который постепенно вернулись три модели, появилась льготная кредитная госпрограмма, позволяющая купить новый отечественный автомобиль со скидкой в 20–25% (по электрокарам скидка еще больше), а также начали завозиться иномарки по схеме параллельного импорта — как частниками, так и официальными дилерами. Здорово поддержали рынок китайцы: несмотря на проблемы с логистикой и угрозой вторичных санкций, Chery, Navai и Geely смогли насытить дилерские центры новыми машинами, заменив ушедшие бренды, и даже превзошли прошлогодние объемы продаж.

К осени также был запущен завод «Москвич», началась сборка электрокаров Evolute в Липецкой области, возобновилось производство машин на калининградском заводе «Автотор» — там и там идет речь о китайских моделях. В 2023 году рынок поддержит АВТОВАЗ: возобновится сборка Lada Vesta (весной) и Largus (осенью), а на бывшем заводе Nissan в Санкт-Петербурге начнется сборка китайских седанов и кроссоверов под маркой Lada. Также на рынке ожидается появление до 7 (!) новых брендов — как локальных, вроде Sollers, так и китайских.

По прогнозам комитета АЕБ, в этом году в России будет продано 0,77 млн новых машин, причем без учета параллельного импорта, хотя влияние последнего переоценивать не стоит: заместить официальные каналы поставок или те объемы иномарок, которые собирались в России, он не способен. И это достаточно осторожный прогноз, который в случае улучшения рыночной конъюнктуры может скорректироваться в большую сторону. Положительно на продажи повлияет снижение цен, которое возможно при насыщении рынка новыми автомобилями. □



№	БРЕНД	МОДЕЛЬ	СЕГМЕНТ	2022	2021	Г/Г, %
1	Lada	Granta	B	95 879	111 430	-14%
2	Lada	Niva	SUV	38 780	51 242	-24%
3	Lada	Vesta	B	29 206	113 698	-74%
4	Kia	Rio	C	24 686	82 941	-70%
5	Hyundai	Solaris	C	18 073	61 061	-70%
6	Haval	Jolion	SUV	17 112	9 877	73%
7	Hyundai	Creta	SUV	16 577	68 081	-76%
8	Lada	Largus VP	B	12 694	39 541	-68%
9	Renault	Duster	SUV	12 235	41 471	-70%
10	Geely	Coolray	SUV	11 692	11 101	5%





В свое время вы кардинально поменяли работу, начав новое дело буквально с нуля. Многие из тех, кто связал свою жизнь с автомобилями, говорят, что интересовались машинами с детства. Вы же много лет отдали авиации. Как вы пришли в автомобильный бизнес?

Действительно, в 1973 году я окончил летное училище гражданской авиации, был командиром вертолета, потом командиром звена, а затем и начальником штаба авиаэскадрильи. Работа мне нравилась, и менять ее я не собирался, но после аварии пришлось закончить с полетами. С другой стороны, появилась возможность больше времени уделять семье, тем более что на «гражданку» я ушел с хорошей пенсией. К сожалению, в конце 80-х многое изменилось, и эти перемены коснулись и материального положения. Нужна была какая-то работа.

Но почему именно автомобили?

У меня был ВАЗ-21061, на котором я иногда таксовал, пополняя семейный бюджет. И вот как-то пассажир за поездку, которая длилась буквально шесть

минут, заплатил мне пять рублей. Это при том, что за час летной работы, которая иногда проходила в крайне сложных условиях, я получал пять рублей тридцать копеек. После этого я окончательно пришел к идее собственного бизнеса. В то же время видел, что в автомобильной сфере все устроено далеко не идеально. Например, плановое техническое обслуживание нового автомобиля. На своей «шестерке» мне приходилось рано утром ехать за город, отстаивать очереди на мойку и на сервис... На ТО, которое делается за час, приходилось тратить целый день и давать взятки для ускорения процесса. В авиации все было иначе: четкое структурирование, каждый занимается своим делом, никакого разгильдяйства. При рассмотрении вариантов, в какой сфере работать, автомобильная тема превалировала, и уже тогда я достаточно четко представлял, как можно наладить успешный бизнес по торговле автомобилями с пробегом.

Глядя на образцово-показательные дилерские центры, которые вы впослед-

ствии открывали, сложно представить, каким было начало...

Буквально с нуля. Я познакомился с ребятами, у которых в спальном районе Санкт-Петербурга была площадка — она и стала местом нашей комиссионной торговли автомобилями. Весь штат — четыре человека. Сами и место обустраивали, и автомобили перегоняли. Например, покупали их в Тольятти и без остановки гнали до Рязани — время тогда было неспокойное. Со временем на площадке появился ангар, а наше предприятие получило название «Аксель В». На тот момент у меня не было никакого представления об экономических нюансах или юридических тонкостях, но работали мы честно, и в клиентах недостатка не было. Вскоре начали покупать автомобили на американских аукционах, а в 1993 году я съездил в Германию, откуда привез несколько авто.

В то время предприятий, подобных вашему, было немало. Правда, далеко не у всех

Я ЗНАЮ, КАК НУЖНО...

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА И РЕГИОНАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «АВТОДОМ» ЕВГЕНИЙ ВОЙТЕНКОВ В АВТОМОБИЛЬНОМ БИЗНЕСЕ РАБОТАЕТ БОЛЕЕ 30 ЛЕТ, И СЕГОДНЯ ЭТО ОДИН ИЗ САМЫХ КОМПЕТЕНТНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В СФЕРЕ ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ. В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА СОСТОЯЛОСЬ ОТКРЫТИЕ ПЕРВОГО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ШОУ-РУМА «AURUS АВТОДОМ», ЧТО И СТАЛО ПОВОДОМ ДЛЯ НАШЕЙ ВСТРЕЧИ. НО ОБСУЖДЕНИЕМ ПЕРСПЕКТИВ НОВОГО БРЕНДА МЫ НЕ ОГРАНИЧИЛИСЬ

БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ



бизнес процветал. Вы же достаточно быстро перешли в структуру, близкую к «официалам»...

❗ В 1994 году коллеги из Mitsubishi, марки, уже имеющей в Москве свое представительство, познакомили меня с компаньонами, организовавшими дилерскую компанию РОЛЬФ. От них поступило предложение представлять интересы бренда в Северной столице. Идея мне понравилась, я нашел место для размещения комплексного центра, вложил все имеющиеся у меня деньги в его обустройство, и через год «Аксель-Моторс» был на сто процентов готов к работе. Проблема возникла в тот момент, когда в мой новенький центр, построенный в цветах Mitsubishi, для подписания договора приехали управляющий директор Mitsubishi Motors Хироши Харунари и основатель компании РОЛЬФ Сергей Петров — по условиям договора наша компания становилась субдилером РОЛЬФА. То есть я должен был покупать в Москве автомобили, которые РОЛЬФ вез из Финляндии... Разумеется, такой договор я подписывать не стал. А через несколько дней получил предложение о работе с маркой Volvo.

❑ **Столь быстрый переход от частной комиссионной торговли к работе с крупными мировыми брендами для вас большого труда не составил?**

❗ Я всегда хотел работать в «официальной» среде, вспоминая организацию работы в авиации. В автомобильном бизнесе при правильно выстроенном процессе все происходило очень быстро и продуктивно: буквально через несколько дней у меня состоялась встреча с директором Volvo в странах Восточной Европы Яном Юрландом, который пригласил меня с супругой в Гетеборг, там быстро был подписан договор, и через десять дней я начал получать автомобили. Единственное, о чем меня попросил Ян, — это переокрасить «Аксель-Моторс» в голубой цвет марки Volvo. Работа шла успешно, в 1997 году мы продали 402 автомобиля и завершили год лучше всех российских дилеров Volvo. К сожалению, Ян Юрланд, с которым у меня сложились дружеские отношения, вскоре оставил свой пост, а с новым руководителем российского офиса Volvo возникло недопонимание по целому ряду вопросов. Вместе с этим я получил интересное предложение от представительства BMW.

❑ **На тот момент BMW в России была успешной маркой?**

❗ Нет, дела шли не очень хорошо: крупнейший дилер марки продавал не более 100 автомобилей в месяц. Но буквально через три месяца после подписания договора мы стали номером один по продажам, и с тех пор «Аксель-Моторс» всегда оставался лучшим дилером BMW в России.



Правда, пришлось в очередной раз переокрашивать дилерский центр...

❑ **Такое ощущение, что с середины 90-х вы работаете как успешный антикризисный менеджер...**

❗ Примерно так. Хорошим примером этому может служить моя работа в компании «ЛогоВАЗ», куда я перешел в не очень удачный для этой структуры период. В 2000 году я возглавил дилерский центр «ЛогоВАЗ-Нева», и через три месяца мы стали лучшими по продаже Mercedes, марки, с которой я работаю и сегодня.

❑ **В то же время продолжалось расширение «империи», в сфере ваших интересов появлялись новые бренды...**

❗ Действительно, в 2003-м запустили «Звезду Невы», через три года открылся «Олимп». Помимо Mercedes работали с Toyota, Lexus, Audi, Land Rover... В 2010 году я купил землю на Пулковском шоссе, и через три года здесь начал работу дилерский центр «АВТОДОМ Пулково». Место для таких брендов, как Mercedes-Benz, Porsche и т. п. было просто великолепное.

❑ **Предпочтение в работе всегда отдавали премиальным брендам?**

❗ Ответ не столь однозначный. Были и Peugeot, и Renault, и Chery, и Hyundai... С каждой из этих марок было интересно работать — автомобили от модели к модели очень быстро прогрессировали. К примеру, я был в Сеуле и видел, насколько успешно развивается промышленность Южной Кореи. В том числе автоиндустрия. Поэтому пренебрежительного отношения к статусу бренда быть не должно. Другое дело, что для продажи автомобиля премиальной марки менеджер дилерского центра прикладывает меньше усилий: клиент с большой долей вероятности уверен в своем выборе, а маржинальность здесь более высокая. Отсюда и наши приоритеты.

❑ **Сегодня в вашу «коллекцию» добавился еще один бренд — AURUS. Произошло это в очень непростой экономической и геополитической ситуации. Считаете ли вы, что отечественная марка AURUS сможет помочь возрождению российского автопрома?**

❗ Очень надеюсь на это. И уверен, что правильное развитие должно начинаться с высокой модели. Следующие модели

могут быть и проще, и дешевле, но базис должен быть заложен в некоем эталоне. Первым всегда должен идти флагман, и если в его конструкцию мы сможем заложить 80% локализованных компонентов, в успехе проекта можно не сомневаться. Что касается самого производства, то сейчас в распоряжении нашей страны есть несколько самых современных автомобильных заводов, оснащенных передовым оборудованием.

❑ **Сложно ли продавать AURUS?**

❗ Продавать легко, и уже есть немало желающих внести предоплату. Если бы нам сейчас выделяли автомобили для продажи в количестве «по желанию», то только в Санкт-Петербурге мы смогли бы продать 150 автомобилей до конца года. Должен отметить, что люди, которые хотят купить AURUS, не только богатые, но и патристичные. Важно, во-первых, как можно быстрее начать выпуск этих автомобилей, во-вторых, чтобы их качество на 100% соответствовало ожиданиям клиентов.

❑ **Хотел бы вернуться к теме возрождения. Есть ли поводы для оптимизма?**

❗ Я по жизни оптимист. Сейчас как никогда важны правильные решения тех, кто отвечает за экономику страны. Был великокопный завод в Тольятти. Почему он так задержался в собственном развитии и попал под полный контроль иностранных инвесторов? Почему наши предприниматели не вкладывали деньги, заработанные, кстати, на российских ресурсах, в национальную экономику, а предпочитали хранить их в зарубежных банках, за что многие сегодня поплатились? Что касается автомобильной промышленности, то я не сомневаюсь, что мы сможем создавать хорошие автомобили, даже если начать придется с копирования. Достаточно в этом плане вспомнить Китай. Лично меня нынешняя экономическая ситуация не беспокоит — нужно просто работать. Мы сделаем свое железо, свои шины, свою электронику. А еще я уверен, что такие компании, как АВТОДОМ, в создавшихся условиях не только выживут, но и будут успешными. Кстати, я не сомневаюсь и в том, что бренды, которые ушли из России, сюда вернуться. ❑



ПРИРОДА НЕ ТЕРПИТ ПУСТОТЫ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ XII МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ФОРУМ AUTOINVEST. ОДНА ИЗ ТЕМ, КОТОРЫЕ ОБСУЖДАЛИСЬ НА ЭТОЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНОЙ ПЛОЩАДКЕ, – ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА И, В ЧАСТНОСТИ, РАЗВИТИЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬНОСТИ. О ПЕРСПЕКТИВАХ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В НАШЕЙ СТРАНЕ МЫ ПОГОВОРИЛИ С ДИРЕКТОРОМ ДЕПАРТАМЕНТА ДИСТРИБЬЮЦИИ И РАЗВИТИЯ ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ EVOLUTE АЛЕКСЕЕМ ЛЕДКОВЫМ □ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА И «МОТОРИНВЕСТ»

Q О серьезности намерений по производству электромобилей в России говорит скорость ввода в эксплуатацию завода «Моторинвест», на котором производятся «Эволюты», — единственное предприятие по выпуску электромобилей для личного пользования в РФ...

A Действительно, в марте 2022 года мы подписали специальный инвестиционный контракт с Министерством промышленности и торговли и администрацией Липецкой области, в весенний период были заняты налаживанием производства и сертификацией продукции, а в сентябре начали выпуск электромобилей. Производство стартовало с седана С-класса Evolute i-PRO, а в середине ноября запустили в производство вторую модель — кроссовер Evolute i-JOY. Таким образом, в 2022 году мы выполнили программу-максимум. На 2023 год у нас запланированы выпуски кроссовера сегмента С+ и еще одного электромобиля аналогичного класса, детали которого пока не раскрываем. Мы действительно были сразу ориентированы на выпуск электромобилей для частного использования, так как этот сегмент больше всего пострадал из-за оттока из России зарубежных производителей. Но природа не терпит пустоты, и со своей стороны мы хотим предложить покупателям достойную замену. Достойную и по качеству, и по эксплуатационным характеристикам. Кроме того, это по-настоящему экологичная продукция.

Q На форуме AutoInvest часто говорили, что время сегодня непростое, но это и время для возможностей. Сомнений в том, что время электромобилей пришло, у вас нет? Ближайшее будущее российского автопрома за электричеством?

A Я бы разделил вопрос на две части. Во-первых, ближайшее будущее — понятие растяжимое. Думаю, в ближайшие несколько лет нас ждут прорывы в области электромобильности: и в плане инвестиций, и в рамках исследований новых материалов. В результате появятся батареи большей емкости, электромобили получат увеличенный запас хода, а их водители и пассажиры — высокий уровень комфорта. А значит, те, кто сегодня сомневается, наверняка всерьез заинтересуются темой электромобильности. Во-вторых, многих потенциальных покупателей пока отпугивает инфраструктура, уровень развития сети зарядных станций. Сегодня в этой программе задействованы серьезные инвестиции, и к концу 2024 года планируется открыть около 9000 зарядных комплексов мощностью 150 кВт — это достаточно большая сеть, которая позволит обеспечить доступность использования электромобилей не только в городах, но и при междугородних поездках. С учетом всего этого я уверен, что в ближайшее время можно ожидать активного развития электромобильной индустрии. При этом не стоит думать, что электромобили уже совсем скоро возьмут верх над автомобилями с ДВС — есть отрасли, в которых «классику» пока заменить невозможно, и какое-то время между двумя направлениями будет существовать паритет. Хорошим примером в этом плане может быть Норвегия, где электромобили получили активное развитие, но сегодня распределение «сфер влияния» в этой стране стабилизировалось: порядка 70% потребителей отдали предпочтение электромобилям, но остальные остались верны автомобилям с ДВС. В Китае, с их комбинаторной

системой поощрений и стимуляций за покупку электромобилей, рост продолжается. И как мне кажется, этот рост уже не линейный, а экспоненциальный. Это я к тому, что когда все наши автопроизводители будут суммарно от общей доли производить пять и более процентов электромобилей, сразу последует рост интереса к этому сегменту со стороны покупателей.

Q Важную роль в перспективах развития темы электромобилей будет играть их стоимость для конечных потребителей. Та же Норвегия хороший тому пример. Я имею в виду поощрение покупателей электромобилей со стороны государства...

A В Норвегии, насколько я помню, был отменен НДС на электромобили. В России тоже есть своя система поощрений, и мы как производители очень благодарны, что и Министерство промышленности и торговли, и Министерство экономического развития прислушались к нашим рекомендациям, что электромобильная отрасль сможет активно развиваться только в том случае, если сохранится паритет по цене между электромобилем и автомобилем с ДВС. Сегодня на покупку электромобиля предоставляется субсидия в размере 925 000 рублей, но она не должна превышать 35% от полной стоимости машины. Эта сумма как раз и нивелирует разницу в цене между электромобилем и автомобилем с ДВС, и делает покупку первого доступной и выгодной. Простой пример: наш седан С-класса Evolute i-PRO в базовой спецификации стоит 2 990 000 рублей, а его одноклассник, автомобиль Skoda Octavia с ДВС, — 2 065 000 рублей.

Согласитесь, что с учетом субсидии стоимость электромобиля действительно выгодна. Привлекательна и стоимость владения электромобилем: его конструкция проще, а значит, и выход из строя агрегатов менее вероятен, система рекуперации энергии обеспечивает более долгий срок эксплуатации таких расходных материалов, как тормозные колодки, нет необходимости в моторных маслах и фильтрах, а большинство электрических зарядок сейчас бесплатные. Это не просто слова — по обращениям в наши автосалоны мы видим, что многие покупатели делают выбор в пользу электромобилей.

❗ Тем не менее у покупателей все еще есть определенные барьеры на психологическом уровне. Как их преодолеть?

❗ Для нас это в определенной степени вызов, и мы работаем над формированием восприятия клиента, стараемся донести до него, что ежедневная эксплуатация автомобиля с электрическим двигателем ничем не отличается от пользования автомобилем с ДВС. Важно привыкнуть

к новой инфраструктуре, которая уже существует и будет быстро расширяться. Могу привести свой пример эксплуатации электромобиля. Я живу на периферии Москвы и собирался ехать к родителям в их загородный дом. Естественно, сомневался в «энергоресурсе», и в планах было остаться у родителей на ночь, поставив электромобиль на зарядку от бытовой сети 220 В. Но когда я подъехал к своему дому, то прямо возле него обнаружил зарядку для электромобилей от компании «Энергия Москвы». После этого я проштудировал ряд приложений и рядом с домом нашел целых три электростанции. Мы же без труда находим близлежащие АЗС? Это вопрос исключительно наших знаний, а не проблема, связанная с тем, что инфраструктура не готова к развитию электромобилей. Сейчас я на сто процентов готов к эксплуатации электромобиля: приехав на работу, ставлю его на зарядку и возвращаюсь домой на полностью заряженной батарее. При этом я как никог-

да начал ценить акустический комфорт! Что касается обслуживания, то среди наших клиентов есть таксопарк, представители которого с уверенностью говорят, что обслуживание электромобиля гораздо дешевле, чем машины с ДВС, и это позволяет гораздо быстрее окупить приобретение электромобиля. Возвращаясь к вашему вопросу, хочу отметить, что наша основная миссия не только в том, чтобы поставить потенциального покупателя перед фактом, что есть такой сегмент, как электромобили, но и научить его электромобилем пользоваться, объяснить все нюансы городской и загородной инфраструктуры, рассказать об обслуживании. При этом мы не только ведем разъяснительную работу, но и непосредственно участвуем в развитии инфраструктуры, расширении сети зарядных станций.

❗ При исходе из России европейских и японских брендов сейчас неплохое время для развития электромобильности. Но появляется все больше компаний, занимающихся насыщением рынка при помощи параллельного импорта. Насколько это мешает?

❗ С учетом волатильности курса валют параллельный импорт стал действительно выгоден, и с точки зрения общей ситуации на рынке это неплохо. С другой стороны, параллельный импорт не решение проблемы. Здесь бывает непонятна схема ввоза автомобиля, нередко отсутствует гарантийная поддержка, под вопросом снабжение запасными частями. Кроме того, потребители не всегда могут получить тот уровень сервиса, к которому они привыкли за последнее время.

❗ Немного о глобальных производственных планах. Что для завода сейчас важнее: насыщать рынок, собирая электромобили методом крупноузловой сборки, или как можно быстрее увеличивать объемы локализации?

❗ Это параллельные процессы. Буквально со старта сборки на нашем заводе мы начали работать и над локализацией компонентов, и уже сейчас в наших автомобилях есть мультимедийная система, производство которой локализовано. Тем более что у нас есть определенные обязательства по уровню локализации, обозначенные в рамках СПИК. Кроме того, сейчас буквально все автопроизводители испытывают серьезные логистические трудности. Это связано и с политической ситуацией, и с тем, что китайское направление поставок сильно перегружено. Поэтому производить часть комплектующих в России было бы выгодно и с точки зрения поставок. Так что над вопросами локализации мы очень плотно работаем. □

ПО ОБРАЩЕНИЯМ
В НАШИ АВТОСАЛОНЫ
МЫ ВИДИМ, ЧТО МНОГИЕ
ПОКУПАТЕЛИ
ДЕЛАЮТ ВЫБОР
В ПОЛЬЗУ
ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ





ВОТ ТЕПЕРЬ ЗАЖИВЕМ!..

EXEED LX AWD ЦЕНА: ОТ 3 750 000 ₹ В ПРОДАЖЕ: С ДЕКАБРЯ 2022 Г.

НЕТ НИЧЕГО ВЕЧНОГО... ЕЩЕ НЕМНОГО, И В ГОЛОВАХ РОССИЯН ИНДЕКС LX БУДЕТ ОКОНЧАТЕЛЬНО АССОЦИИРОВАТЬСЯ НЕ С БОЛЬШИМ РАМНЫМ ЯПОНСКИМ ВНЕДОРОЖНИКОМ, А С КОМПАКТНЫМ КРОССОВЕРОМ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ. К ТОМУ ЖЕ РЕБЯТА ИЗ EXEED ДЕЛАЮТ ВСЕ, ЧТОБЫ ОСТАВАТЬСЯ В ТРЕНДЕ. ВЫПУСКАЮТ КАПСУЛЬНЫЕ КОЛЛЕКЦИИ ОДЕЖДЫ И АКСЕССУАРОВ С ИГОРЕМ ЧАПУРИНЫМ, УЧАСТВУЮТ В ФЕШЕНЕБЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ, НО ГЛАВНОЕ, ОНИ ПОПОЛНИЛИ СЕМЕЙСТВО LX ПЛНОПРИВОДНОЙ ВЕРСИЕЙ □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО EXEED



Полный привод доступен в самой дорогой комплектации Premium Plus, так что и «упакована» она максимально. Внутренний мир выглядит стильно и опрятно. Широкий тачскрин «дружит» со смартфонами.

С МОМЕНТА СВОЕГО ДЕБЮТА на российском рынке в апреле 2022 года Exeed LX мог предложить потенциальному покупателю лишь 1,5-литровый мотор, вариатор и передний привод. Прямо сказать, не самый богатый набор для потенциального игрока в премиальной «песочнице».

Как раз такой, переднеприводной «эл-икс» прямо перед нами роет снег в попытке выбраться из снежной западни, которой наградила Москву погода в декабре. Колеса беспомощно крутятся, двигатель и вариатор просят о пощаде. Без дополнительного физического воздействия в виде пары человеческих сил не обойтись. Выходим. Выталкиваем. Выслушиваем слова благодарности, а следом совет не пытаться тут проехать на нашем LX.

Кроме скромного шильдика сзади, внешне полноприводная версия ничем не отличается от моноприводного собрата, чего не скажешь о внутреннем наполнении. Компактному кроссоверу прикрутили кардан с многодисковой муфтой, заменили 1,5-литро-

вый турбомотор «турбочетверкой» объемом 1,6 литра, вариатор поменяли на 7-ступенчатую роботизированную коробку, насыпали в салон максимальное для LX количество фишек и назвали версию Premium Plus. Теперь игра пошла по-взрослому!

Палитра характеров работы электроники широка: «Эко», «Комфорт», «Спорт», «4x4», «Грунт» и даже «Снег». К слову, разница в поведении автомобиля в разных специальных режимах есть. Например, в зимнем снижается острота, с которой мотор реагирует на ход педали акселератора — проще дозировать тягу. Поворотом шайбы под правой рукой выбираю последний. LX сопровождает смену режимов не самыми приятными синтетическими звуками, но с делом справляется легко. Чуть буксав передними колесами, кроссовер перебирается через снежный брустер на асфальт. Надо было видеть изумленное лицо того водителя, что ранее застрял перед нами.

Многодисковая муфта ZF, которой наградили топовый Exeed

LX, работает по принципу Torque on Demand — крутящий момент по требованию. Выражаясь простым языком, когда в участии задней оси нет практической необходимости, электроника размыкает муфту. Все в угоду экономии топлива. Естественно, во внедорожных режимах все четыре колеса гребут постоянно. Ну, или пока не перегреется муфта. Впрочем, добиться последнего при разумной эксплуатации кроссовера мне так и не удалось...

Во всю ширину лобового стекла раскинулись поля и леса Рузского района. В заднем зеркале такой же вид. Городской компактный кроссовер с символическим по меркам SUV дорожным просветом почти в 19 сантиметров и неплохой гео-



1 Небольшой тумблер управления трансмиссией экономит пространство в салоне, но не очень удобен в использовании.

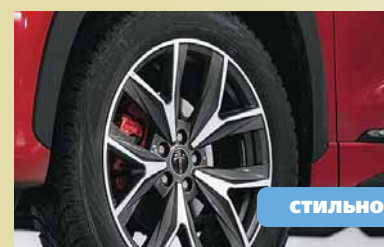
2 Для LX доступно шесть цветов кузова, два из которых яркие – красный (на фото) и синий.

ДЕТАЛЬНО



ОТЛИЧИЕ

В AWD-ВЕРСИИ за выбор режимов движения отвечает шайба на центральной консоли.



СТИЛЬНО

Флагманской версии полагаются **19-дюймовые** литые диски оригинального дизайна.

метрией уверенно пробирается по занесенной снегом проселочной дороге. Нешипованные и абсолютно шоссейные «Пирелли» бороздят снег, купаются в лужах и целяются за лед. Даже небольшой уклон градусов в 25–30 «эл-иксу» под силу взять с места. Словом, если зимой надо прыгнуть с большой дороги, чтобы добраться до дачи, маленький полноприводной Exeed без проблем справляется с такой задачей.

Главное, не включать в самом себе режим «слабоумие и отвага», как в какой-то момент поступил я. «Медленно едем, — подумалось мне, — надо поднажать!» Поднажал — и в ближайшем повороте кроссовер соскочил в глубокую колею от грузовика. Приехали. А дальше лопата, человеческие силы, трос и большой кроссовер VX, который без труда выдернул легкий LX из западни.

Помимо муфты полного привода топовый LX получил знакомый по кроссоверу TXL 1,6-литровый турбомотор и 7-ступенчатую роботизированную коробку. Отличный тандем! Двигатель, в сравнении с TXL, как бы дефорсировали до 150 сил, но по ощущениям там те же резвые 186 «лошадок». Момент остался прежним — 275 «ньютон» в полке с 2000 до 4000 оборотов. В комфортном режиме робот плавно перебирает передачи, позволяя себе небольшие паузы в реакциях на правую педаль. В спортивном преобразается и лихо жонглирует передачами, удерживая необходимые для интенсивного разгона.

Конечно, маленький полноприводной Exeed не спорткар. От спорта здесь только красная краска на тормозных суппортах. Но в общем городском потоке LX не теряется и может ехать

EXEED LX 1.6T AWD

Габариты 4533x1848x1690 мм

База 2650 мм

Снаряженная масса 1658 кг

Клиренс 185 мм

Объем багажника 412/1113 л

Объем топливного бака 51 л

Двигатель бензиновый, 4-цилиндровый,
1598 см³, 150/5500 л. с./мин¹,
275/2000-4000 Нм/мин¹

Трансмиссия роботизированная, 7-ступенчатая,
привод полный

Размер шин 255/55R19

Динамика 205 км/ч, 10,2 с до 100 км/ч

Расход топлива 8,1 л на 100 км
в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ



Audi Q3



BMW X2
от 3 520 000 Р



Omoda C5
от 2 430 000 Р

- ⊕ СБАЛАНСИРОВАННЫЙ ПО ОСНАЩЕНИЮ И ИСПОЛНЕНИЮ КРОССОВЕР, КОТОРЫЙ ИМЕЕТ ВСЕ ШАНСЫ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА ПРЕМИУМ-СЕКТОР.
- ⊖ МЕЛОЧИ ВРОДЕ НЕБОЛЬШОГО ТУМБЛЕРА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСМИССИЕЙ И КОРОТКОЙ ПОДУШКИ ВОДИТЕЛЬСКОГО КРЕСЛА.

ВЕРДИКТ

8,5

ПОРА ПОПРОЩАТЬСЯ СО СТЕРЕОТИПАМИ ПРО АВТОМОБИЛИ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ. ЗА РУЛЕМ ПОЛНОПРИВОДНОГО EXEED LX НЕ ВСПОМИНАЕШЬ О ЕГО ПРОИСХОЖДЕНИИ, ЗАТО НЕВОЛЬНО СРАВНИВАЕШЬ ЭТОТ КРОССОВЕР С «ЛЕКСУСОМ». ЭТО ЛИ НЕ ВЕРДИКТ?! ОСТАЛОСЬ ПРИНЯТЬ СОВРЕМЕННЫЕ ЦЕНОВЫЕ РЕАЛИИ.

довольно резво, несмотря на относительно скромную энерговооруженность. Даже на «липучке» на припорошенном снегом асфальте кроссовер повторяет заявленные 10,2 секунды разгона с нуля до 100 км/ч.

Но особой похвалы заслуживает в меру плотное шасси с многорычажкой сзади и стойками McPherson спереди. Несмотря

на 19-е диски, вокруг которых обернуты шины размерностью 255/55, оптимально настроенная подвеска весьма деликатно для пассажиров в салоне реагирует на встречу с ухабами и позволяет прокатиться по извилистым дорожкам с ветерком. Вот бы руль еще в режиме «Спорт» чуть поострее, а шумоизоляцию потолще!..

Помимо нового мотора, коробки и полного привода самый дорогой Exeed LX стоимостью 3 750 000 рублей получил весь возможный набор опций и плюшек. Особые акценты в интерьере цвета меди, вентиляция и подогрев кресел, колесико для регулировки громкости аудиосистемы и широкий пакет умных ассистентов помощи водителю. □

ВОЖДЕНИЕ

У LX хорошо настроенное шасси с небольшим акцентом в сторону комфорта, но по разбитым дорогам на нем лучше не ездить.

8

САЛОН

Приятен во всех аспектах. Еще бы в следующем обновлении сделать нормальные подстаканники.

8

КОМФОРТ

Плавность хода неплохая, но подушка кресла водителя коротковата, и шумоизоляции хотелось бы побольше.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор систем активной и пассивной безопасности.

10





СОЗДАВАТЬ АВТОМОБИЛИ

с нуля — дело совсем не простое, особенно если до этого ты производил электрочайники, например. Компания Skyworth, отмечу справедливости ради, в начале пути не занималась простейшей бытовой техникой, а с 1988 года выпускала телевизоры. В 2021 году она даже вышла на 2 место в Китае по производству электроники. Тем не менее в 2010-м было организовано подразделение Skywell Auto и запущено производство электробусов.

Этим дело не ограничилось: в 2017 году начались разработки первого легкового автомобиля компании. В результате в 2020-м был

представлен электрический кроссовер Skywell ET5, и сейчас он продается в 45 странах, включая США, Германию, Турцию и Израиль. Все это благодаря основателю компании, которого на европейский манер зовут Стивен Вонг, а на китайский Хуан Хуншэн, человеку, как бы у нас сказали, с непростой биографией. Это показательный пример того, что воля, целеустремленность и компетенции, подкрепленные финансовыми возможностями, решают практически любые задачи, по крайней мере, в Китае.

ET5, появившийся в России в конце прошлого года, продается

в России вполне официально, безо всяких серых схем. Если вы еще не видели салоны по продаже «Скайвелл», то, безусловно, скоро заметите. Их выделяют светящийся логотип и голубая подсветка, внутри — минимализм с элементами современной классики. Позиционируются автомобили не иначе как премиальные. С первого взгляда у потенциального покупателя должно сложиться впечатление, что это не товар для масс-маркета. За бюджетной моделью — пройдите в другое место, хотя планка до-



ДОЕДЕТ ТО КОЛЕСО В МОСКВУ?

SKYWELL ET5 ЦЕНА: 4 480 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С ДЕКАБРЯ 2022 Г.

В 2023 ГОДУ АНАЛИТИКИ ОЖИДАЮТ КАК МИНИМУМ 10-КРАТНЫЙ РОСТ ПРОДАЖ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В РОССИИ. НА ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ SKYWELL ET5 — ОДИН ИЗ НЕМНОГИХ АВТОМОБИЛЕЙ С СИЛОВЫМ АГРЕГАТОМ НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ БЕЗ ДВС, ПРОДАЮЩИЙСЯ У НАС ОФИЦИАЛЬНО И ИМЕЮЩИЙ ГАРАНТИЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ □ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ □ ФОТО АВТОРА И SKYWELL





1

1 Логотип со смыслом: вилка, зарядка, магнетизм.

2 Запитать электрическое барбекю можно в любом месте, хоть у работы.

ступности автомобиля устремилась вверх со скоростью спринтера, а обратно не торопится, несмотря на скромные цифры продаж по всем сегментам.

Ну а Skywell за астрономическими цифрами продаж и не гонится — у него свой покупатель, молодой, современный, обеспеченный и к тому же семейный, ну почти яппи. Численность таких людей у нас заметно поредела, но автомобиль для них появился. Главный разработчик облика ET5 Джейсон Кларк Хилл недаром раньше служил в «Мерседесе» и «Порше» — дизайн автомобиля получился неброский, но с характерными особенностями. Посмотрите на него, и с определенного ракурса проявляются пропорции GLC. Видно, что не копия, но прародитель угадывается безошибочно, несмотря на массу индивидуальных деталей.

Головная оптика с лазерами дальнего света и светодиодами ближнего выглядит современно, но воображение не поражает. А вот кормовое освещение — это шедевр. Если к габаритам и стоп-сигналам, соединенным пластиковой

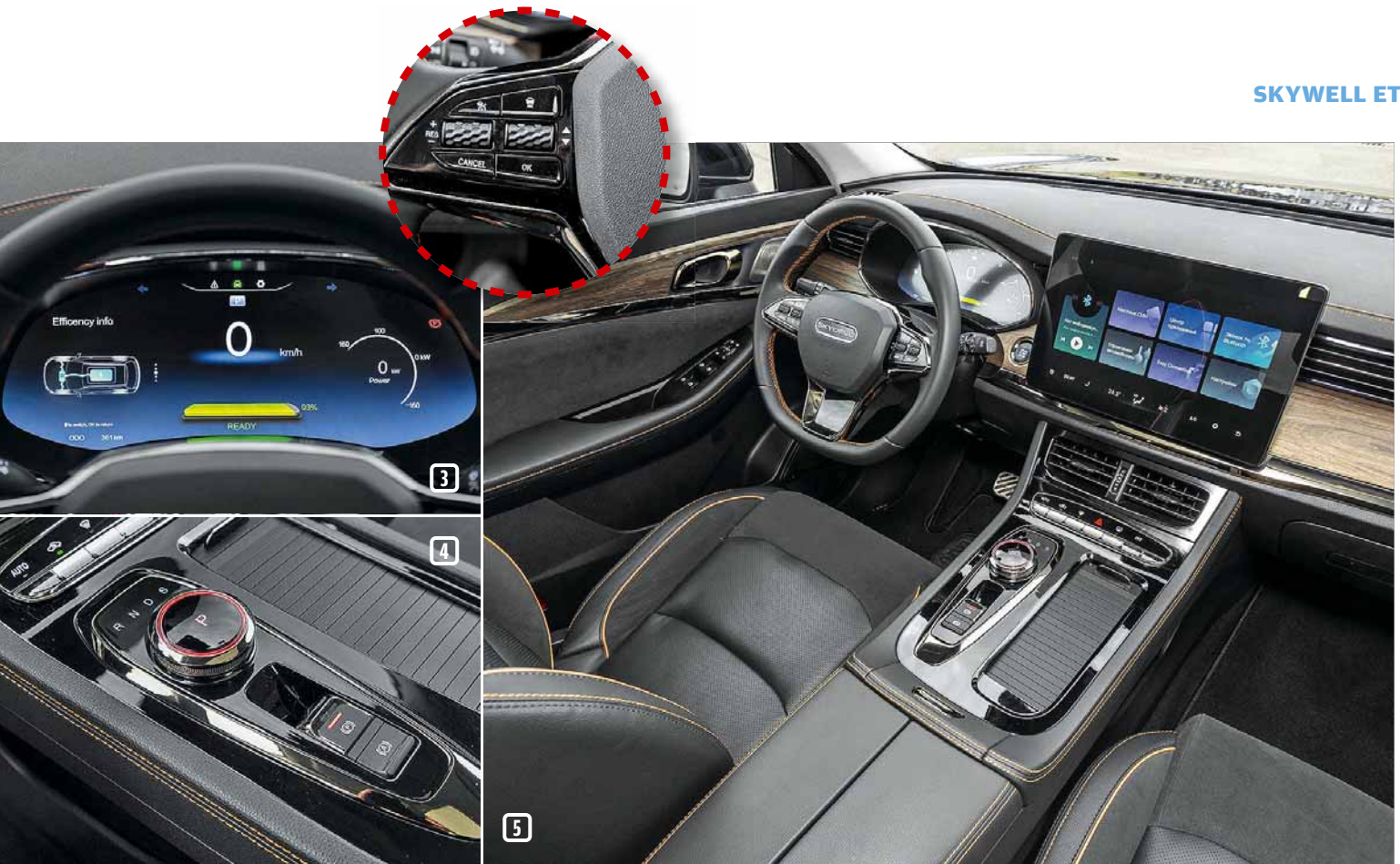
полосой, все давно привыкли, то светящаяся надпись SKYWELL, проходящая через всю багажную дверь, делает автомобиль мгновенно узнаваемым. На мой взгляд, задние противотуманки великоваты, но это так, дело вкуса.

Еще деталь: автомобиль электрический, а 3D-решетка радиатора на месте, не огромная — в дань моде, а аккуратная, хочется сказать функциональная. Никакой нагрузки, кроме эстетической, она не несет, но придает машинке привычный вид, и из потока она сильно не выделяется. Пропорции кузова выверенные, ничего кричащего, но и скромнягой ET5 не назовешь, здесь напрашивается слово «сбалансированный».

Внутри опять-таки проступают черты прародителя, центральная консоль как бы намекает: у меня родственники серьезные, сами видите. Имитация дерева на широкой накладке передней панели, видимо призванной подчеркнуть премиальность, мне как-то «не зашла», хотя в дверные карты то же «дерево» вписалось органично. Зато все остальное фрустрации не вызвало. Черный глянец не доминирует, при-



2



ДЕТАЛЬНО



ОРИГИНАЛЬНО

Пристроившись сзади, не узнать **SKYWELL** невозможно.

С ЗАБОТой



КРЕСЛО-РЕКЛАЙНЕР сделает ожидание в машине менее тягостным. Кому-то поможет синтезированный шум дождя, а кому-то морской прибой.

СКРЫТНО



Для долива охлаждающей жидкости пластик демонтировать не надо.



сутствия только на центральной консоли. Центральный дисплей внушительных размеров — 12,8", хоть кино смотри. О всяких Apple CarPlay и Android Auto в таком современном авто и говорить неудобно. Но они отсутствуют как класс, вместо этого протокол Easy Connection зеркалит на дисплей экран гаджета, будь он хоть «яблочный», хоть азиатский. Правда, кабель надо воткнуть в слот под консолью — опция не самая удобная. Но если сконнектил, гляди на экран и наслаждайся. Представители компании обещают исправить оплошность, работают над этим, но так всегда говорят. Все равно без дисплея здесь никуда. Распределение воздушных потоков, вентиляция и память сидений, температура в салоне и еще многое — только через головной

пульта управления, и иногда требуется серьезно заморочиться с меню, пока не приобрел навыка. Отраднo, что на передней консоли есть кнопка включения обогрева переднего и заднего стекол, кнопка климата Auto. Электронная «приборка» тоже немаленькая — 12,3". При смене режимов она не напоминает цветомузыку, показания четкие, читаются прекрасно, если бы пиктограммы чуть покрупнее, так вообще красота. В нижней части приборки — зеленый индикатор остатка заряда, справа «расходомер», способный в режиме рекуперации показывать интенсивность возврата энергии. В общем, сложно проворонить момент, когда следует позаботиться о «дозаправке» от розетки. Кресла удобные, обшиты экокожей и алькантарой. ЕСТЬ и подогрев

- 3** Паттерны электронной панели спокойны и информативны.
- 4** Для постановки на «Паркинг» достаточно нажать крутилку.
- 5** Привычная консоль... для владельцев «Мерседесов».



приборы изображают цветомузыку. Где его применить, я пока не придумал.

Источник энергии — высоковольтная батарея Li-ion емкостью 72 кВт·ч, и если она полностью заряжена, производитель гарантирует пробег 400 км. Разумеется, это в нормальных условиях, близких к идеальным по манере вождения, температурному режиму, трафику, и, само собой, многое зависит от рельефа. Охотника проверить, сколько времени понадобится, чтобы зарядить свою «электричку» от 0 до 100% я не встречал, обычно владелец начинает беспокоиться с 30%. Так вот на быстрой зарядке с постоянным током мощностью 150 кВт (их, кстати, пока не так много) Skywell будет «заправляться» от 20 до 80% примерно 40 минут, здесь то режим «Здоровый сон» и понадобится. Если зарядка медленная, от 7 до 22 кВт, то на такую процедуру придется потратить 6 часов, а зарядиться от стандартной бытовой розетки получится за 12 часов. Лючок, под которым скрываются порты зарядки, находится на правом переднем крыле, их там два — для постоянного и переменного тока. Адаптер для бытовой розетки и другие кабели находятся в подполье багажника.

Глянтье под капот: вместо ожидаемой пустоты — плита, раньше так называли 6- или 8-цилиндровый V-образный двигатель ДВС, закрытый горизонтальным фартуком. Здесь все накрыто пластиковыми накладками. Если поковыряться

минут десять, отвернуть винты и отстегнуть фиксаторы, то любопытство будет удовлетворено. Но делать этого не стоит, фиксаторы часто сворачиваются, так как являются одноразовыми. Под панелями инвертор, другая электроника управления и... аккумулятор. Последний питает электродвигатель автомобиля. Непосредственно мотор находится внизу, там же и редуктор, исполняющий роль коробки передач. Вообще, владельцу соваться под капот не требуется, разве что омывайку залить, остальное забота сервисменов.

На трассе автомобиль бесконечно устойчив. Центр тяжести низкий, и это как на флоте: чем больше метацентрическая высота, тем выше остойчивость судна. А так как батарея — компонент, обладающий наибольшей массой, — находится внизу, то при прочих равных это придает автомобилю дополнительную стабильность. Крены в поворотах минимальны, руль легкий, но информативный, динамика 8 секунд до сотни позволяет уверенно чувствовать себя на скоростях до 120 км/ч. А вот дальше автомобиль начинает ускоряться медленнее, приближаясь к 150 км/ч, которыми ограничена скоростная планка ET5. Сделано это не ради безопасности, как, например, на современных Volvo. Здесь причина в том, что расход энергии на высоких скоростях значительно возрастает.

Круиз адаптивный, в потоке при тормаживает без нареканий, а за-

1 «Горизонталка» — легко, кузов даже не скрипнул. Двери закрылись «как новые».

2 Одному сзади скучно, двоим комфортно, троим допустимо, обьем позволяет.

3 Большинство функций только через меню дисплея.

с вентиляцией, но этой привилегии удостоились только водитель и передний пассажир. Задним сидокам тоже обижаться не на что: места хоть отбавляй, спинка регулируется в двух положениях, и то, что центральный тоннель не выпирает, безусловно добавляет комфорта. Если, не дай бог, вас выгонят из дома, а от этого даже владельцы ET5 не застрахованы, в автомобиле есть режим «Здоровый сон»: сиденье откидывается, музыка расслабляет. Совсем горизонтально, конечно, не получится, но полулежачее положение примет. Да и если вздумаете на дальнее расстояние отправиться, то сможете релаксировать, пока автомобиль заряжается. Кроме того, есть режим «Пикник»: дверь багажника открывается, включается музыка, к розетке в багажнике можно подключить гриль. И самый экзотический сценарий — это «Дискоотека»: внешние световые

тем обеспечивает разгон, но не поспевает за впереди идущим транспортным средством, а догоняет его по-пензионерски, не торопясь. Но вот на каменистой грунтовке с автомобилем надо быть предельно аккуратным: кроссовер среднеразмерный, длиной почти 4,7 метра, колесная база 2,8 м. При этом дорожный просвет 16 мм, и самая низкая часть автомобиля — это батарея. Несмотря на то, что задняя подвеска многорычажная, резкие перепады она отрабатывает жестко, несколько раз днище чиркнуло о камни. К счастью, батарея не пострадала. Крутящий момент 320 Нм передается сразу, и если поверхность хоть немного скользкая, ведущие передние колеса начинают шлифовать грунт, поэтому некоторые подъемы лучше преодолевать с разгона.

Кузов достаточно жесткий, «горизонталку» выдержал отлично, двери, включая заднюю, закрылись как новенькие, даже не скрипнув.

А вот и основной вопрос, позаимствованный из «Мертвых



4 Провода аккуратно уложены в подполье багажника.

душ» Гоголя: «Что ты думаешь, доедет то колесо, если б случилось, в Москву или не доедет?» Бесспорно, если по дороге будут зарядные станции. Из Твери — без подзарядки, а из Питера или Казани придется останавливаться. На маршруте протяженностью более 200 км по трассам разноразмерной категории, включая горные, средний расход энергии составил

20 кВт·ч, а это близко к показателям, которые обещает производитель.

Простят за автомобиль в комплектации Comfort 4480 тыс. р., за Luxury 4980 тыс. Не знаю, распространят ли предложение на февраль, но в январе, с учетом всех бонусов, ET5 можно приобрести на 500 тыс. дешевле. **С**



ВОЖДЕНИЕ

Достойная управляемость на трассе. Стабильное ускорение на скоростях до 120 км/ч.

7

САЛОН

Качественные материалы отделки. Не возникает чувства ограниченности объема.

8

КОМФОРТ

Удобная посадка водителя и пассажиров. Оригинальные системы релаксации.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Пассивная безопасность на высоком уровне. Каркас кузова из высокопрочных сталей.

8

SKYWELL ET5

Габариты	4698x1908x1696 мм
База	2800 мм
Снаряженная масса	1955 кг
Полная масса н. д.	
Клиренс	159 мм
Объем багажника	456/1411 л
Емкость аккумуляторной батареи	72 кВт·ч
Двигатель	электрический, 204 л. с., 320 Нм
Трансмиссия	редуктор, привод передний
Размер шин	235/55R19
Динамика	150 км/ч; 79 с до 100 км/ч
Запас хода на электротяге	520 км

+ УДАЧНАЯ КОМПОНОВКА И ПРОСТОР САЛОНА.

- НЕДОСТАТОЧНО «ТЕПЛЫХ» ОПЦИЙ.

ВЕРДИКТ

8

ЕСЛИ ГОСУДАРСТВО ВЫПОЛНИТ ХОТЬ ЧАСТЬ «КОНЦЕПЦИИ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В РОССИИ ДО 2030 Г.» ОТНОСИТЕЛЬНО УСТАНОВКИ ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ, ТО SKYWELL ET5 СТАНЕТ РЕАЛЬНОЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ ПОКИНУВШИМ НАШ РЫНОК ЕВРОПЕЙСКИМ И ЯПОНСКИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ. А ЕСЛИ НЕ ВЫПОЛНИТ, ТО ВСЕ РАВНО СВОЙ ПОКУПАТЕЛЬ У АВТОМОБИЛЯ НАЙДЕТСЯ.



ПОЛИГОН

«МОСКВИЧ 3»

МОСКВИЧ С ОСОБОЙ РОДОСЛОВНОЙ

«МОСКВИЧ 3» ЦЕНА: ОТ 1 970 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

У ТЕРМИНА «КОРЕННОЙ МОСКВИЧ» НЕТ ЧЕТКОГО И ЕДИНОГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ. ОДНИМ ДЛЯ АББРЕВИАТУРЫ КМ НЕОБХОДИМО ИМЕТЬ НЕСКОЛЬКО ПОКОЛЕНИЙ ПРЕДКОВ ИЗ МОСКВЫ. ДРУГИМ ДОСТАТОЧНО ПРОСТО РОДИТЬСЯ В МОСКВЕ. А ТРЕТЬИМ НЕ МЕШАЕТ СЧИТАТЬ СЕБЯ «КОРЕННЫМ» НАЛИЧИЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ ЖИЗНИ В СЪЕМНОЙ КВАРТИРЕ В ХИМКАХ. И ВОТ Я, МОСКВИЧ В ПЯТОМ ПОКОЛЕНИИ, СМОТРУ НА КРОССОВЕР «МОСКВИЧ» В ПЕРВОМ ПОКОЛЕНИИ И ДУМАЮ, А МОСКВИЧИ ЛИ МЫ?! □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО «МОСКВИЧ»



НЕ СЕКРЕТ, ЧТО ЭТОТ БЕЛЫЙ кроссовер, названный «Москвич 3», стопроцентный пример «бейдж-инжиниринга» — когда какую-то модель продают под другим товарным знаком. За логотипом и шильдиком на непривычной кириллице «Москвича», «родившегося» методом крупноузловой сборки на бывшем московском заводе «Renault Россия», без какой-либо маскировки скрывается шпион из Поднебесной.

Но так ли это важно на самом деле?! К «бейдж-инжинирингу» с разным успехом прибегали многие компании на разных рынках. И порой такая тактика не только помогала предлагать публике неплохой продукт под местным брендом, но и становилась фундаментом для дальнейших собственных разработок. Может, так будет и с «Москвичом»?

Конечно же, снобам и экспертам «Москвич» всю жизнь будет доказывать, что он русский. Прямо как герой фильма «Жмурки». Но это лирика, как и тонкости его родословной. Снобы и эксперты пишут комментарии. А потенциальные покупатели ориентиру-

1 Логотип «Москвич» на кириллице смотрится непривычно. К слову, это одна из немногих деталей, которая отличает «отечественный» кроссовер, собранный в Москве, от донора из Поднебесной.



ются на формулу «цена — опция». И тут «Москвичу» есть что предложить. Едва ли по внешнему виду рядовой гражданин, не посвященный в тонкости автомобильного мира, определит происхождение «Москвича». «Тройка» выглядит аккуратно, неброско и в то же время соответствует всем современным трендам в дизайне. Тут и объединенная в единый элемент задняя светодиодная оптика. И тонкий прищур светодиодных ходовых огней, возвышающийся вторым рядом над блоками галогенного ближнего и дальнего света, и «парящая» крыша, и пластиковая защита кузова по периметру, и 17-дюймовые диски, и рейлинги на крыше. И все это уже в базовой версии.

Интерьер выше ожиданий. По крайней мере, на первый взгляд. Современный минималистичный дизайн из прямых линий. Минимум блестяшек. Умеренные темные цвета и неплохое для бюджетника качество материалов. Да, местами под руку попадают и жесткий пластик, и не самые

тактильно приятные элементы, но общее ощущение они не портят. Сразу вспоминаю «Крету» или «Каптур» в стандартных комплектациях, салоны которых ничего, кроме чувства социального неравенства, не вызвали.

В «тройке» неплохие кресла с комбинированной отделкой из ткани и кожзама. Спинка в меру мягкая, удобная. Подушка кресла, правда, коротковата. Регулировки все механические, что неудивительно. Но вот к регулировке рулевой колонки есть вопросы: нет настроек по вылету, а вертикальный ход невелик.

Пользоваться сенсорной панелью управления системой климат-контроля вполне удобно. Медицентр с тачскрином диагональю 10,25 дюйма может показаться заковыристым из-за свойственной для Поднебесной особенности перенасыщения сомнительными приложениями. Но графика и скорость реакции на достойном уровне. А самое главное, есть поддержка Apple CarPlay и Android Auto.

Есть неплохая по качеству звучания аудиосистема с 6-ю динамиками, камера заднего вида,



ДЕТАЛЬНО



БОЛЬШЕ СВЕТА

МЕДИАЦЕНТР с широким экраном поддерживает Apple CarPlay и Android Auto.



СОВРЕМЕННО

Уже в «базе» кроссовер оснащен **ЛЮКОМ** с электроприводом.



На втором ряду не просторно, но, по меркам класса компактных кроссоверов, нормально. Есть подлокотки с подстаканниками. У спинки дивана вполне удобный профиль.

задние парктроники, люк в крыше, бесключевой доступ, ассистент экстренного торможения, помощь при старте на подъеме, мониторинг давления в шинах, ABS, ESP и много-много всего еще. И я снова напомню, что мы говорим про стандартную комплектацию. Щедро!

Места сзади немного, но по меркам класса компактных кроссоверов в достатке. На уровне того же Chery Tiggo 4 Pro, который будет основным соперником «Москвича 3». У багажника не самая удачная геометрия из-за характерной ступеньки, но полезный объем неплох — 520 литров.

Сердце «Москвича 3» — 1,5-литровая «турбочетверка» на 150 сил и 210 Нм момента, которая питается 92-м бензином. К слову, корни этого мотора тянутся аж к двигателям Mitsubishi. В зависимости от комплектации, к мотору прикручивается либо 6-ступенчатая «механика», либо вариатор CVT Punch VT3S с муфтой с мокрыми сцеплениями. А вот по части привода выбора нет — исключительно передний.

У нас в полном распоряжении был небольшой трек в Центре технических видов спорта «Москва», полный набор самого разного покрытия — от сухого асфальта до снега, льда и воды, 60 минут времени, три новых кроссовера «Москвич 3» и никаких ограничений. Поделить это на шестерых, и покажется, что впечатлений едва должно хватить на одну сторис в запрещенной сети. Но когда тебя не ограничивают инструкторы и маршалы на трассе, невозможно угадать, какая фактура наберется.

Также было невозможно предугадать, что из версии с тремя педалями не захочется выходить. Небольшая снаряженная масса, живой турбомотор и удобная по части хода кулисы «механика» позволяли неплохо повеселиться на небольшом московском треке.



1 Для стандартной версии оснащен кроссовер богато. Но есть и странности. Например, руль не регулируется по вылету, а вертикальный ход невелик. Качество материалов отделки салона неплохое.



ВОЖДЕНИЕ

Особых эмоций от вождения здесь ждать не приходится, зато по части комфорта все неплохо.



САЛОН

Подушку кресла бы подлиннее да шумоизолирующую моторного отсека плотнее.



КОМФОРТ

Неплохо выглядит, а главное, весьма неплохо оснащен.



БЕЗОПАСНОСТЬ

70% высокопрочных и сверхвысокопрочных сталей в конструкции, пассивная безопасность, разработанная под требования Европейского союза.



У педали сцепления комфортный и логичный ход, передачи тасуются четко и легко. В общем, чтобы заглухнуть, надо очень постараться. Вариатор ожидаемо «резиновее», но без каких-либо критических моментов: плавно, но вполне нормально по меркам городского потока ускоряет автомобиль, не допуская лишней дерготни.

Вообще, по части дергания и тряски нареканий к «тройке» нет. Мягкая подвеска (стойки McPherson спереди и полузависимая сзади) достойно отрабатывает кочки из льда и снега. Впрочем, как она

справляется с дорожными стыками и лежачими полицейскими, еще только предстоит проверить, когда начнутся продажи. Не стесняется «Москвич» кренов, вальяжно заваливаясь на бок при повороте руля. Но надо отметить, что при распрямлении не досаждают повторными колебаниями кузова.

Для полноценной и справедливой оценки подождем полноценного тест-драйва по дорогам общего пользования. Едва ли будущие владельцы «Москвича 3» будут стирать его покрышки на гоночных трассах. Но пока «тройка» оставля-

ет в основной своей массе приятные впечатления. Конечно, минимальная стоимость в 1 970 000 рублей за трехпедальную версию, мягко говоря, удивляет. Версия с вариатором дороже, но не более чем на 100 000 р.

Но потом оглядываешься на рынок и понимаешь, что весь класс бюджетных кроссоверов В-сегмента расположен в этой ценовой парадигме. И в этот класс с современными реалиями и особенностями выходит неплохо оснащенный и конкурентоспособный «Москвич 3». □

«МОСКВИЧ 3» 1.5T

Габариты	4410x1800x1660 мм
База	2620 мм
Снаряженная масса	1325 кг
Полная масса н. д.	
Клиренс	170 мм
Объем багажника	520 л
Объем топливного бака	50 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо, 1499 см³, 150/5500 л. с./мин¹, 210/2000-4500 Нм/мин¹
Трансмиссия	вариатор/«механика», передний привод
Размер шин	205/55R17
Динамика н. д.	
Расход топлива н. д.	

КОНКУРЕНТЫ



Chery Tiggo 4 Pro от 2 459 900 р



Geely Coolray от 2 115 000 р



Haval Jolion от 1 800 000 р

⊕ ЩЕДРОЕ НАЛИЧИЕ ОПЦИЙ И ФУНКЦИЙ ДЛЯ ЭТОГО КЛАССА. МЯГКАЯ ПОДВЕСКА. БОДРЫЙ ТУРБОМОТОР.

⊖ НЕТ РЕГУЛИРОВКИ РУЛЯ ПО ВЫЛЕТУ, КОРОТКАЯ ПОДУШКА ВОДИТЕЛЬСКОГО КРЕСЛА, СРЕДНЯЯ ШУМОИЗОЛЯЦИЯ МОТОРНОГО ОТСЕКА.

ВЕРДИКТ



«БЕЙДЖ-ИНЖИНИРИНГ» УДАЛСЯ. «МОСКВИЧ 3» НЕПЛОХ! КРОССОВЕР СООТВЕТСТВУЕТ ВСЕМ ТРЕНДАМ, ОПЦИЯМ И, УВЫ, СОВРЕМЕННЫМ ПРАЙС-ЛИСТАМ НА НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ В РОССИИ. ВПРОЧЕМ, ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ ЦЕНЫ ЕСТЬ. ВЕДЬ ЗАПУЩЕННАЯ С ЛЕГКОЙ РУКИ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ «ТРОЙКА» ИМЕЕТ ВСЕ ШАНСЫ ВОЙТИ В ГОСПРОГРАММЫ.



ПОЛИГОН

BMW 420D xDRIVE GRAN COUPE

СО МНОЙ НЕ СОСКУЧИШЬСЯ!

BMW 420D xDRIVE GRAN COUPE

ЦЕНА: ОТ 4 550 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2020 Г.

ТАК СЛУЧИЛОСЬ, ЧТО ДЕФИЦИТ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ С КАЖДЫМ МЕСЯЦЕМ СТАНОВИТСЯ ЗАМЕТНЕЕ. КАНАЛЫ ПОСТАВОК НАРУШЕНЫ. ПРОИЗВОДСТВА ОСТАНОВЛЕНЫ. НЕКОТОРЫЕ КОМПАНИИ И ВОВСЕ СВОРАЧИВАЮТ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ. В ТАКИХ УСЛОВИЯХ АКЦЕНТ ВСЕ БОЛЬШЕ СМЕЩАЕТСЯ НА РЫНОК АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ. И ЭТА ТЕМНО-ЗЕЛЕНАЯ BMW 420D xDRIVE – ЕГО ПРЕДСТАВИТЕЛЬ, КОТОРЫЙ МЫ ПОЛУЧИЛИ В РЕДАКЦИЮ ЧЕРЕЗ ПРОГРАММУ BMW PREMIUM SELECTION ЕГОР ТИМОФЕЕВ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



1 «Умный» ключ с сенсорным дисплеем появился еще с седаном 7-й серии в 2015 году. Тогда он казался передовой технологией, сегодня — устарел. Сенсор вяло отзывается на команды, да и весит он немало.



НА МОЕЙ ПАМЯТИ НЕ БЫЛО такого человека, который в процессе общения, когда заходила речь про новую «четверку», упустил бы возможность пройтись локомотивом слов по ее внешности. Лично мне дизайн кузова G22 достаточно симпатичен, я бы даже сказал, нравится, но... только с M-пакетом! В обычной версии этот лифтбэк выглядит как персонаж мультфильма *Angry Birds*. M-пакет добавляет агрессивности, и ноздри уже не смотрят такими мультяшными.

Поспорить о вкусах провоцирует только передняя часть «четверки». В остальном обычная BMW. Ходил вокруг машины около 20 минут, пытаюсь найти хоть какие-то изъяны или просчеты, но ничего не нашел, только замерз. Впрочем, есть один — дверные ручки! В реалиях нашей зимы они показали себя не очень хорошо: сначала была оттепель, потом небольшой морозец, и они замерзли. Машину можно было открыть, но ручка зависала в открытом положении, и приходилось постоянно заправлять ее на место. Кроме того, с этими ручками неудобно распахивать дверь, нужно перехватываться за стекло.

Сама концепция четырехдверного «как бы купе» не нова и довольно популярна в России. Что касается силовых агрегатов, на вы-

бор российскому покупателю представлено не так много двигателей, как может показаться на первый взгляд.

Бензиновая линейка представлена двухлитровой «турбочетверкой» на 258 сил и рядной «шестеркой» на 374 «лошади» для версии M440i. А любителям тяжелого топлива придется довольствоваться исключительно двумя литрами на 190 сил и 400 «ньютонов» момента. Вот я и довольствовался.

Динамики в городе BMW 420d хватает с запасом. Восемиступенчатая автоматическая коробка шустро тасует передачи, двигатель настойчиво тянет с самых низов. Но особенно хороша «четверка» в спортивном режиме! Бодрая, плотная, она не скупится на эмоции. А ведь еще и умеренным аппетитом радует: в бодром темпе по заснеженной Москве у меня в среднем вышло 11,2 литра на сотню.

«Четверка» максимально ориентирована на водителя. Подвеска настроена таким образом, что спокойно ездить не получается,



1 Салон по части эргономики близок к оценке «превосходно». Качество материалов отделки на высоком уровне.

2 Управление медиацентром жестами рук забавная, чем практичная опция, но все же к ней быстро привыкаешь.

всегда хочется перестроиться или обогнать кого-нибудь: желания и ощущения, хорошо знакомые мне по езде на мотоцикле. Только тут четыре колеса, крыша над головой и полный привод, который позволяет легко выбирать из занесенных снегом дворов.

BMW 420d xDrive хорошо держит дорогу на больших скоростях и не пытается соскользнуть с траектории при резких маневрах на малых. Единственное, что неприятно, — это проезжать лежащие полицейские. Расположенные на передней оси стойки McPherson отработывают искусственную неровность довольно мягко, а вот задняя многорычажка дает хорошего пинка всем, кто находится в салоне. Но нужно было чем-то жертвовать ради хорошей управляемости.

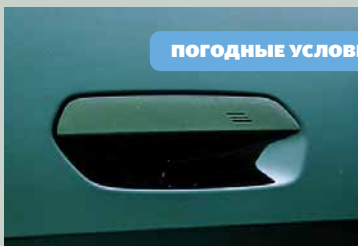
Дизайн салона практически полностью позаимствован у «трешки». Разве что дверные карты

ДЕТАЛЬНО



ПРОВЕРЕННАЯ

ДИЗЕЛЬНАЯ «ЧЕТВЕРКА» B47D20B хорошо себя зарекомендовала на множестве моделей BMW и Mini.



ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

ДВЕРНЫЕ РУЧКИ имеют свойство примерзать и оставаться в открытом положении.

BMW 420D GRAN COUPE xDRIVE

Габариты	4783x1442x1852 мм
База	2856 мм
Снаряженная масса	1760 кг
Клиренс	140 мм
Объем багажника	470/1290 л
Объем топливного бака	59 л
Двигатель	дизельный, 4-цилиндровый, 1995 см³, 190/4000 л.с./мин⁻¹, 400/2500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автомат., 8-ступ., привод полный
Размер шин	225/45R18
Динамика	233 км/ч, 7,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	5,1 л на 100 км в смешанном цикле

немного изменились, поскольку двери у «четвертой» серии безрамочные. Внутри приятно. Удобные сиденья с большим количеством регулировок позволяют сидеть, как в домашнем кресле, и спокойно катиться куда угодно.

В Gran Coupe задний ряд сидений не номинальный, а полноценный. С моим ростом 185 см я спокойно помещаюсь «сам за собой» без какого-либо дискомфорта. Для задних пассажиров в подлокотнике имеются два подстаканника, возможность регулировать температуру воздуха и два разъема Type-C для зарядки гаджетов. А вот на подогреве сидений заднего ряда немцы решили сэкономить.

Мультимедиа система достаточно понятная, быстро привыкаешь к функциям. Взять, например, управление жестами: пересев

КОНКУРЕНТЫ



Audi A5 Sportback



Genesis G70 от 4 380 000 Р



Mercedes-Benz C-Class

УПРАВЛЯЕМОСТЬ, ОТЗЫЧИВОСТЬ МОТОРА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ И ПОСАДКА.

ПРИМЕРЗАЮЩИЕ ДВЕРНЫЕ РУЧКИ, ТЯЖЕЛЫЙ КЛЮЧ И, ПОЖАЛУЙ, «НОЗДРИ».

ВЕРДИКТ

8,7

КУПЕ 4-Й СЕРИИ – ЭТО АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ЭГОИСТА, А BMW 420D GRAN COUPE – АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СЕМЕЙНОГО ЭГОИСТА, КОТОРЫЙ ТОЖЕ МОЖЕТ ПОХУЛИГАНИТЬ В БУДНИЕ ДНИ, А В ВЫХОДНЫЕ СПОКОЙНО ПОСАДИТЬ ВСЮ СВОЮ СЕМЬЮ И ПОЕХАТЬ В КАКОЕ-НИБУДЬ НЕБОЛЬШОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ В СОСЕДНЮЮ ОБЛАСТЬ. ХОРОШИЙ КОМПРОМИСС.



3

Из-за форм-фактора кузова на второй ряд не очень удобно садиться. Но сидеть вполне комфортно. Даже рослому пассажиру крыша если и давит на голову, то только в психологическом плане.



в свой автомобиль после BMW, я еще неделю пытался покрутить пальцем, чтобы прибавить громкость музыки. Apple CarPlay работает без проводов — максимально удобно. И общий уровень эргономики на высоте. □

ВОЖДЕНИЕ

Классный и азартный даже зимой. Увлекаешься и наслаждаешься вождением.

9

САЛОН

Хорошо продуман, хорошо сделан и хорошо оснащен.

9

КОМФОРТ

Скажем так, не самый мягкий автомобиль для проезда неровностей и препятствий.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Высокие баллы в рейтингах. Широкий набор систем безопасности.

10





МАЛЕНЬКИЙ, НО ВЗРОСЛЫЙ

EXEED LX ЦЕНА: 2 549 900 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

КИТАЙСКИЙ ПРЕМИАЛЬНЫЙ КРОССОВЕР – ПОНЯТИЕ ДЛЯ НАС НОВОЕ, ПОКА ЕЩЕ НЕИЗВЕДАННОЕ. ДЛЯ ДЕТАЛЬНОГО ИЗУЧЕНИЯ МЫ ВЗЯЛИ НАЧАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ EXEED LX И ДАЛИ НА НЕЙ ПРОКАТИТЬСЯ СРАЗУ НЕСКОЛЬКИМ ВОДИТЕЛЯМ □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



ИГОРЬ СИРИН
Радиоведущий
Возраст: 43 года
Водительский стаж: 25 лет

Выбор кроссовера — для меня давно решенный вопрос. Низкий автомобиль в современном городе совсем неудобен. SUV занимает меньше места на дороге и в то же время дает больше места в салоне. А принцип «высоко сижу — далеко гляжу» особенно актуален зимой, когда часто приходится ездить в темноте. В кроссовере ниже ослепляемость встречными фарами и меньше рисков повредить машину, например, о бордюры или полусферы, которые часто встречаются во дворах и на парковках.

А вот потребность в полном приводе не так очевидна. Катаешься себе каждый день и, кажется, отлично справляешься с передними ведущими. Но стоит застрять во дворе в сугробе или оказаться на скользком участке при старте со светофора, и уже заглядываешься на полноприводные модели. К счастью, этой зимой Exeed все-таки привез в Россию полноприводные версии LX, и хотя у меня машина с двумя ведущими, сам факт свободы выбора мне уже греет душу.

А теперь пару слов о недостатках. В первую очередь, водителю креслу не хватает регулировки угла наклона подушки, это проблема

Салон у Exeed очень богатый: оба передних кресла с электрорегулировками, два экрана по 12 дюймов, адаптивный круиз-контроль, атмосферная подсветка, а двери полностью закрывают пороги, что особенно актуально зимой.



большинства китайских машин, и если на старших моделях Exeed она решена, то в LX я вынужден упираться левой ногой, чтобы не сползти с кресла при торможении. 19-дюймовые покрышки для компактного кроссовера явно великоваты. Мало того, что большие колеса дорого стоят, так еще и все дорожные стыки и выбоины подробно передаются в салон. Да, внешне такие шины очень украшают автомобиль, но я бы скорее выбрал комфорт. К тому же слишком широкие колеса зимой и в дождливую погоду ведут себя хуже узких, увеличивая риск потери сцепления с дорогой. Машина все-таки достаточно легкая для такой размерности шин.

Зато мне очень понравилась работа вариатора, он точно приятнее роботизированных коробок. И в городе, и на трассе к трансмиссии у меня нет никаких вопросов. А вот возможности мотора не слишком велики. Их хватает для повседневной езды, но чтобы претендовать на премиальный статус, нужно немного больше. Фактически Exeed LX разгоняется даже медленнее простых китайских кроссоверов с аналогичными моторами, и это объясняется большим набором опций и тяжелыми колесами.

Но даже несмотря на скромную мощность, LX явно нужен на российском рынке. Да, он дороже некоторых одноклассников, но такого салона и внешнего вида не предлагает никто из конкурентов.



ДЕТАЛЬНО

КОМФОРТНО



К услугам **ЗАДНИХ ПАССАЖИРОВ**: подогрев дивана, пара USB и собственные дефлекторы.

УДОБНО



КЛИМАТ-КОНТРОЛЬ выполнен очень стильно и интуитивно понятно.



ВАХТАНГ КОЛЬЦОВ
PR-менеджер
Возраст: 37 лет
Водительский стаж: 13 лет

Поверить в то, что китайские марки научились делать настоящие премиальные машины, мне все еще сложно, даже за рулем Exeed LX, но, пару раз встречая точно такие же автомобили в городе, я ловил себя на мысли, что в некоторых ракурсах могу спутать их с последними моделями Lexus. Дизайнеры явно постарались на славу. А чего стоят единые диодные ленты, которые связывают фары и задние фонари! Уж не знаю, что будет дальше; возможно, лет через пять подавляющее большинство машин будут с подобными изысками, но сейчас LX узнается издалека.

Салон тоже очень нарядный, такого великолепия даже в немецких машинах еще поискать. Разнообразие фактур, мягкий пластик, массивные передние кресла.

Все это обволакивает водителя, заставляя его забыть, сколько на самом деле стоит его машина.

Я головой понимаю, что в современном Китае цена даже больших цифровых дисплеев невелика. Но почему только Exeed предлагает их в таком количестве за относительно скромные деньги?! Пересаживаешься в любой другой автомобиль и осознаешь, что его разработчики, пусть даже и из более дорогих и мощных брендов, сэкономили на бортовой электронике и требуют доплаты за каждый дюйм экрана. Тогда как в LX дисплеи фактически полностью окружают водителя. Два 12-дюймовых впереди, ниже блок климат-контроля тоже включает в себя сенсорный дисплей, да еще и с вращающимися шайбами а-ля Range Rover. Причем картинка со всех этих экранов отлично читается даже без козырька, да и выбор тематических раскрасок достаточно интересный.

Во время теста на улице было холодно, и меня приятно удивил



1 Единственная деталь, к которой возникает претензии, — это маленький селектор трансмиссии, который требует привыкания.
2 Крупная панель приборов имеет несколько вариантов оформления, и в их числе есть классические стрелки.
3 Несмотря на скромную длину, места сзади вполне достаточно для взрослых.

полный набор теплых опций. Во-первых, двигатель можно запустить дистанционно, а когда сел в салон, с помощью голосового ассистента можно включить подогрев не только всех кресел, но также руля и лобового стекла. Следующей ступенью развития технологий должна стать возможность езды с полностью замерзшими стеклами, отдав управление автопилоту. А пока я наслаждаюсь адаптивным круиз-контролем. Сначала ему сложно довериться, но постепенно привыкаешь, работает он очень аккуратно и точно.

Не знаю, как вся эта электроника будет вести себя после нескольких московских зим, тут остается полагаться только на 7-летнюю гарантию, которая действует при пробеге до 200 тысяч км. Конечно, для ее поддержания необходимо каждые 10 тысяч км посещать официальных дилеров и выкладывать там круглые суммы, но мир премиума затягивает, и вырваться из его нежных объятий непросто, а главное — совсем не хочется.



ЕВГЕНИЙ МИХАЛКЕВИЧ

Фотограф

Возраст: 39 лет

Водительский стаж: 22 года

Это только снаружи Exeed LX выглядит компактным, да и в линейке китайской марки он занимает начальную ступеньку, но в реальности он весьма вместительный. Здесь вполне можно путешествовать вчетвером. Места для ног сзади с запасом, есть обогрев дивана, а кроме того, собственные воздуховоды предусмотрены не только для ног сидящих сзади, но и на уровне колен. Если сзади сидят двое, то они также могут воспользоваться подлокотником, в котором есть место для двух стаканов. Неплохо для самого компактного кроссовера в линейке.

Багажник не слишком велик, но для городских нужд мне его вполне хватает, а для дальней поездки, боюсь, придется обзавестись боксом на крышу. Но скорее LX — это все-таки городской

автомобиль. 1,5-литровый мотор очень приятно ведет себя в городе, но при полной загрузке обгонять грузовики некомфортно. Зато вариатор в пробках намного приятнее роботизированных коробок. Если где-то застрял надолго, то плавные троганья создают полную иллюзию классического современного автомата. Причем даже при разгоне трансмиссия старается имитировать переключения, о которых узнаешь по звуку, но совершенно не ощущаешь толчков. Для меня такой вариатор даже предпочтительнее гидромеханики: здесь меньше подвижных элементов, при этом такие коробки давно доказали свою надежность, и я надеюсь, этот агрегат не будет исключением.

Так что в теплое время года Exeed меня полностью устраивает. А вот зимой иногда не хватает полного привода. Конечно, современные шипованные колеса и электронные ассистенты отчасти спасают ситуацию, но для себя я бы, пожалуй, выбрал недавно вышедший на рынок LX с новым турбомотором 1.6 и полным при-

EXEED LX 1.5T CVT

Габариты 4533x1848x1690 мм

База 2650 мм

Снаряженная масса 1536 кг

Полная масса 1872 кг

Клиренс 185 мм

Объем багажника 412/1113 л

Объем топливного бака 51 л

Двигатель бензиновый, турбо, 4-цилиндр.,

1498 см³, 147/5500 л. с./мин⁻¹,210/1450-4000 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия вариатор, привод передний

Размер шин 225/55R19

Динамика 185 км/ч; 10,5 с до 100 км/ч

Расход топлива (город/трасса/смешан.)

10,2/6,2/8,0 л на 100 км

водом, хотя на нем применяется роботизированная коробка, которая дает преимущество на трассе, но мешает в городе. Так что надо будет обязательно попробовать. Но для спокойных городских водителей даже такой Exeed будет правильным выбором: комфортный, удобный на парковке и вместе с тем очень хорошо оснащенный и просторный для всей семьи. □



4



5

- 4 Багажник невелик, но в городе его хватает, и у крышки есть электропривод.
- 5 Двигатель максимально закрыт пластиком, надеюсь, у владельца не будет поводов под него заглядывать.



КОНСЕРВАТОР

SUBARU FORESTER ЦЕНА: 4 150 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2021 Г.

ГОВОРЯТ, НЕЛЬЗЯ ПРОСТО ТАК ВЗЯТЬ И НАПИСАТЬ СТАТЬЮ ПРО SUBARU, НЕ ВСПОМНИВ ЕЕ РАЛЛИЙНОЕ ПРОШЛОЕ. ЧТО Ж, НЕ В ЭТОТ РАЗ! ОБНОВЛЕННЫЙ FORESTER ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ КОНЦЕПЦИИ, КОТОРУЮ ЯПОНЦЫ ВЫБРАЛИ УЖЕ МНОГО ЛЕТ НАЗАД: СПОКОЙСТВИЕ И ТОЛЬКО СПОКОЙСТВИЕ. НУ, И БЕЗОПАСНОСТЬ, КОНЕЧНО! ЧТО ПОДТВЕРЖДАЮТ СРАЗУ ТРИ АВТОРА В НАШЕЙ РУБРИКЕ «ФОКУС-ГРУППА» □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА







МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
Тест-редактор
Возраст: 33 года
Водительский стаж: 10 лет

Все индивидуально, но в моем случае Forester с самой первой встречи располагает к спокойному и комфортному передвижению под неплохое звучание его аудиосистемы. Нет ни малейшего желания перевести электронику в спортивный режим, достучаться правой педалью до всех 185 «лошадок» и 239 «ньютонов» 2,5-литрового оппозитника, заставляя голосить вариатор Lineartronic и пускать все четыре ведущих колеса прыгать из ряда в ряд. Не потому что Subaru не может. Может! Просто не провоцирует. Я же говорю, все индивидуально.

Любопытно, что приподнятый универсал Subaru Outback с тем же коктейлем из силовых агрегатов воспринимался более драйверским. Мне нравилось комбинировать на нем стили вождения в зависимости от настроения. В один день можно быть спокойным, сдержанным семьянином, в другой — позволить себе пройти ночью развязку на МКАД с максимальной разрешенной правилами скоростью, удивляясь устойчивости автомобиля. Forester тоже может все это. И на скорости в поворотах держит-

ся отлично, и весь дорожный «мусор» в лице ям, стыков и трещин хорошо сглаживает, но более высокая посадка в совокупности с чуть более плавными настройками шасси кроссовера ментально настраивают тебя никуда не спешить.

Устроившись в удобном, в меру плотном кресле с хорошо развитой боковой поддержкой и подключив смартфон к Apple CarPlay, хочется спокойно «круизить» по городу, наслаждаясь неплохим акустическим комфортом, сбалансированной подвеской и широким обзором кроссовера благодаря большому остеклению. Старость? Нет, размеренность во всем.

Да и сам кроссовер, начиненный активными умными системами безопасности всегда на страже, чтобы пожурить водителя за какую-либо шалость. «Внимание на дорогу!» — воскликнет бортовой компьютер, если поймет, что глаза водителя устремились в ленты социальных сетей. Встроенная камера, кстати, не только следит за взглядом, но и запоминает лицо для сохранения индивидуальных настроек положения кресла и зеркал. Удобная штука. Правда, пару

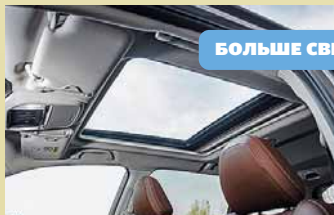


1 Шайба выбора внедорожных режимов X-Mode. С эргономической точки зрения было бы логично добавить в ее функционал активацию спортивного режима, которым сейчас заведует отдельная кнопка на руле.

раз кроссовер меня не узнавал, хотя и дело было задолго до годовых праздников...

Мне нравится самобытность архитектуры салона «Форрестера». Нравится его непохожесть на модели других производителей. Нравится чувство уверенности или даже безопасности, которое он дарит. Ощущение некой фундаментальности, которое сложно описать словами и которого так не хватает кроссоверам из Китая, заполонившим российский рынок в нынешние времена.

ДЕТАЛЬНО



БОЛЬШЕ СВЕТА

Даже без большой **ПАНОРАМНОЙ КРЫШИ** в салоне «Форестера» очень много «воздуха».



НА СТРАЖЕ

Пара электронных «глаз» **СИСТЕМЫ EYESIGHT** всегда следит за дорогой.

КАМЕРЫ КРУГОВОГО ОБЗОРА нарочито выпирают из корпусов боковых зеркал.



ЭСТЕТИКА?



ВЕРА КИРИЛЛОВА
Event-менеджер
Возраст: 34 года
Водительский стаж: 15 лет

2 **Обзорность** в «Форестере» можно смело назвать эталонной. Это первое, на что обращаешь внимание, оказавшись за рулем. Спасибо крупным стеклам.

Не могу сказать, что этот кроссовер бронзового отлива соответствует моему характеру. Точнее, могу сказать, что совсем не соответствует. Но Forester оказался идеальной витаминкой комфорта, которая была мне так необходима. Вымотанная подготовкой одного из сложнейших проектов в своей жизни, бесконечными согласованиями смет и планов, я сяду в Subaru и отдохала.



3 «Субару» не спешит с «сенсоризацией» своих интерьеров. Здесь все еще много физических кнопок, которые очень аккуратно выполнены.





1 У «Форестера» отлично работает система полного привода и немаленький заявленный дорожный просвет в 220 мм. Но внедорожный потенциал ограничивают длинные свесы.



минималистичного внутреннего убранства просторнейший практичный салон с множеством ниш и подстаканников. Вместо резкого подхвата после турбоямы постоянно плавное равномерное ускорение. Вместо свиста перепускного клапана и характерного басовитого урчания выхлопа тихое сопение атмосферного оппозитного 2,5-литрового бензинового мотора. Наконец, вместо композиции «Pump It» играет set Giòli & Assia с хэндланом. В общем, добро пожаловать в мир китовых песен и чайных свечей на лилиях.

И знаете, мне нравится! Нравится, что по дороге от площадки с подготовкой проекта до дома я могу перезагрузиться, подумать о своем в спокойствии и тишине. Спасибо хорошей шумоизоляции. Нравится, что умная электроника помощи водителю своим возгласом «Внимание на до-

рогу!» запрещает мне судорожно хвататься за телефон после очередного, миллионного за день сообщения в рабочем чате. Нравится спокойное равномерное ускорение и комфорт в дозировании тяги. Нравится сбалансированная плотная подвеска, которая не боится ни ям, ни виражей. Нравится, что в багажник «Форестера» я могу сложить почти все игрушки своего сына, включая уличный спортивный инвентарь, для поездки на дачу.

И все равно характерами с этим кроссовером мы пока не сходимся. Я знаю, что стоит мне немного отдохнуть и выспаться, как захочется сесть за руль чего-то более азартного, живого и эмоционального. Но Forester так и останется самым спокойствием и невозмутимостью. Впрочем, кто знает, может пройдет еще лет 10–15, и я поеду в салон за Subaru...



АЛЕКСЕЙ МАКАРОВ
 Фотограф
 Возраст: 26 лет
 Водительский стаж: 6 лет

Мои коллеги, по всей видимости, прониклись или адаптировались к спокойствию нового «Форестера» в самом мощном для России исполнении — 185 «лошадок», 239 «ньютон» и разгон до 100 км/ч за 9,5 секунды. Минутка сарказма... Ладно! Мне в какой-то момент тоже были по душе его плавность хода и линейность разгона. Но, вероятно в силу возраста, есть душевная потребность прикрутить к опозитному мотору FB25 турбокомпрессор, а пиковую отдачу закинуть за порог в 250 сил.

И ведь шасси располагает к таким доработкам. Модульная платформа SGP со стойками McPherson спереди и многорычажкой сзади отлично сбалансирована. Там и комфорт, о котором говорили мои коллеги, и азарт, который нравится мне. Жесткий кузов, хорошая обратная связь по рулю привлекательны для вождения с ветерком по любому

покрытию. Ямы на грунтовке или трещины со стыками на асфальте — «Форестер» благородно обрабатывает неровности и закручивается в повороты на скорости. Ни малейшего желания снять ногу с педали газа!

Но само ускорение не будоражит. Звук мотора не восторгает. Несмотря на классную ходовую часть, атмосферное опозитное «сердечко» кроссовера не готово раскрыть водителю всю палитру позитивных эмоций от вождения. А жаль... Консерватизм, в который ушли японцы из «Субару», понятен не всем и, как мне кажется, знатно поднял возрастную планку аудитории. Аудитории, которая в первую очередь ценит безопасность, практичность и комфорт.

Впрочем, справедливости ради стоит сказать, что в США, Австралии и Японии Subaru продает и «подогретые» модели, в которых есть и эмоции, и драйв, и азарт. Просто в Россию их не поставляют сейчас и не поставляли до событий прошлого года. Есть комментарии в социальных сетях, но нет достаточного реального спроса. А значит, и нечего тут про турбины рассуждать... □



2 В России Subaru Forester предлагается с двумя моторами на выбор — это атмосферные опозитные бензиновые «четверки» FB20 и FB25, объемом 2,0 и 2,5 литра соответственно. Коробка передач — клинцепной вариатор Lineartronic TR580.

SUBARU FORESTER 2.5 CVT

Габариты	4640x1815x1730 мм
База	2670 мм
Снаряженная масса	1676 кг
Полная масса	2223 кг
Клиренс	220 мм
Объем багажника	505/1775 л
Объем топливного бака	60 л
Двигатель	бензин, опозитный, 4-цилиндровый, 2498 см³, 188/5800 л. с./мин¹, 239/3400-4600 Нм/мин¹
Трансмиссия	вариатор, привод полный
Размер шин	225/55R18
Динамика	207 км/ч; 9,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	7,4 л на 100 км в смешанном цикле



3 Второй ряд просторен и в максимальной степени предлагает пассажирам дефлекторы обдува, порты USB, подогревы и подлокотник с подстаканниками.





БЕЗ ВАРИАНТОВ

LADA LARGUS CROSS ЦЕНА: 1 511 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

«ЛАРГУС» – ДОЛГОЖИТЕЛЬ РОССИЙСКОГО РЫНКА С НЕПРОСТОЙ СУДЬБОЙ. ОН СОШЕЛ С КОНВЕЙЕРА В 2012 ГОДУ, СПУСТЯ ДЕВЯТЬ ЛЕТ ПЕРЕЖИЛ РЕСТАЙЛИНГ, А НЫНЕШНЕЙ ОСЕНЬЮ ЕГО ЖДЕТ ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ. МЫ РЕШИЛИ ОСВЕЖИТЬ ВПЕЧАТЛЕНИЯ О МОДЕЛИ И ПОДЕЛИТЬСЯ С ВАМИ МНЕНИЕМ ТРЕХ ВОДИТЕЛЕЙ О LADA LARGUS CROSS □ ФОТО МАКСИМА И МАРИИ ФЕДОРОВЫХ

УДИВИТЕЛЬНОЕ ДЕЛО: «ЛАРГУС» продается в России уже больше 10 лет, но за все это время у него так и не появилось достойного конкурента. И это при том, что этот универсал всегда входил в перечень бестселлеров рынка новых машин, причем как в легковом сегменте, так и в нише комтранса. Правда, у компании Renault была попытка продвинуть на наш рынок «родственника» Lada Largus, модель Dokker, но чем все это закончилось, мы прекрасно знаем: где сейчас «Доккер» и где «Рено»?

А «Ларгус» живет всех живых! Хотя эта модель не выпускалась большую часть 2022 года и в этом году ее производство возобновится только осенью, российские покупатели ждут универсал с нетерпением. Ведь несмотря на засилье на нашем рынке китайских моделей и запуск поставок разношерстных иномарок по схеме параллельного импорта, реальной альтернативы «Ларгусу» нет.







МАКСИМ ФЕДОРОВ
Главный редактор сайта
Возраст: 45 лет
Водительский стаж: 25 лет

У меня в руках красивый и увесистый ключ от 7-местного Largus Cross в максимальной комплектации Luxe, который, судя по официальному сайту Lada, стоит 1 511 900 рублей. Хотя среди машин в наличии на том же сайте вы его не найдете — здесь нет ни обычных «Ларгусов», ни «Кроссов». На онлайн-витрине представлены только те модели, которые сейчас выпу-

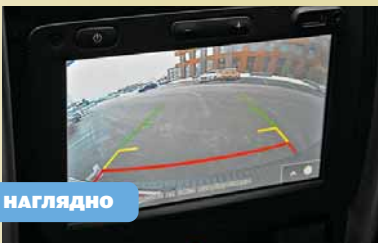
скает АВТОВАЗ, а это «Гранты» и «Нивы». И реальные ценники на остатки универсалов, которые еще можно попытаться найти у дилеров, куда выше. Впрочем, и без дилерских накруток Largus Cross на данный момент — это вершина модельного ряда Lada по цене. Но точно не по технологиям.

Попытки АВТОВАЗа натянуть новый дизайн на старое французское шасси В0 добавили модели стиля. Обновленный «Ларгус», особенно с «внедорожным» обвесом, смотрится вполне современно. Но далеко уйти от Dacia Logan MCV образца 2006 году ему

не удалось. Да, в ходе рестайлинга в Тольятти сумели исправить некоторые эргономические огрехи, которые российская модель унаследовала от франко-румынского бюджетника, и добавить новые опции. Например, водителю больше не нужно искать на ощупь кнопки подогревов сидений, да и круиз-контроль теперь управляется по-человечески — на руле. Но общую картину для владельца «Ларгуса» это не меняет.

Даже в топовой комплектации салон смотрится по-простецки, и глянцевые вставки на торпедо (все это, а также дверные карты, досталось Lada Largus от выпущенного в России Renault Duster первого поколения) с цветным экраном медицентра не делают его дороже. Здесь по-прежнему нет нормальных подстаканников, которыми было бы комфортно пользоваться на ходу: те, что есть, имеют низкий бортик и расположены в максимально неудобном месте — перед длинным рычагом коробки передач. Разъем USB спереди всего один — в медицентре. И если, к примеру, вы решите послушать в дороге музыку с флешки, для зарядки телефона придется использовать переходник под гнездо прикуривателя.

ДЕТАЛЬНО



НАГЛЯДНО

КАМЕРА ЗАДНЕГО ВИДА существенно упрощает парковку длинного универсала.



ПРАКТИЧНО

Разблокировав **СТОПОРЫ**, дверцы багажника можно распахнуть на широкий угол.

Профиль водительского кресла далек от идеала, а руль регулируется только по высоте, но это терпимо. А вот системы климат-контроля здесь не предусмотрено в принципе, и при переменчивой погоде приходится постоянно крутить регулятор температуры. И не только его, но и регулятор распределения потоков воздуха: найти такой баланс, чтобы и ноги не мерзли, и боковые стекла не запотевали, весьма непросто. На втором ряду есть подогревы сидений, разъем USB и дополнительное 12-вольтовое гнездо — скажем за это спасибо конструкторам из Тольятти. Но вот с подстаканниками беда — их здесь как не было, так и нет. Да и места в ногах, несмотря на внушительную колесную базу, маловато. Куда же оно делось?

Для ответа на этот вопрос нужно заглянуть на третий ряд. Здесь настолько просторно, что спокойно помещаюсь даже я с ростом 186 см: не каждый большой кроссовер может похвастать таким комфортом! А еще в выемках боковин здесь есть удобные подстаканники и даже гнездо для зарядки. В общем, семеро взрослых поместятся в «Ларгусе» без проблем, но только при условии, что у них не будет с собой много багажа, так как отсек за третьим рядом вместит разве что пару-тройку рюкзаков среднего размера или два чемодана формата cabin size.

Но далеко не всем нужен третий ряд, а без него проблемы с маленьким багажником отпадают сами собой: вместо смехотворной ниши на 135 литров мы получим внушительный 560-литровый отсек.

Мне достался «Ларгус» с 1,6-литровым 16-клапанным вазовским мотором мощностью 106 л. с. — других на версию «Кросс» не ставилось. Но после перезапуска производства осенью «внедорожный» универсал может получить 90-сильный «восьмиклоп», так как в «шестнаре» слишком много импортных деталей, из-за чего этот мотор на АВТОВАЗе пока не собирают. И, возможно, это к лучшему: у 8-клапанного мотора лучше тяга на «низах», а именно этого не хватает Largus Cross. Что до разницы в мощности, то в городе вы ее вряд ли заметите — здесь как раз важнее крутящий момент, на трассе же и со 106-сильным мотором универсал разгоняется вяло.

- 1 Электрозеркала оснащены подогревом, но складывать их нужно вручную.
- 2 Профиль передних сидений далек от идеала.
- 3 Руль от Lada Vesta: с нормальным сигналом, круиз-контролем и подогревом.





1



2



3



МАРИЯ ФЕДОРОВА
Помощник
руководителя
Возраст: 42 года
Водительский стаж: 1 год

Опыт вождения у меня небольшой, но вот в качестве пассажира я успела поехать, наверное, на половине всего модельного ряда, который представлен на российском авторынке — от немецкого премиума до китайского масс-маркета. Здесь уместно добавить слово «был». О немецком и прочем европейском автопроме можно забыть. Японский и корейский тоже под вопросом. Так что выбор теперь стоит между «Ладами» и «китайцами». В этом нет, конечно же, ничего хорошего, но такова реальность.

Современный китайский автопром умеет выдать красивую глянцевую картинку, порадовать кучей опций и не покуситься

- 1** На третьем ряду на удивление не тесно. Плюс здесь есть удобные подстаканники и разъем для зарядки.
- 2** В основании переднего подлокотника появились кнопки подогревов второго ряда сидений и USB-зарядка.
- 3** На среднем ряду длинноногим пассажирам будет тесновато.

на качественную шумоизоляцию. А многим покупателям большего и не надо. Последние машины, на которых мне довелось поехать, как раз были китайскими, и ничего, кроме приятных впечатлений, они не оставили. Выглядят не хуже тех же «японцев» или «корейцев», на ходу тихие и все, как на подбор, радуют просторным задним рядом. На их фоне «Ларгус» смотрится серой мышкой. Заметно, что российские дизайнеры пытались как-то приукрасить старую модель, но намного лучше не стало. Впрочем, покупателей, видимо, это особо не волнует, раз на этот универсал такой хороший спрос.

Я вот ни разу не видела за рулем «Ларгуса» женщин. И как-то себя не ассоциирую с образом владелицы такой машины. Хотя, казалось бы, это идеальный семейный универсал. Ну, в какой еще автомобиль за эти деньги вы сможете посадить семь человек, да так, чтобы им было удобно? Правда, есть обязательное условие: все они должны быть налегке. И если отвезить такую ораву в аэропорт, то только на рейс «Победы» с ее жесткими нормами провоза ручной клади: более крупный багаж здесь попросту негде разместить.

Еще, мне кажется, покупательниц отпугивает отсутствие у «Ларгуса» версий с автоматической коробкой передач. Хотя я, наоборот, предпочитаю «механику» — именно на ней я училась водить машину. Правда, по сравнению с моим первым автомобилем, Ford

Focus, передачи здесь включаются не так четко. И еще я заметила, что медленно ехать по двору можно только на первой передаче: на второй машина начинает дергаться. И при старте необходимо газануть, иначе можно заглохнуть.

Салон здесь какой-то негостеприимный, что ли: словно его специально проектировали для эконом-такси, чтобы пассажиры надолго не задерживались. Хотя подогревы в нашем климате — это здорово. В «Фокусе» они были только на передних сиденьях, а здесь «электрогрелки» есть и на втором ряду, и на руле. Да и лобовое стекло с подогревом — это крайне удобно: зимой в сыром питерском климате помогает убрать лед снаружи и конденсат изнутри без лишней возни со скребком и салфетками.

И неокрашенные бамперы с широкими пластиковыми накладками на дверях и колесных арках женщины-водители точно должны оценить. Не знаю, почему их называют атрибутами внедорожников, когда больше всего они нужны в городе. Парковать длинный универсал крайне непросто, поэтому в случае неудачного маневра (если не переборщить со скоростью) внешний вид «Ларгуса» не пострадает. Да и если другой водитель будет неаккуратно выезжать с парковки и случайно заденет вас, печалиться по поводу царапины и бежать в страховую не придется — на черном матовом пластике она совершенно не бросается в глаза.



ТИХОН СИКУЛЕР
Художественный редактор
Возраст: 40 лет
Водительский стаж: 22 года

Похорошел невзрачный ранее старина «Ларгус» и даже стал солиднее с новым корпоративным лицом, особенно во «внедорожной» версии Cross. В салоне я сразу оценил удобный руль от «Весты»: наконец-то звуковой сигнал переехал с подрулевого рычажка на традиционное для себя место — ступицу. А еще здесь появилась немислимая ранее на «Ларгусе» роскошь — подогрев руля. Но по-прежнему не хватает регулировки рулевой колонки по вылету, поэтому удобно расположиться за рулем у меня не получилось. Водительское кресло тоже не впечатлило: форма спинки невнятная. Зато посадка по кроссоверному высокая.

Благодаря новым зеркалам, тоже напоминающим «вестовские», у водителя прекрасная обзорность. Правда, в салонное зеркало при 7-местной раскладке сидений ничего не видно, но при маневрах назад помогает камера штатной мультимедиа, раньше такой опции тоже не было. Переехавшим с центральной консоли на дверную карту блоком стеклоподъемников пользоваться гораздо удобнее, хотя почему-то джойстик регулировки зеркал остался в неудобном месте — под рычагом стояночного тормоза. Кнопки подогрева сиде-

ний переместились под блок управления кондиционером, и теперь не нужно их нащупывать вслепую сбоку на подушке сиденья. Хотя, конечно, эргономика управления всем, что находится ниже мультимедиа, оставляет желать лучшего.

На третьем ряду удобно двум взрослым пассажирам — на галерке можно спокойно ездить и на дальние расстояния, даже при моем росте в 187 см ноги не упираются в спинку спереди, а голова в потолок. Но расплата за такой простор — тесный второй ряд. На нем мне неуютно «за самим собой», ноги упираются в спинку водительского сиденья. И багажник в 7-местном варианте совсем небольшой, а сложить полностью сиденья третьего ряда по отдельности нельзя: если спинки у них отдельные, то подушка общая, цельная.

На ходу «Ларгус», несмотря на улучшенную шумоизоляцию, по-прежнему гулук, шумят арки. Мотор «задушен» на низах, ехать начинает только с 2500 об/мин. Подвеска по-прежнему всеядна и непробиваема, но достаточно мягка, автомобиль заметно плавает на неровностях. Но вот чем больше всего расстраивает «Ларгус», так это ценой. Пользуясь дефицитом, некоторые дилеры просят за него аж 2 миллиона в топовой комплектации. Такие времена... Но даже при этом вазовский универсал остался практически безальтернативным вариантом, если нужен новый 7-местный автомобиль, но нет средств на полноценный минивэн. □

LADA LARGUS CROSS

Габариты	4496x1754x1682 мм
База	2905 мм
Снаряженная масса	1370 кг
Полная масса	1850 кг
Клиренс	200 мм
Объем багажника	135/560 л
Объем топливного бака	50 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1596 см ³ , 106/5800 л.с./мин ⁻¹ , 148/4200 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	механическая, 5-ступенчатая, привод передний
Размер шин	205/55R16
Динамика	170 км/ч; 14,3 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	10,2/6,3/7,8 л на 100 км



- 4** В семиместном варианте багажник крохотный, причем немалый его объем занимает набор автомобилиста, который больше некуда пристроить.
- 5** Задняя дверь распашная, несимметричная: левая половинка больше правой.





ИЗ ГРЯЗИ В ТЕАТР

АВТОМОБИЛЬ «ВЫХОДНОГО ДНЯ» ИЛИ АВТОМОБИЛЬ «ДЛЯ ДУШИ» У КАЖДОГО СВОЙ. КТО-ТО ПРЕДПОЧИТАЕТ ТРЕК-ДЕНЬ НА СПОРТКАРЕ, КОМУ-ТО МИЛЕЕ КРУЗИТЬ НА КАБРИОЛЕТЕ, А КОМУ-ТО, КАК НАШЕМУ ГЕРОЮ, ПРЕДПОЧТИТЕЛЬНЕЕ ПОКАТАТЬСЯ ПО ПОЛЯМ НА ВНЕДОРОЖНИКЕ. ПОМОГАЕМ НАШЕМУ ЧИТАТЕЛЮ МАТВЕЮ НОВИКОВУ ВЫБРАТЬ КОМПАКТНЫЙ ПОЛНОЦЕННЫЙ ВНЕДОРОЖНИК ДЛЯ ЗАГОРОДНОГО ОТДЫХА □ ЗАПИСАЛ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

МАТВЕЙ НОВИКОВ **ВОЗРАСТ:** 32 ГОДА **РАБОТА:** ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР МЕРОПРИЯТИЙ **СТАЖ ВОЖДЕНИЯ:** 14 ЛЕТ
ЕЗДИТ: BMW 320D xDRIVE И VOLKSWAGEN TIGUAN
ХОЧЕТ: КОМПАКТНЫЙ ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК ДЛЯ ДУШИ **БЮДЖЕТ:** ДО 2 500 000 ₽

1 126 900 ₽*

LADA NIVA TRAVEL [BLACK] 22

Выбран из-за: стильной, харизматичной внешности и ходовых качеств.

2 419 000 ₽*

SUZUKI JIMNY 1.5 MT GL

Выбран из-за: цены и ходовых качеств.



* Стоимость комплектации.

Выбор автомобиля в семью на статус единственного — та еще задача. Ведь надо найти такой многофункциональный аппарат, который совместил бы в себе вместимость автобуса, скорость гоночного болида, экономичность газовой горелки и, желательнo, стоимость игрушки. Детской... Благо у нас в семье уже есть два автомобиля, которые отлично выполняют 99% всех необходимых задач, — это BMW 320d xDrive и Volkswagen Tiguan. Но как же оставшийся процент? Его и хочу закрыть покупкой небольшого по размеру, но сильного по духу внедорожника.

У всех разные хобби. Кто-то на рыбалку любит ездить, кто-то картины пишет. Мне полюбилось ездить там, где нет дорог. Друзья пристрастились к такому времяпровождению. Есть в этом свой кайф. Причем не могу назвать себя джипером со стажем. Но если есть возможность осуществлять свои хотелки, то почему бы и нет. Жизнь-то одна.

Круг выбора я сразу очертил небольшими габаритами внедорожника. Чтобы он не занимал много места на парковке на дачном участке или в Москве возле дома. Ведь большую часть времени моя потенциальная «машина выходного дня» будет не покорять поля с лесами, а стоять, пока я работаю или провожу время с семьей. Бюджет

я ограничил 2,5 млн рублей. И конечно, хочу именно новую машину. Да, на вторичке много интересных вариантов в пределах моей суммы, но новая машина — это новая машина.

Претендентов оказалось немного. Квадратик Suzuki Jimny сразу заинтересовал и приглянулся. Но разве на стандартном дилерском тест-драйве дадут прыгнуть на нем с асфальта в поле или лес?! Нет, конечно. Да и дилеров официальных у японской марки осталось не так уж много. Благо вспомнил, что мой приятель Михаил Татарицкий работает в автомобильном журнале. Встретились. Разговорились. И вот уже через пару дней мы по колено в снегу где-

то в Подмоскoвье в компании с Suzuki Jimny и Lada Niva Travel, а я выбираю, какую из них купить.

SUZUKI JIMNY

Suzuki Jimny яркий и интересный автомобиль. Хотя и окрашен не в самый яркий цвет. Совсем не яркий, если быть точным. Я знаю, у них есть и броские цвета вроде голубого или салатного, но этот мне нравится. Темно-зеленый на нем классно смотрится. Такой дачный вариант. Он и грязным может быть симпатичным в этом цвете. Я бы



ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЮ:

ИМИДЖ

Важно! Хотелось, чтобы автомобиль вызывал эмоции не только своими ходовыми качествами, но внешним видом.

СТИЛЬ

Рассмотрю разные варианты.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Чтобы и по внедорожью лазил классно, и в город можно было выехать с относительным комфортом.

ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Важный момент. Не хочу терять время и деньги на заправках.

ИНТЕРЬЕР

Утилитарный, минималистичный, но в то же время стильный.

ОСНАЩЕНИЕ

Так как выбираю автомобиль для развлекательных целей, то много не надо. Кондиционер, электростеклоподъемники, кресло удобное — наверное, это выделю как основное.



SUZUKI JIMNY ОТ 2 419 000 ₽



1

СТИЛЬ
Стиля ему не занимать. Классный кубик, с которым тут же хочется делать красивые снимки на природе.

ХОРОШО

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Оптимальный баланс между покорителем внедорожья и городским жителем, но по устойчивости на скоростях есть вопросы.

ОТЛИЧНО

ИНТЕРЬЕР

Картинка красивая. Да, к функционалу есть вопросы. Но все собрано качественно и выглядит стильно.

ХОРОШО

ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Крошка на 1,5 литра почти ничего не ест. Но и топливный бак не блещет объемом.

ХОРОШО

ОСНАЩЕНИЕ

В «базе» есть все, что надо. Хотя нормальный экран медиасистемы с поддержкой Apple CarPlay могли бы добавить. Странно, что нет блокировки дифференциала.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО

еще колеса побольше поставил. И арки под них пошире. Но и в таком виде он выделяется в городе. Может, из-за формы, а может, их просто мало. В основном, как мне кажется, их покупают только фанаты бренда или этой модели. Но «Сузуки», в принципе, марка для определенной касты людей.

В городе «Джимни» чувствует себя отлично. Ты вообще не запарываешься над качеством дороги: ямы, не ямы, едешь себе и едешь. Сразу хочешь отметить отличную обзорность. И габариты чувствуются так, словно ты с машиной одно целое. Понятно, что он очень маленький. Но бывает, что за рулем маленького автомобиля чувствуешь себя, будто за рулем грузовика. Так было у меня с Opel Mokka. Очень некомфортная машина в плане габаритов. Вообще их там не чувствовал. А здесь все предельно понятно — кубик. По улочкам города на нем ездить, как в тетрис играть.

Салон приятный. Хорошо сделан. Понятно, что есть много жестких материалов, но все смотрится достаточно классно. Нравится кубический дизайн приборов и нарочито оставленный металл. А еще он достаточно тихий. Но странно, что руль не отделали кожей или кожзамом. Просто резина. У меня даже на Suzuki Liana был кожаный руль. Еще непривычно, что управление стеклоподъемниками вынесено на центральную часть панели, а не на дверях. Подстаканники не выглядят надежными, и совсем нет места, куда убрать телефон. Зато механическая коробка переключается легко и четко!

Кстати, о коробке! На трассе показалось, что не хватает шестой передачи. Мотор сильно начинает крутить на пятой. Когда у меня была Suzuki Liana, была такая же проблема. Кажется, что у мотора еще есть запас тяги, а ты уперся в пятую передачу. С другой стороны, после 80 км/ч Jimny начинает

сильно плавать. Ощущение, что руль кто-то просто взял и выключил. Но, думаю, это вопросы не к рейке. Она довольно отзывчивая. Вероятно, причина в высокой и узкой резине, в которую обут Jimny, — зимняя 205/75R15 на шипах. К такой управляемости на трассе надо привыкать. Я бы поэкспериментировал с колесами, подобрал что-то, что и на внедоро-

1 «Механика» доступна Jimny только в базовом исполнении. Раздатка есть во всех. Более дорогие версии оснащаются 4-ступенчатым автоматом Aisin с возможностью отключения верхней передачи.

НРАВИТСЯ

ВНЕШНИЙ ВИД, ИНТЕРЬЕР, МАТЕРИАЛЫ, ВНЕДОРОЖНЫЕ КАЧЕСТВА И МАНЕВРНОСТЬ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА.

НЕ НРАВИТСЯ

НЕУСТОЙЧИВ НА ТРАССЕ ПОСЛЕ 80 КМ/Ч, НЕТ НОРМАЛЬНОЙ НИШИ ПОД СМАРТФОН, НЕУДОБНО МЕСТО У ПОДСТАКАННИКОВ.

SUZUKI JIMNY 1.5 MT GL

Габариты 4315x1822x1625 мм

Двигатель бензин., рядный, 4-цилиндр., 1462 см³, 102/6000 л. с./мин¹, 130/4000 Нм/мин¹

Трансмиссия механич., 5-ступ., полный привод

Динамика 145 км/ч

LADA NIVA TRAVEL ОТ 998 900 ₽



2 Niva Travel вне зависимости от исполнения оснащается исключительно 5-ступенчатой механической трансмиссией с раздаткой. Двухпедальная версия не предусмотрена. Зато есть блокировка межосевого дифференциала.



жье себя хорошо чувствовало бы, и на шоссе не «плавало».

На внедорожье «Джимни» ерничает. По крайней мере, в снегах. У него вначале много момента, и если слишком плавно отпускаешь сцепление, то он глохнет, а если чуть резче, то сразу зарывается. Дозировать тягу на рыхлом снегу тяжело, даже на понижайке. Ощущение, что Jimny больше за-

точен под твердую горную местность, камни или скалы. А для рыхлого снега он слишком легкий, быстро садится на подушку снега, которую нарывает под себя. Впрочем, его и вытаскивать легко — опять-таки из-за веса и габаритов. По тропинкам скачет классно. А вот прокладывать путь по снегам сложновато. И блокировки нет ни в какой комплектации, только имитация. Но когда мы застряли в снегу и упор сохранился у одного колеса, имитация не помогла.

LADA NIVA TRAVEL

«Нива» вроде бы и конкурент «Джимни», но идеология совсем другая. У Jimny рама, а здесь несущий кузов. Впрочем, не скажу, что мне принципиально наличие рамы во внедорожнике. Главное, чтобы лазил уверенно. Вон даже британцы перевели Defender на несущий

кузов, и ничего: судя по всем отзывам, отлично чувствует себя вне асфальта.

При первом же взгляде на «Ниву» видно, что она обновленная. Фары и фонари ей симпатичные сделали, решетку новую черную поставили. Но это все еще та самая «Нива», которая совсем недавно продавалась под другим брендом. Честно, хочется чего-то более радикального в изменениях, более свежего. Пускай кузов тоже будет квадратным, но новым.

Салон — классика. У кого была Lada, а мне кажется, у всех она когда-либо была, сразу идентифицирует тут «Ладу». Я ожидал чего-то более современного, но когда сел в машину, сразу понял — я в «Ладе». Настолько все привычное, родное даже! Наверное, для людей из сел или небольших городов это даже к лучшему. Там больше смотрят на функционал, а на «обертку» закрывают глаза.

СТИЛЬ

Новые фары, фонари и решетку приветствую. Но этого, как мне кажется, мало. Хочется чего-то более свежего, интересного и бунтарского.

ХОРОШО

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Вне дорог «Нива» прекрасна. Забываешь о всех ее недостатках. Но в городе сразу вспоминаешь. Особенно досаждают вой и ход кулисы механической коробки.

ХОРОШО

ИНТЕРЬЕР

Классика, нуждающаяся в обновлении. Даже не знаю, что еще сказать.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО

ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Как и в случае с «Сузуки», бензиновая «четверка» 1.7 на «Ниве» вполне экономична.

ХОРОШО

ОСНАЩЕНИЕ

Чистый функционал, ничего лишнего. А «лишнего» жителю столицы в 2023 году все же хотелось бы.

ХОРОШО

НРАВИТСЯ

БЫЛО БЫ У МЕНЯ СВОЕ РАНЧО НА ДЕСЯТОК ГЕКТАРОВ, ТОЧНО БЫ ВЫБРАЛ «НИВУ». НА ВНЕДОРОЖЬЕ ОНА ИЗУМИТЕЛЬНА. И СТОИТ НОРМАЛЬНО.

НЕ НРАВИТСЯ

ОСНАЩЕНИЕ, ВИД И КАЧЕСТВО САЛОНА, ШУМ И ХОД КУЛИСЫ КОРОБКИ.

LADA NIVA TRAVEL 1.7 MT

Габариты 4056x1800x1690 мм

Двигатель бензин, рядный, 4-цилиндр.,

1690 см³, 80/5000 л. с./мин⁻¹, 127/4000 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия механич., 5-ступ., полный привод

Динамика 140 км/ч; 19 с до 100 км/ч



У Niva Travel неплохие кресла. Спинка в меру мягкая. Но посадка уж слишком высокая для меня. При росте 182 сантиметра мне давит потолок, постоянно хочется пригнуться. Не считая этого, обзорность в «Ниве» хороша. Габариты читаются не так идеально, как в Jimny, но тоже все понятно почти сразу. В салоне «Сузуки» тоже жесткий пластик сплошь и рядом, но в «Ладе» он еще проще по качеству и подогнан с зазорами.

Конечно, если на нюансах по части комфорта с эстетикой

не обращать внимания, а сосредоточиться только на простоте и функциональности, то «Нива», в общем-то, хороша. Она функциональна, практична. У нее пять дверей, пять мест, существенно больше багажник. И она почти на миллион дешевле. Запчасти к ней можно найти в любой деревне и починить в любом лесу. Наконец, она совсем не уступает Jimny по проходимости.

Но в «Ниву» и вкладывать придется много. По крайней мере мне, если я ее выберу. В первую оче-

1 2 Suzuki Jimny, как спереди, так и сзади, «опирается» на зависимые мосты. Есть стабилизаторы поперечной устойчивости. В основе конструкции «японца» — рама лестничного типа. У Lada Niva Travel передняя подвеска независимая, на стальных поперечных рычагах, сзади — неразрезной мост. Кузов у «Нивы» несущий.

редь я бы занялся шумоизоляцией салона. И с кулисой коробки надо что-то делать. Пробег у тестового автомобиля небольшой, а передачи переключаются с усилием. Особенно заднюю сложно воткнуть, хоть двумя руками за рычаг хватайся.

Зато уж если воткнул передачу и поехал, то вне асфальта Lada Niva Travel скачет изумительно. Ощущение, что ей все нипочем даже на штатных, не очень зубастых Michelin X-Ice North 215/65R16. Сразу забываешь о всех недостатках: шумная, крыша давит, салон не самый опрятный — все это остается там, где был асфальт. На внедорожье тебя захватывает лишь одна мысль: а через этот снежный бруствер она тоже пройдет? И она проходит. «Нива» прямо создана для суровых, жестких условий.

Выбор между «Нивой» и «Джимни» — это выбор при-



3 На второй ряд Jimny рослый человек сесть сможет. Но о комфорте и говорить нечего.
4 Niva Travel, конечно, превосходит Jimny по простору, но сильным преимуществом по части удобства не блещет. Всем пассажирам «Нивы» приходится делить между собой один подлокотник.





МНЕНИЕ РЕДАКЦИИ

МОЙ ВЫБОР

Не могу на 100% сказать, что иду покупать Suzuki Jimny. Надо еще подумать. Но с точки зрения имиджа Jimny мне подходит больше. Этот зеленый кубик можно использовать не только на даче или на внедорожных покатушках. После очередного снегопада я могу спокойно прыгнуть за руль Jimny и поехать на встречу с клиентом. Да, это стереотипы. Но в сфере организации концертов и крупных высокобюджетных мероприятий все еще смотрят на твою «одежку». В конце концов, «Джимни» просто влюбляет в себя своей внешностью. А это уже аргумент. Личный. Но аргумент.



Харизмы у Suzuki Jimny действительно не занимать. Уже который раз он оказывается в редакции и который раз всех очаровывает. Но если все-таки говорить о функциональности, практичности и преодолении внедорожья, то голоса редакции уходят в сторону Lada Niva Travel. А уж можно ли на ней сразу из грязи приехать в театр, каждый решает сам.

МЫ МОЖЕМ ПОМОЧЬ ВАМ!

ЕСЛИ У ВАС ВОЗНИКЛИ ПРОБЛЕМЫ С ВЫБОРОМ АВТОМОБИЛЯ И ВЫ ХОТИТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО СРАВНИТЬ НЕСКОЛЬКО ВАРИАНТОВ, МЫ ПОМОЖЕМ ВАМ. ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ WWW.SKOLESO.RU

оритетов. Тебе нужен инструмент для преодоления внедорожья, или тебе нужна стильная игрушка, на которой можно повеселиться вне асфальта. То есть ты ловишь кайф либо от того, как далеко можешь забраться, либо от самой машины. Если бы я жил далеко от Москвы и работал в другой сфере, где не так важен имидж, то не задумываясь выбрал бы «Ниву». Но даже после целого дня, проведенного по колёно в сугробах, я больше склонен к Suzuki Jimny. □



ЛОМАТЬСЯ НЕЧЕМУ

GWM WINGLE 7 ЦЕНА: ОТ 2 799 000 ₪ В ПРОДАЖЕ: С 2021 Г.

ЗА ДВА МЕСЯЦА Я ПРОЕХАЛ НА ЭТОМ ПИКАПЕ ОКОЛО 3400 КМ И ГОТОВ ПОДЕЛИТЬСЯ СВОИМ МНЕНИЕМ О НЕМ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА

СРЕДИ КОНКУРЕНТОВ С ДВУХРЯДНОЙ кабиной, которые официально продавались и продаются в России, у GWM Wingle 7 самая большая колесная база и самый длинный кузов. Из-за этого профиль пикапа кажется неестественно вытянутым, а широко расставленные оси увеличивают диаметр разворота до 14,5 м. К этому нужно быть готовым, учитывая что штатного парктроника (не говоря уже про камеру заднего вида) здесь нет.

Обычно у автомобилей такого типа кузов смыкается с кабиной в районе задних колесных арок, но у Wingle есть свободное пространство и перед арками. Вообще, чтоб вы понимали, длина кузова здесь почти 1,7 м — для пикапа это очень много! У конкурентов в основном 1,5 м. Но такое преимущество не далось даром: часть пространства пришлось отнять у задних пассажиров. Сужу по себе и могу сказать, что за высоким водителем сидеть крайне неудобно, а для людей

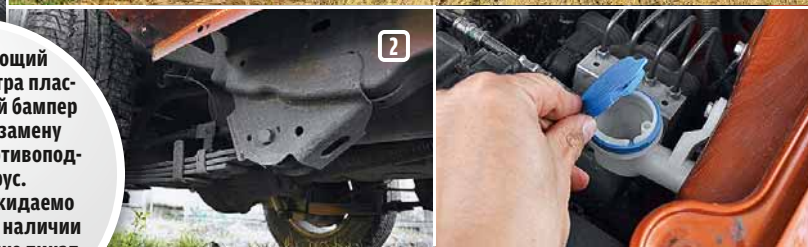
крупной комплекции — вообще нереально. Так что четверо условных вахтовиков в теплых куртках здесь вряд ли поместятся, хотя в том же GWM Pоег это не вызовет никаких трудностей.

И еще вопрос: что в таком длинном кузове возить? Если груз будет размещен на стандартной европалете, то сюда, как ни крути, влезет всего один поддон — как и у конкурентов с менее вместительными «багажниками». Потому что длина длинной, а ширина между колесными арками (здесь она чуть больше метра) тоже важна. Но если, к примеру, нужно перевезти 1,5-кубовый септик, длина которого больше 1,5 м, то здесь конкуренты будут в пролете, а Wingle 7 с легкостью справится с задачей — проверено на собственном опыте.

А вот о перевозке в пикапе мотоциклов, квадроциклов или

снегоходов даже не думайте: и себя покалечите, и груз, и автомобиль. Кузов здесь находится высоко над землей, что создаст проблемы как при погрузке/выгрузке (без специальных трапов достаточной длины и прочности, а также изрядной сноровки здесь не обойтись), так и при перевозке мототехники (помним про высокий центр тяжести). А ведь





- 1** Выступающий на четверть метра пластиковый задний бампер просится под замену на стальной противоподкатный брус.
- 2** Подвеска ожидаемо жесткая, но при наличии груза в багажнике пикап едет ощутимо мягче.

такой груз еще нужно надежно закрепить, при том, что стропы в кузове натянуть не так-то просто. Тот пикап, что был у меня на тесте, уже прошел через неудачный опыт перевозки мотоциклов, закончившийся их падением с локальными заматиями кузова. Так что купите лучше прицеп и не мучайтесь!

Возить пиломатериалы — тоже не конек пикапа, причем любого: здесь больше подойдет «Газель», поскольку нужен кузов от трех и более метров (кратно наиболее ходовым длинам таких материалов). А вот привезти пеноблоки, кирпичи или дрова — это запросто. Причем у Wingle 7 уже с завода идет антивандальное полимерное напыление (вроде антигравия), защищающее внутреннюю поверхность кузова от царапин. Конкуренты обычно предлагают кузов в металле, для которых нужно отдельно приобретать пластиковые вкладыши. Впрочем, полимерное покрытие Wingle — это временное решение: его тоже можно ободрать, поэтому все равно в кузов нужен пластиковый вкладыш или хотя бы настил из бакелитовой фанеры.

Кстати, для тех, кто уже производит или планирует производить аксессуары для пикапов, подкидываю бесплатную бизнес-идею: делайте на заказ сдвижные форточки в заднем стекле кабины. Такой полезной опцией оснащаются некоторые американские пикапы, но азиатам столь элегантное и простое решение почему-то в голову не пришло. Переделка не особо затратная, а практичность машины повышает в разы: здесь уже в Wingle и трехметровые доски влезут, и другие негабариты. Если не нравится идея со сдвижной форточкой, можно сделать что-то типа откидного люка, кото-

рый ставится взамен штатного стекла. Вообще, в плане улучшения пикапов полезно посмотреть в сторону США: там гигантский рынок тюнинга подобных машин. Жаль, правда, что для китайских моделей там почти ничего нет, но в качестве источника идей вариант рабочий. А если лень заморачиваться, можно заказать переделку пикапа в российском филиале компании Arctic Trucks. Их спецы ранее набили руку на японских моделях, а теперь переключились на китайские. На базе «Вингла» уже построен «бифут» с лифтованным шасси и спецколесами увеличенной размерности. Такая переделка потянет примерно на миллион рублей (с сертификацией), но в плане крутизны и проходимости Arctic Trucks Great Wall Wingle 7 заткнет за пояс куда более дорогие модели.

Впрочем, и без подобных доработок в плане проходимости Wingle чувствует себя неплохо. В его арсенале есть жестко подключаемый полный привод с понижающей и блокировкой межосевого дифференциала. Возможности пикапа на бездорожье ограничиваются главным образом большой колесной базой (с этим уже ничего не сделаешь — что есть, то есть) и сцепными свойствами шин: замена штатной резины на грязевую поднимет внедорожный потенциал машины на новый уровень. Да, и отправляясь во все тяжкие, помните, что раздатка здесь ничем не прикрыта и при этом находится в нижней точке днища. Так что лучше придумать для нее какую-нибудь защиту.

В остальном же Wingle производит впечатление небуйаемого автомоби-

ля: достаточно взглянуть на мощные торсионы передней подвески или толстые задние рессоры, рассчитанные почти на тонну груза. Коробка передач — простая и надежная «механика». Дизель GW4D20 выпускается с 2010 года и в России знаком еще владельцам Great Wall Hover H5 — мотор не без проблем, но все они известны и решаемы. Электроники в пикапе минимум (но при этом есть все, что нужно для комфорта). В общем, как говорится, ломаться здесь нечему. Единственный вопрос, который тревожит всех потенциальных покупателей китайских автомобилей, — это защита от коррозии. На моделях локальной сборки вопрос с оцинковкой китайцы вроде бы решили, но Wingle делался не для нашего рынка (о чем говорит отсутствие русификации в бортовом компьютере), и как поведет себя его кузов после соленых зим, станет ясно только через пару лет. □

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	3400
Средний расход топлива, л/100 км	7,6
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	8099/18 618
Стоимость ОСАГО, ₽	8500
Стоимость каско, ₽	71 000
Транспортный налог, ₽/год	3692
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	10



ПОКОЛЕНИЯ НЕ ВЫБИРАЮТ

ВЫСТАВКА EICMA СЧИТАЕТСЯ ЕДВА ЛИ НЕ ГЛАВНЫМ СОБЫТИЕМ В ИНДУСТРИИ: УЖЕ БОЛЬШЕ СТА ЛЕТ ОНА СТАНОВИТСЯ МЕСТОМ ВСТРЕЧИ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МОТОЦИКЛОВ, ЭКИПИРОВКИ, ТЮНИНГА И АКСЕССУАРОВ С МОТОЦИКЛИСТАМИ ВСЕХ МАСТЕЙ. СВЫШЕ ТЫСЯЧИ УЧАСТНИКОВ И ПОЛМИЛЛИОНА ПОСЕТИТЕЛЕЙ ДЛЯ ЭТОЙ ВЫСТАВКИ НЕ РЕКОРД, А НЫНЕШНИЙ ГОД СТАЛ ОСОБЕННО ЯРКИМ, ВЕДЬ ГОДОМ РАНЕЕ МЕРОПРИЯТИЕ ОТМЕНИЛИ ИЗ-ЗА ЛОКДАУНА □ ДМИТРИЙ ФЕДОТОВ □ ФОТО АВТОРА И КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ОБОЙТИ EICMA ЗА ДЕНЬ СЛОЖНО, а вдумчиво познакомиться со всеми экспонатами и вовсе нереально, поэтому мы поговорим лишь о главных новинках европейского рынка, часть которых появятся и у нас, в России. Исключение — компания BMW, отказавшаяся от участия в оффлайн-мероприятиях в пользу продвижения своих мотоциклов в интернете — баварцы решили сделать ставку на запрещенный в России «Инстаграм».

А вот японцы людей не испугались: один из самых ярких и крупных стендов представила Honda. Здесь можно было увидеть всю модельную гамму компании, насчитывающую четыре десятка аппаратов, от возрожденных мопедов Grom и Cub до «туристов» и спортбайков. Впрочем, главными событиями выставки стали мировые премьеры — туристический эндуро Transalp и нейкед Hornet. Оба имени хорошо знакомы россиянам, все предыдущие модификации этих

моделей горячо любимы и широко распространены у нас. Повторят ли успех новинки? Вне всякого сомнения!

Так, Transalp будто повторяет последнее поколение Africa Twin, но в меньшем масштабе: схожая стальная рама, длинноходные подвески и новый 90-сильный «твин» объемом 755 «кубиков» с четырьмя режимами работы. Дизайн простой и лаконичный, мотоцикл выглядит современно, но настроение — точь-в-точь такое же, как у «четырёхсотки» из девяностых, которую на стенде поставили рядышком! И такие же камерные колеса... Не то в попытке подчеркнуть внедорожные качества мотоцикла с дорожным просветом в 210 мм, не то из экономии на разработке новых ободьев бескамерные колеса «Трансальп» так и не получил.

На соседнем пьедестале — Hornet, которому достался аналогичный силовой агрегат. Новинка хороша, но... Если туристическому эндуро скромность к лицу, то от облика нейкеда ждешь больше эмоций, которых здесь маловато.

И поставленный рядом СВ600F Hornet 1998 года это только подтверждает — бестселлером в Европе модель считается вовсе не из-за дизайна. Дешево, сердито и невероятно надежно — иначе Honda не умеет.

А вот в Kawasaki акцент сделали на перспективных моделях; помимо последних генераций актуальных и хорошо знакомых нам моделей компания привезла на выставку «зеленые» концепты. Электрический Kawasaki Z BEV с 15-силь-

**EICMA
ВНОВЬ ПОДТВЕРДИЛА
ЗВАНИЕ
ГЛАВНОЙ ВЫСТАВКИ
МОТОЦИКЛОВ
В МИРЕ.**



ным мотором станет альтернативой бензиновым 200-кам уже в будущем году, а на 2024 год намечен запуск гибрида HEV, который может стать первым мотоциклом с подобной силовой установкой на рынке.

В его основе лежит скромный бензиновый мотор, о котором компания пока не распространяется. Предположительно, 400-кубовая «двойка», работающая в паре с электромотором. О полноценной «гибридности» говорить не приходится, ибо запатентованный силовой агрегат имеет 6-ступенчатую механическую коробку передач, однако мотоцикл обещает быть крайне интересным. Готовы ли мотоциклисты переплачивать за такую гибридность? Скоро узнаем!

Обратная сторона стенда Kawasaki не пустовала: на задворки японцы отравили... итальянцев! Vimota, купленная компанией Kawasaki несколько лет назад, показала лишь актуальные серийные модели и эндуро, созданный на японской платформе. А вот обещанный кроссовер с фирменной рычажной передней подвеской к выставке подготовить не успели, представив лишь его раму. Впрочем, и в таком виде конструкция впечатляет — даже с японской «крышей» итальянцы остаются верны себе.

Другая итальянская экзотика — Italjet. Нишевая марка, известная своими «бешеными табуретками» (то есть скутерами), несколько лет назад воз- и разродилась долгожданным вторым поколением культового Dragster. В нынешнем году марка представила концепт Dragster 500 GP. Аппарат, внешне напоминающий 200-ку, получил новую раму и 450-кубовую одностволку. Фирменная рычажная вилка уступила место «телескопу» с парой огромных тормозных дисков, а сзади

появился алюминиевый маятник — двигатель концепта установлен в раме. К слову, Dragster 500 GP скутером можно назвать с большой натяжкой, ведь вместо вариатора его мотор агрегирован с 6-ступенчатой коробкой передач. Привет фанатам классических Vespa и советских мотороллеров!

И все же самой красивой новинкой выставки стал не он, а другой «итальянец» — Moto Guzzi V100 Mandello. Аппарат, созданный с чистого листа, выглядит эффектно, лаконично и, что особенно важно, оригинально. В его основе абсолютно новая рама и, впервые в истории марки, продольный V-твин с жидкостным охлаждением. 1042 «кубика», 115 сил — не рекордные, но вполне приличные показатели по меркам жанра. Ветровое стекло имеет электрическую регулировку высоты, но этим уже никого не удивишь. Другое дело — спойлеры по бокам обтекателя, выдвигающиеся сервоприводами, — такого на серийных мотоциклах еще не было! Впрочем, учитывая их размер, большое влияние на ветрозащиту они вряд ли окажут.

Удивили электробайки: пока автопроизводители «зеленеют» наперегонки, громкие электрические новинки посети-

тели ЕИСМА не увидели. И хотя стенды итальянской Elettrica и американского Zero впечатляли, видно, что откazyваясь от ДВС европейские мотоциклисты не спешат. В отличие от скутеристов: крошечные электрические аппараты на выставку привезли десятки малоизвестных стартапов, больше европейских, чем китайских.

Китайцы, в свою очередь, явно пытаются отделаться от имиджа производителей дешевых чахоток: стенд CFMoto щеголял 800-кубовыми турэндуро и другими среднекубатурниками, среди которых был и концепт 800-кубового нейкеда. Качали «кубики» итальяно-китайские Benelli и Moto Morini. Voge показал 900-кубовый турэндуро 900DS, а компания Benda и вообще представила круизер BD500 с 500-кубовым V4!

Иными словами, жизнь в мотоиндустрии бьет ключом, а ЕИСМА вновь подтвердила звание главной выставки мотоциклов в мире. И все же, разгуливая между сотнями стендов и мотоциклов, замечаешь тот же тренд, что и в России, — мотоциклисты стареют. По моим ощущениям, средний возраст посетителей был далеко за тридцать. Несмотря на все старания инженеров и маркетологов, новое поколение выбирает самокаты. □



МОТО

HISUN TACTIC 750 LIMITED EPS

ТОВАРИЩ С ВОСТОКА

HISUN TACTIC 750 LIMITED EPS ЦЕНА: ОТ 799 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

НА МЕСТО СКРЫВШИХСЯ ЗА ОКЕАНОМ БЫВШИХ ПАРТНЕРОВ, ЗАПРОСТО ОСТАВИВШИХ ГОДАМИ ВЫСТРАИВАЕМЫЕ ДИЛЕРСКИЕ ЦЕНТРЫ И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕПИ, БРОСИВШИХ ПЕРСОНАЛ И ПЛЮНУВШИХ НА ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕД ПОКУПАТЕЛЯМИ, ПРИШЛИ ДРУГИЕ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА. НА НАШЕМ РЫНКЕ КВАДРОЦИКЛОВ ДОБАВИЛСЯ НОВЫЙ ИГРОК – HISUN CORPORATION ◻ ВЛАДИМИР ЗДОРОВ ◻ ФОТО ОЛЕГА МЕТЛИНА



1



КОМПАНИЯ CHONGQING
Huansong Industrial была основана в 1987 году, а в 2003-м сменила название на Hisun Motors Corporation. Сегодня это крупнейший холдинг из девяти предприятий, представленный почти во всех уголках нашей планеты. Только в США у него более 250 дилеров, а ведь это один из самых конкурентных и взыскательных рынков!

Завод Hisun базируется в промышленном парке Чунцин Яньцзя. Площадь производственных и сервисных мощностей составляет 1,32 кв. км. В штате компании более 2500 сотрудников, а объем производства — 1,5 млн единиц техники в год. С 2003 г. компания выпускает широкую линейку квадроциклов и УТВ-мотовездеходов с объемом двигателя от 110 до 1000 см³. С 2006 г. на собственных мощностях Hisun изготавливает двигатели, трансмиссии, рамы и прочие комплектующие с высочайшей долей локализации.

Отойдем от официальных цифр и займемся практикой на примере модели 750 Limited EPS семейства Tactic, которая находится где-то посередине между «четырехсотыми» и «тысячными» представителями этой большой китайской квадроциклетной семьи.

Несмотря на относительно скромные 44,8 л. с., снятые с единственного цилиндра, и общие внушительные весогабаритные

1 Размеры и эргономика этого китайского квадрика подходят и весьма рослым европейцам.

2 На стоковых колесах 25" с клиренсом 260 мм в глубокую грязь лучше не залезать.



НА СЕГОДНЯШНЕМ «БЕЗРЫБЬЕ» НАЧИНАЮТ ПРОЯВЛЯТЬСЯ ИНТЕРЕСНЫЕ ЭКЗЕМПЛЯРЫ ТЕХНИКИ, НА КОТОРЫЕ РАНЬШЕ НЕ ОБРАЩАЛИ ВНИМАНИЯ.

размеры квадроцикла, в движении это вовсе не печальный состав, катящий в сторону пенсионного фонда. Tactic 750 весьма бодро подкидывает на разгоне стрелку спидометра до 80 км/ч и после непродолжительного ожидания рисует оптимистичные 100 км/ч! То есть честные заводские 90 км/ч машинка вполне бежит, и это при наличии оператора в качестве пассажира и с полным набором оборудования для съемки.

Впрочем, для модели такого класса куда важнее не показатели максимальной скорости, а наличие «мяса» в нижнем и среднем диапазоне оборотов двигателя. И у Tactic 750 с этим все хорошо, все-таки 58 Нм уже при 5000 мин⁻¹ — достойные цифры, в реальности озна-

чающие, что грустно вам не будет даже в самых тяжелых условиях. А если и этого окажется недостаточно, то в наличии классический джентльменский набор для серьезной борьбы с бездорожьем: демультипликатор, блокировка дифференциала и лебедка, живущая за мощным заводским силовым бампером. Многовековые дубы я бы на нем валить не стал, но с толикой здравого смысла через мощный кустанник, как вариант, можно пробраться без проблем.

Hisun Tactic 750, на мой взгляд, находится на стыке классов: для простого утилитарника он слишком большой, что положительно сказывается на комфорте водителя и пассажира. А вот для полноценного большого «туриста», несмо-



тра на соответствующие габариты, двигателя можно было бы «накидать» и побольше, впрочем, здесь моя претензия безосновательна, ведь в производственной линейке компании такая модель есть — Hisun Tactic 1000. Иными словами, в случае именно с 750-й моделью мы получаем некую универсальную середину: квадроцикл, способный справляться с каждодневными утилитарными задачами и подходящий для туристических поездок без ущерба для удобств пассажира.

Для путешествий квадрик можно оборудовать двумя большими багажниками спереди и сзади.

С учетом относительно скромных стоковых колес («двадцать пять») и честно измеренного в ходе теста клиренса в 260 мм под опционной алюминиевой защитой (согласно заводским ТТХ, клиренс — 295 мм), пускаться в совсем адские внедорожные приключения я бы не советовал. С другой стороны, лебедка идет в качестве базового оборудования,

а развиваемое ей усилие в 1134 кг достаточно даже для небольшого внедорожника.

Не могу не отметить вполне «европеоидную» эргономику. При моих 193 см роста здесь однозначно удобно: колени не упираются в руль или рычаг вариатора, приборная панель лаконична, но все необходимое на ней есть, разве что символы режимов трансмиссии мелковаты. Из спорных решений отмечу убийственно навязчивое звуковое сопровождение включенных сигналов поворота и заднего хода и немного выступающие за габариты крыльев колеса. Если с первой особенностью можно смириться, все-таки это не самые распространенные режимы движения, то второй аспект означает, что в первой же луже вы получите душ с ног до головы. Понятно, что это квадроцикл, но хотелось бы чуть более развитой грязезащиты.

Из очевидных преимуществ назову наличие ПСМ, как следствие, всей необходимой светотехники для передвижения по дорогам общего пользования, что при наличии соответствующей категории водительского удостоверения (А1) и ОСАГО позволяет легально перемещаться

**К HISUN TACTIC
ПРИЛАГАЕТСЯ
ТОЛСТЫЙ КАТАЛОГ
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
АКСЕССУАРОВ.**





**HISUN TACTIC –
ОДИН ИЗ НЕМНОГИХ
ДОСТУПНЫХ В РОССИИ
НОВЫХ КВАДРОЦИКЛОВ
С ГАРАНТИЕЙ
И ПО АДЕКВАТНОЙ
ЦЕНЕ.**

по дорогам общего пользования. Понятно, что рассматривать такого рода прогулки надо исключительно как возможную опцию, все-таки бездифференциальная задняя ось и откровенно внедорожные шины точно не скажут вам спасибо за асфальтовую езду. Но на обычной гравийке симбиоз двигателя и от-

носительно длинноходных подвесок в сочетании с минимальным уровнем вибраций обеспечивают достаточный комфорт хоть для 10-часовых перегонов.

Объем бензобака — не самый выдающийся, 17 литров, то есть запас хода около 200 км, и для экстремальных и продолжительных выездов за пределы цивилизации канистры с топливом явно не помешают. Степень сжатия двигателя всего 9,7:1, так что он легко переживет АИ-92.

Как этот почти 400-килограммовый в снаряженном состоянии квадроцикл управляется? Само собой, не как спортивный болид, но предсказуемо, без неприятных сюрпризов, ровно так, как в сегменте средневзвешенных «бегемотов» управляются и его более дорогие североамериканские «коллеги». Нет претензий ни к EPS, ни к подвескам, ни к тормозам. Разве что не-

привычно, что левый рычаг не отвечает за работу заднего тормоза, а является «ручником», впрочем, мне хватило 20 минут, чтобы адаптироваться к этой особенности.

Как и полагается современной технике, вся оптика светодиодная, есть влагозащищенный «прикуриватель». Обращает на себя внимание дублирование электрического стартера ручным, как на спортивных снегоходах. Правда, мои попытки оживить двигатель при помощи «веревки» потерпели фиаско — то ли ручки у меня слабые, то ли я не в курсе нюансов такого запуска.

При цене порядка 800 000 рублей и богатом базовом оснащении Hisun 750 Tactic Limited EPS является одним из наиболее интересных вариантов для тех, кому важно, чтобы техника была новая, с заводской поддержкой запчастями, сервисом и гарантией. □

HISUN TACTIC 750 LIMITED EPS

Габариты (длина/ширина/высота) 2295/1200/1390 мм
База 1450 мм
Клиренс 295 мм
Двигатель 745 см ³ , 1 цилиндр, 4-тактный, жидкостное охлаждение, 44,8 л. с., 33 кВт при 6000 мин ⁻¹ , 58 Нм при 5000 мин ⁻¹
Привод карданный вал, 2WD/4WD, подключаемый
Подвеска (передняя/задняя) газомасляные, регулируемые на сжатие и отбой амортизаторы
Тормоза (передние/задние) дисковые, вентилируемые, гидравлические
Снаряженная масса 390 кг
Полная масса 605 кг
Объем топливного бака 17 л

РОЖДЕСТВО ПО-ЧЕМПИОНСКИ

НА ТРАССЕ АО «АВТОВАЗ» В ПРИГОРОДЕ ТОЛЬЯТТИ ПРОШЛА ЮБИЛЕЙНАЯ, 25-Я «ГОНКА ЧЕМПИОНОВ». И «БОЛЬШИНСТВОМ ГОЛОСОВ» ОНА БЫЛА ПРИЗНАНА ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ ЭТИХ ЛЕДОВЫХ БАТАЛИЙ. А ИСТОРИЯ «ГОНОК В РОЖДЕСТВО» ПОИСТИНЕ ЛЕГЕНДАРНАЯ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА И ПРЕСС-СЛУЖБЫ «АВТОВАЗА»





- 1** За скорость на ледяной дорожке отвечали «зубастые» шины Pirelli с 4,5-миллиметровыми шипами.
- 2** Сергей Карякин всегда полон оптимизма. И на жарких трассах «Дакара», и в снегах под Тольятти.
- 3** По окончании дуэли всегда есть что обсудить. Владимир Шешенин и Виталий Петров.

ЭКСПУРС В ИСТОРИЮ

Все началось с того, что руководитель раллийной команды АВТОВАЗа Степан Иванович Васильев предложил руководству завода построить на территории полигона трассу для тренировки и настройки автомобилей заводских раллистов. Идея прижилась, а дальше сам бог велел проводить на этой трассе параллельные гонки. Полноценные, со сменой дорожек, на трассе, максимально просматриваемой зрителями. Зрители — это очень важно, так как «Рождественские гонки» задумывались именно как шоу, а участие в них принимали звезды тольяттинской гоночной команды. Светлая память Степану Ивановичу, его никогда не забывают на старте каждой из гонок, проходящих на задуманной им трассе. А гонок, как было сказано выше, прошло уже четверть сотни, и первым победителем, отметившим свой триумф в 1996 г., стал Сергей Алясов. В последующие годы победителями становились Александр Забродин, Александр Артеменко, дважды Виктор Школьный, а в 2001 г. свою первую по-

беду в дуэлях на трассе в Сосновке одержал Александр Никоненко. Свой успех Никоненко повторил в 2004 г., а в 2005-м стал трехкратным победителем «Рождественских гонок». В 2007 г. победителем стал Кирилл Ладыгин, и уже тогда были все предпосылки к тому, что рекорд Александра Никоненко будет побит. Вот только кем? В 2012 г. победителем стал Дмитрий Брагин, в 2013-м Кирилл Ладыгин, а в 2014-м вновь Брагин. И все-таки результат Никоненко первым превзошел Ладыгин, который первенствовал в двух последующих гонках. Брагин взял реванш в 2018-м, но затем на ледовых дорожках царствовал исключительно Ладыгин.

Менялся формат гонок, технические требования к автомобилям участников, расширялись дисциплины автоспорта, которые делегировали своих гонщиков на соревнование, которое уже носило гордое имя «Гонка чемпионов». Без изменения оставались энтузиазм организаторов действа и интерес зрителей, огромное количество которых собиралось на трибунах импровизированного стадиона.



1 Похоже, президент АО «АВТОВАЗ» Максим Соколов предвидел, что победу в «Гонке чемпионов» одержит Владимир Шешенин.

2 Дмитрий Брагин всегда сосредоточен...

3 Слева направо: Егор Санин, Владимир Шешенин и Кирилл Ладыгин.



КТО В ГОСТИ К НАМ?

Особый интерес к нынешнему формату «Гонки чемпионов» состоит в том, что представители разных дисциплин автоспорта ведут борьбу на абсолютно одинаковых автомобилях (в этом году это обновленные LADA Vesta NG), причем по ходу соревнований между гонщиками происходит обмен автомобилями. Все по-честному. Оптимален и формат: предварительные заезды, а затем дуэ-

ли с выбыванием вплоть до финальных «разборок». В нынешних соревнованиях многие предвкушали очередную битву Ладыгина и Брагина, но и без записных фаворитов в юбилейной «Гонке чемпионов» было на кого посмотреть: король дрифта Аркадий Цареградцев, триумфатор «Дакара» Сергей Карякин, первый российский пилот в «Формуле-1» Виталий Петров, опытнейший раллист Дмитрий Воронов... Перечислять можно и дальше. Сюрпризов можно было ждать и от молодежи, например от талантливого картин-

гиста из команды LADA Sport ROSNEFT Максима Туриева.

Мороз, солнце, заполненные трибуны — «Гонка чемпионов — 2023», открывающая гоночный сезон нынешнего года, в очередной раз стала праздником автоспорта. Я поинтересовался у президента АО «АВТОВАЗ» Максима Соколова, что лично для него значит эта гонка? Вот что ответил Максим Юрьевич: «Во-первых, это история, причем история, которой уже четверть века. Но история обязательно должна иметь свое развитие,

что сегодня и происходит. Я очень рад, что несмотря на все сложности, в том числе и финансовые, мы проводим традиционную гонку. Это действительно очень важно. Важно и для руководства завода, и для зрителей, и для самих участников. АВТОВАЗ, Тольятти, Самара — это лидеры российского автопрома, и эту позицию мы обязательно сохраним, как и традицию проводить эти соревнования».

СЧАСТЛИВОЕ ЧИСЛО «13»

О том, что нынешняя «Гонка чемпионов» самая интересная за всю свою многолетнюю историю, говорил и руководитель LADA Sport ROSNEFT Владислав Незванкин, причем беседовали мы еще на стадии предварительных заездов. А когда дело дошло до сражения «за призы», слова «провидца Владислава» подтвердились на сто процентов. Дуэль гонщика LADA Sport ROSNEFT Владимира Шешенина и Виталия Петрова завершилась победой Владимира, за чертой полуфинала остался Дмитрий Брагин, уступивший Михаилу Митяеву, пилоту,

уже отдававшему в 2011 г. чемпионского шампанского... Но самой зажигательной стала схватка «кольцевика» Владимира Шешенина и представителя ралли-кросса из Ульяновска Егора Санина. Победу одержал Владимир, но его преимущество над соперником составило... 0,8 секунды! И это на 2,5-километровой ледяной трехмерной трассе! После финиша оба пилота долго ждали вердикта судей, и нужно было видеть их реакцию после объявления решения: Шешенин в финале, где ему уготована встреча с Ладыгиным, а Санину предстоит сражение за третье место с Митяевым. И здесь нужно отдать должное Егору Санину, который, несмотря на разочарование, сумел собраться и в битве за «бронзу» одолел Михаила Митяева. Но украшением всей гонки стал, конечно же, финал! Станет ли Кирилл Ладыгин в девятый раз победителем этой престижной гонки, или в ее скрижали будет вписано имя нового чемпиона? В первом заезде побеждает Владимир, но в следующем Кирилл берет реванш. В решающем заезде первым финишный створ пересекает LADA Vesta NG Владимира Шешенина, который

и становится новым, 13-м победителем «Гонки чемпионов». Интересно, но новоиспеченный чемпион более эмоционально говорил о полуфинальном сражении с Егором Саниним, а про финал заметил: «Выезжая на финал, я уже понимал, что победил. У меня все сложилось, и я старался просто расслабиться и получать удовольствие». Был ли расстроен Кирилл Ладыгин? Наверняка, но в одном из своих интервью он как-то отметил интересный момент: «Каждое поражение делает меня сильнее. Это своеобразный подзатыльник — мол, не расслабляйся, продолжай работать. Иногда такого подзатыльника не хватает». Так что через год будем ожидать реванша. □

4 Прямо как в боксе, дуэль взглядов. На самом деле у пилотов LADA Sport ROSNEFT Кирилла Ладыгина и Михаила Митяева отношения самые хорошие.

5 Аркадий Цареградцев: «Приходилось адаптироваться к переднему приводу. Привык, что машину должно толкать сзади».

6 Параллельные гонки — удивительно красивое зрелище.





ГДЕ ГОНЯТЬ ЗИМОЙ?

ДУМАЕТЕ, АВТОСПОРТ СУЩЕСТВУЕТ ТОЛЬКО В ТЕПЛОЕ ВРЕМЯ ГОДА? КАК БЫ НЕ ТАК! В ВЕЛЬСКОМ РАЙОНЕ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОШЕЛ ПЕРВЫЙ ЭТАП ФЕСТИВАЛЯ ЛЕДОВЫХ ГОНОК НА АВТОМОБИЛЯХ И МОТОЦИКЛАХ «YUKA FEST ЛЕДОВАЯ МИЛЯ – 2023». НЕСМОТРИ НА МОРОЗЫ ЗА 30 ГРАДУСОВ, В ГОНКЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ БОЛЕЕ 60 ПИЛОТОВ СО ВСЕЙ СТРАНЫ

□ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО YUKA ADV



«YUKA FEST ЛЕДОВАЯ МИЛЯ» — ЭТО масштабный фестиваль ледовых гонок, который состоит из четырех этапов. Все этапы проводятся на широкой гоночной трассе с ледяным покрытием, состоящей из множества разных по сложности поворотов. Участники делятся на шесть классов: «Эндуро» для мотоциклов, а также классы «Юниоры», «Девушки», «Классика», «Шип 1,5» и «Шип 4,5» для автомобилей. Один из плюсов фестиваля — лояльный для пилотов и команд регламент. В каждом классе регламентированы объем мотора, тип привода, высота шипа — и все. «Ледовая миля» проводится в Вельском районе уже не первый год и вызывает заслуженный интерес у спортсменов со всей России. В этом году компания YUKA ADV Pro Racing решила провести фестиваль, который запомнится участникам и зрителям как яркое шоу. Для гостей всех возрастов организаторы подготовили интересную программу с массой развлечений и активностей: тир, катание на «банане»,



Основной задачей организаторов было сделать так, чтобы всем, кто приезжает на фестиваль, было интересно вне зависимости от возраста, пола, опыта и знаний.

шоу фигуристов, выступления барабанщиков и многое другое, включая грандиозный салют. Кроме того, большой интерес вызывает состав гонщиков. На первом этапе за победу боролись более 60 пилотов: от любителей и полупрофессионалов до таких звезд российских гонок, как Кирилл Ладыгин (LADA Sport ROSNEFT), Борис Шульмейстер (YUKA ADV Pro Racing), Андрей Масленников (LUKOIL Racing Team), Владимир Черевань (G-Drive Racing), Егор Санин (Innostage AG Team) и многие другие.



БОРИС ШУЛЬМЕЙСТЕР

ПИЛОТ YUKA ADV PRO RACING,
СЕРЕБРЯНЫЙ ПРИЗЕР ПЕРВОГО ЭТАПА



В чем важность ледовых гонок?

Я много занимаюсь тренерской работой, в том числе зимой. И считаю, что скольжение на льду – неотъемлемая часть подготовки пилота для летних гонок. Потому что автогонки, в том числе и на асфальте, – это скольжение всегда. Только на асфальте скольжение начинается на гораздо более высокой скорости и происходит не с такими обширными смещениями. Ледяная езда очень хорошо накачивает чувство скольжения.

Что можете сказать о гоночной трассе?

Я видел очень много разных ледяных автодромов, которые, в основном, делаются на замерзших водоемах, ведь там сделать трассу гораздо проще, чем в чистом поле, поскольку 90% работы природа и погода уже сделали за тебя. Ледовая трасса в Вельске – один из лучших автодромов, которые мне приходилось видеть. Авторам удалось создать трек, который по качеству ледяного покрытия абсолютно сравним с треком на замерзшем водоеме. Качество подготовки льда изумительное, его слой толстый, конфигурация очень интересная. На этом треке есть все повороты, которые могут заинтересовать как пилота, так и зрителя. Зрителю видно практически всю трассу с любой точки. Плюс сам формат потрясающий. Старт одновременно 12 автомобилей! Ни в ралли-кроссе, ни в ипподроме сразу столько автомобилей не выезжают. В то же время есть такая изюминка, как «джокер». Но, в отличие от ралли-кросса, этот специальный поворот не замедляет, а наоборот, ускоряет пилота, сокращает дистанцию круга. С удовольствием проехал этот этап. Занял второе место в квалификации и второе в гонке. И с нетерпением жду следующий этап!

КИРИЛЛ ЛАДЫГИН

ПИЛОТ LADA SPORT ROSNEFT,
ПОБЕДИТЕЛЬ ПЕРВОГО ЭТАПА В КЛАССЕ «ШИП 1,5»



Какие впечатления от первого этапа?

Отличная организация! Очень понравилась трасса – ее шириной и форматом с «джокером». На ледовых гонках обычно нет «джокера», а здесь он дает возможность для обгонов. Молодцы! Организаторы дают и потренироваться перед гонкой. Причем бесплатно для участников. Нравится, что такое хорошее отношение к автоспорту в этом регионе.

Чем понравилась вельская ледовая трасса?

Здесь широко. Это очень важно для того, чтобы у тебя были маневры, чтобы ты мог атаковать и перекрещивать. Не любая трасса может похвастаться такой шириной. Здорово! Сама трасса скоростная. Интересная и совсем нескучная.



ДЕНИС АБАСОВ

ПРОДЮСЕР YUKA ADV PRO RACING

В чем основное отличие «Yuka Fest Ледовая миля» от других зимних автогонок?

Изюминка «Yuka Fest Ледовая миля» в объединении двух спортивных дисциплин. Это мотогонки класса «Эндуро» на льду с весьма сложными препятствиями и, конечно же, автогонки. Когда 10-12 машин входят в первый поворот, ширина которого около 42 метров, это выглядит более чем эффектно.

Что было самым сложным в организации фестиваля?

Основной задачей было сделать так, чтобы всем, кто приезжает на фестиваль, было интересно вне зависимости от возраста, пола, опыта и знаний.

Это действительно сложно. С одной стороны, нам было необходимо сделать максимально комфортную среду для спортсменов – это организация закрытого парка, расписание, подготовленная соответствующим образом автомобильная и мототрасса, адекватное отношение маршалов и судей и хорошая спортивная атмосфера внутри, чтобы все друг друга слушали, слышали и уважали. С другой стороны, очень важно, чтобы зрителю, который находится по периметру трассы или на интерактивных площадках, оперативно и на понятном человеческом языке доносилась информация о том, что происходит на трассе. Это не такая история, что мы занимаемся только спортсменами, а зрителей кидаем на произвол судьбы, как часто бывает, к сожалению. Задача – популяризировать автоспорт для тех зрителей, которые впервые приехали и не разбираются в нем. И объяснить доступным языком некоторые термины из автоспорта довольно непросто.

Есть ли планы сделать «Yuka Fest Ледовая миля» зимним аналогом РСКГ?

Для этого есть все с точки зрения инфраструктуры. Самое главное, что может способствовать росту, – это мягкие условия со стороны организаторов. Без сложных проверок и допусков. Чтобы как можно большее количество пилотов могло принять участие. По большому счету, сейчас регламентируются привод, объем мотора и высота шипа – 1,5 или 4,5 мм. Все остальное – свободное движение каждой команды и каждого пилота. Естественно, в такой ситуации появляются явные фавориты и аутсайдеры. Но! Те, кто проигрывает на условном первом этапе, начинают понимать, что им нужно делать к следующему этапу, чтобы подняться по результатам. Это нормальная конкуренция.

Есть ли планы добавить дисциплину «Дрифт»?

Звучит интересно. Ранее подобного класса не было. Но заявить его можно. И, я думаю, много центральных регионов с удовольствием откликнутся. И потом, это красиво! Ведь когда мы говорим о популяризации автоспорта, мы рассуждаем еще с точки зрения телевизионной картинке, чтобы это было смотрительно. Чтобы приходили новые партнеры, а пилоты заключали новые контракты. Зимний дрифт четко вписывается в вельскую историю. Это было бы хорошо.



ДЛЯ РАСТУЩЕГО СЕГМЕНТА

ЛУКОЙЛ разработал новую серию моторных масел для сервисного обслуживания автомобилей китайских брендов. Эта сублинейка смазочных материалов получила собственный индекс CN в названии, который упрощает ее идентификацию потребителями. Синтетическое всесезонное моторное масло LUKOIL GENESIS ARMORTECH CN 5W-40 стало первым продуктом этой серии. Оно создано на базе инновационных технологий ЛУКОЙЛ и собственных высококачественных компонентов. Масло обеспечивает надежную защиту двигателя от износа и отложений, а его применение в бензиновых двигателях с прямым впрыском и турбонаддувом снижает риск преждевременного воспламенения топливовоздушной смеси (LSPi). Моторное масло LUKOIL GENESIS ARMORTECH CN 5W-40 успешно прошло независимые ресурсные испытания на автомобилях Haval F7X с двигателями объемом 2 литра, оснащенными турбиной и системой непосредственного впрыска топлива. Полученные результаты подтвердили способность нового масла сохранять свои эксплуатационные свойства даже при пробеге в 17 000 км, что с запасом перекрывает регламентные периоды замены масла для легковых автомобилей.

Новая серия – это логичное продолжение развития флагманской линейки моторных масел бренда в условиях быстро меняющегося локального автомобильного рынка. Новый продукт отвечает требованиям широкого модельного ряда автомобилей возрастом до 5 лет таких брендов, как Chery, Haval, Great Wall и других.



ТЕПЕРЬ И НА РУССКОМ

Компания Pirelli перевела на русский язык классику «путевых заметок» – книгу итальянского журналиста Луиджи Барзини «Из Пекина в Париж за 60 дней». В 1907 году состоялось ралли «Пекин – Париж», которое считается первой крупной гонкой в автомобильной истории. В январе 1907 года Le Matin опубликовала такое обращение: «Найдется ли кто-нибудь, способный проехать на автомобиле от Пекина до Парижа этим летом?» Вызов приняли пять отважных экипажей. Под номером один в пробеге участвовал автомобиль Itala 35/45 HP, управлял им 36-летний итальянский князь Сципион Боргезе – в то время богатейший человек Италии. Его экипаж, частью которого был Луиджи Барзини, финишировал первым на две недели раньше остальных. Свою лепту в такой успех также внесла компания Pirelli, которая оснастила своими шинами автомобиль мощностью 35–45 л. с. с максимальной скоростью 113 км/ч. Журналист и член итальянского экипажа в 1908 году опубликовал свои воспоминания об этом историческом ралли, которое стало для всех настоящим приключением и ярким впечатлением на всю жизнь. Рассказ наполнен фотографиями, реальными историями, которые происходили с членами экипажа во время двухмесячного путешествия по Китаю и Сибири, по местам, где автомобиль как таковой никогда до этого не видели. Маршрут гонки пересекал с востока на запад практически всю Россию. Путевые заметки Барзини дали интереснейший срез пейзажей, традиций, укладов жизни того времени и характеров жителей России от Иркутска до границы с Германией.

«В этом году Pirelli празднует 150-летний юбилей. Для нас является абсолютно логичным перевод книги Барзини, к событиям которой мы имеем непосредственное отношение. Принято считать, что автомобильная культура России еще сравнительно молода, но это не совсем так: просто огромные территории страны диктуют свои законы. Тот, кто путешествует по России на автомобиле, по духу ближе к князю Боргезе, чем к туристу, выбравшемуся на прогулку. Поэтому для нас в Pirelli особенно радостно, что мы способствуем укреплению этого духа путешествий уже 115 лет», – говорит Аймоне ди Савойя Аоста, генеральный директор компании Pirelli в России.



НАЧАЛИ ПОСТАВКИ



KAMA TYRES реализовал первую поставку продукции на производственную площадку ООО «Соллерс Алабуга», в рамках которой были отгружены летние легкогрузовые шины 195/70R15C KAMA TRACE. Также в планах сотрудничества поставки шин KAMA TRACE в типоразмерах 185/75R16C и 215/75R16C. «KAMA TYRES ведет переговоры по поставке шин в объеме более 70 000 штук с текущего года с последующим ежегодным наращиванием объема на комплектацию новых коммерческих автомобилей Sollers Atlant M-209 и Sollers Argo X-200», – отметил Тимур Шарипов, исполнительный директор торгового дома «Кама». Кроме того, по заказу ООО «Соллерс Алабуга» KAMA TYRES начнет разработку дополнительного типоразмера 155R13C линейки KAMA TRACE. Старт серийного производства модели запланирован на август 2023 г.

KAMA TRACE – новая линейка летних легкогрузовых шин, разработанных для эксплуатации на легких грузовиках и микроавтобусах. Дорожный рисунок протектора, оптимально подобранная конструкция и резиновые смеси обеспечивают высокий уровень надежности, безопасности и комфорта. При разработке особое внимание уделено снижению потребления топлива, уровня шума и повышению ресурса эксплуатации. В ассортименте линейки KAMA TRACE представлены модели с посадочным диаметром 15-16 дюймов – всего 11 товарных позиций.

ОБСЛУЖАТ С ПРИВИЛЕГИЯМИ

«АВТОДОМ Пулково», официальный дилер Mercedes-Benz, предлагает клиентам привилегии на сервисное обслуживание. Благодаря параллельному импорту налажены поставки комплектующих, и «АВТОДОМ Пулково» продолжает обеспечивать качественный сервис с использованием оригинальных запчастей. Сформированный резерв оригинальных запасных частей позволяет обслуживать автомобили Mercedes-Benz в соответствии с регламентом. Если говорить о расходных материалах и запчастях для технического обслуживания, то их запаса хватит на 5-6 месяцев. Послепродажное обслуживание осуществляется без изменений. Это касается не только гарантии, но и сервиса. Средний срок поставки оригинальных запчастей для автомобилей Mercedes-Benz в Россию составляет 30 дней. Это обусловлено санкциями и длинными логистическими цепочками.

Среди наиболее востребованных сервисных услуг в «АВТОДОМ Пулково» – техническое обслуживание и шиномонтаж. В дилерском центре используются только оригинальные запчасти и расходные материалы, а также оборудование, рекомендованное немецким производителем для диагностики и проведения регламентных и ремонтных работ. Для диагностики автомобилей Mercedes-Benz специалисты «АВТОДОМ Пулково» используют оборудование, которое полностью соответствует требованиям немецкого автопроизводителя.



Кроме того, в «АВТОДОМ Пулково» действуют специальные предложения на сервисные услуги.

Среди них спецпредложение «Заряжен на зиму», которое включает диагностику Mercedes-Benz по 12 пунктам. В это предложение входят технологическая мойка автомобиля и зимняя омывающая жидкость. Воспользовавшись предложением «Не покупайте коша в мешке», можно получить профессиональную оценку технического состояния автомобиля специалистами сервисного центра «АВТОДОМ Пулково». Комплексная диагностика при первом визите для новых клиентов выполняется бесплатно. «Не откладывайте на завтра то, что можно покрасить сегодня!» – так называется привилегия, благодаря которой кузовной ремонт автомобиля Mercedes-Benz станет еще выгоднее. В услугу входят снятие и установка деталей, разборка, сборка, материалы для покраски, подбор колера и работа специалистов.

ДЛЯ СПЕЦТЕХНИКИ ХСМГ

ЛУКОЙЛ начал поставки масел для технического обслуживания спецтехники ХСМГ в адрес компании «СюйГун Ру» – официального дистрибьютора бренда в России. Ассортимент смазочных материалов, производимых для ХСМГ, включает в себя полную линейку применяемых продуктов моторной, трансмиссионной и гидравлической группы, а также антифризы. На первом этапе компания наладила выпуск около 10 наименований масел разных групп и вязкости в соответствии с требованиями производителя спецтехники. Вся продукция успешно прошла лабораторные испытания, а также тестирование в полевых условиях в течение 18 месяцев. В общей сложности в испытаниях масел было задействовано более 170 единиц техники ХСМГ, используемых на строительстве автомагистрали М-12 Москва – Казань.

По итогам тестов масла моторной группы производства ЛУКОЙЛ продемонстрировали высокую стабильность вязкостно-температурных и моюще-диспергирующих свойств в течение всего межсервисного периода, обеспечивая надежную защиту двигателей. В свою очередь гидравлические и трансмиссионные масла получили высокую оценку стабильности и запаса вязкостно-температурных свойств.

Вся линейка смазочных материалов обеспечивает надежную эксплуатацию техники в широком температурном диапазоне, в том числе в суровых арктических условиях. В ближайшей перспективе планируется расширение ассортимента смазочных материалов для обслуживания техники ХСМГ в России.





НОВЫЙ РЫНОК – НОВЫЕ БРЕНДЫ

СЕГОДНЯ МЫ ЖИВЕМ В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН, ПРИЧЕМ В РАЗНЫХ ОБЛАСТЯХ. ШИННЫЙ РЫНОК РОССИИ ИСКЛЮЧЕНИЕМ НЕ СТАЛ, А САМЫМ ВАЖНЫМ ЯВЛЕНИЕМ СТАЛО ПОЯВЛЕНИЕ НА НЕМ НОВЫХ ИГРОКОВ. ОДНИМ ИЗ САМЫХ ЯРКИХ ПРИМЕРОВ ЯВЛЯЕТСЯ LANDSAIL ИЗ КИТАЯ, БРЕНД С ИНТЕРЕСНОЙ ИСТОРИЕЙ, ШИРОКО ИЗВЕСТНЫЙ В АЗИИ, АМЕРИКЕ И ЕВРОПЕ. ЧТО КАСАЕТСЯ ПРОДУКЦИИ НОВОЙ ДЛЯ РОССИИ ТОРГОВОЙ МАРКИ, ТО ЕЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПРИДЕРЖИВАЮТСЯ ЧЕТКО СФОРМУЛИРОВАННОГО ПРИНЦИПА: «ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЛУЧШИЕ ДОСТУПНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ШИН ВЫСОЧАЙШЕГО КАЧЕСТВА» ▢ **ВЛАДИМИР ОГОРОДОВ** ▢ **ФОТО LANDSAIL**

КОГДА МОЛОДОСТЬ НЕ ПОМЕХА

В своем развитии торговая марка Landsail использовала индивидуальные программы, но в основе всегда было движение по пути инноваций. Шины Landsail изготавливаются на производстве, принадлежащем компании Qingdao Sentury Tire, рождение которой датируется 2007 годом. Одно из самых крупных предприятий, на котором изготавливаются радиальные шины для легковых автомобилей и годовая производственная мощность которого составляет около 16 млн шин, расположено в китайском Циндао, и именно на этом заводе производится продукция под брендом Landsail. О приверженности пути инноваций говорит тот факт, что предприятие было построено согласно стратегии «Индустрия 4.0», то есть с максимальным

уровнем использования автоматизации процессов производства. В Китае компания имеет еще одну фабрику, на которой производятся авиационные шины. В 2015 году Qingdao Sentury Tire запустила завод в Таиланде, позволявший изначально ежегодно производить до 10 млн шин сегментов PCR и UHP с последующим расширением программы производства до 16 млн шин. Строительство еще одной фабрики в Таиланде, предназначенной для выпуска легкогрузовых шин, а также шин для грузовиков и автобусов, было начато в 2019 году. В ближайших планах компании строительство завода в Марокко, на котором будут выпускаться шины для европейского рынка. Кстати, многие ведущие мировые производители размещают заказы на производство шин под их брендами на производственных мощностях Qingdao Sentury Tire, отмечая таким образом высокий уровень технологий и качество выпускаемой продукции. Важно и то, что Sentury является частной компанией и работает без привлечения государственного

капитала, а значит, обладает достаточной гибкостью и свободой в принятии решений.

Шины Landsail, одного из флагманских брендов Qingdao Sentury Tire, производятся с 2009 года. И опыт клиентов, отдавших предпочтение продукции этой торговой марки, доказывает, что «использование лучших доступных технологий» – не просто красивая фраза в брендбук, а значимая часть философии компании. Не случайно сегодня марка Landsail представлена в 100 странах мира, и ее шины уже успели себя зарекомендовать не только как бюджетный, но и как надежный и высокотехнологичный продукт.

БЕЗ ПРОБ И ОШИБОК

Для помощи в разработке моделей Landsail и для наладки оборудования были приглашены опытные евро-



1 2 Все основные процессы производства автоматизированы и роботизированы.
3 Завод в Циндао был построен на основании стратегии «Индустрия 4.0».



пейские инженеры. Само оборудование на предприятии Qingdao Sentury Tire поставлялось лучшими в этой отрасли мировыми производителями. Как уже говорилось выше, использование стратегии «Индустрия 4.0» позволило успешно интегрировать все производственные звенья в единый цикл работы, обеспечив как необходимую производительность предприятий, так и высокое качество продукции. Что касается последнего, то контроль обеспечен на всех стадиях производства, начиная с тщательной проверки качества сырья и компонентов, которые поступают на заводы Qingdao Sentury Tire Co., Ltd.

Все предприятия компании имеют собственные отделы исследований и разработок, а скоро начнет свою работу европейский R&D Center, расположенный в Германии. Но уже сейчас можно говорить о полной инженерной и технологической самостоятельности компании, за время работы которой было оформлено 208 различных патентов и 12 патентов на модели, внедрено 11 изобретений, официально зарегистрировано 185 рисунков протектора. Если же вернуться к вопросам качества, то стоит еще раз напомнить, что на одном из предприятий компании выпускается продукция, которая требует самой строгой сертификации, – авиационные шины. В 2016 году был получен допуск для установки шин Sentury на самолет Boeing 737, а через два года в ассортименте появились еще три новые модели. О постоянно растущем спросе на шины Sentury говорит тот факт, что завод ежегодно выпускает 80 000 авиационных шин.

ВЫБОР ЕСТЬ!

Выбор шин потребителями определяется многими критериями: от особенностей эксплуатации до доступной линейки типоразмеров. И, конечно же, очень важна технологическая состоятельность компании-производителя. Лет семь назад этикетка «Made in China» наверняка серьезно повлияла бы на выбор, но сегодня многие товары, произведенные в Китае, с успехом соперничают с именитыми европейскими брендами. Причем те товары, для разработки и производства которых необходимы самые высокие технологии. Шины Landsail исключением не стали. Важно и то, что при их разработке и тестировании моделировались условия эксплуатации в различных природных и климатических зонах России. Стойкость к аквапланированию, высокий уровень сцепления на разных типах дорожного покрытия, оптимальные для разных моделей составы резиновых смесей (например, выверенное содержание диоксида кремния в разных компаундах обеспечивает шинам необходимую эластичность в широком диапазоне температур) – при разработке шин Landsail учитывались все важные эксплуатационные характеристики. Не были забыты и такие важные параметры, как низкий уровень сопротивления качению (показатель, способствующий топливной экономичности автомобиля), а также акустический и динамический комфорт. Ко всему вышесказанному стоит добавить привлекательную цену.

4 Участок вулканизации шин, оснащенный современным оборудованием.

5 Завод имеет собственный центр R&D и комплекс лабораторий.

ПОМИМО ХАРАКТЕРИСТИК, КОММЕРЧЕСКИЙ УСПЕХ ВО МНОГОМ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ШИРОТОЙ АССОРТИМЕНТА ПРЕДЛАГАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ.

Помимо характеристик, коммерческий успех во многом определяется широтой ассортимента предлагаемой продукции. В России представлены как зимняя, так и летняя линейки шин Landsail, причем выбор в обоих сегментах впечатляет. В зимней «коллекции» представлены три модели: фрикционные шины Snow Star и Winter Lander с типоразмерами от 155/65R13 до 245/45R19, а также шипованные шины Ice Star с размерным рядом от 175/65R14 до 275/50R21. Для летней эксплуатации предлагается широкий выбор типоразмеров шин Landsail, от 155/65R13 до низкопрофильных 305/40R22, при этом ряд летних моделей относятся к категории Ultra High Performance и имеют индексы скорости W (до 270 км/ч) и Y (до 300 км/ч). И еще один важный момент: в сети розничных партнерских магазинов была запущена акция по гарантии на зимние шины. С полным списком этих магазинов можно ознакомиться на официальном сайте Landsail в России. □

ОПТИМАЛЬНЫЙ ВЫБОР ПО РАЗУМНОЙ ЦЕНЕ



АДРЕСА ТОЧЕК ПРОДАЖ НА
LANDSAILTYRES.RU



УЖ ЕСЛИ ВЦЕПИЛИСЬ...

К ЗИМНЕМУ СЕЗОНУ 2021–2022 КОМПАНИЯ NOKIAN TYRES ПОДГОТОВИЛА ШИПОВАННУЮ ШИНУ HAKKAPELIITTA 10. ИНТЕРЕСНО, ЧТО ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ КОНЦЕРНА НОВАЯ МОДЕЛЬ СРАЗУ ПОЛУЧИЛА МОДИФИКАЦИЮ, ОРИЕНТИРОВАННУЮ НА РЫНКИ РОССИИ, БЕЛОРУССИИ И КАЗАХСТАНА. «СПЕЦЗАКАЗ» ОТМЕТИЛИ ИНДЕКСОМ «Р» □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

ЧТО НОВЕньКОГО?

Гораздо легче перечислить, что осталось «из старенького». В первую очередь это симметричный направленный рисунок протектора – традиционное исполнение для зимних шин финского концерна. А вот сам рисунок получил новые дизайнерские решения. Центральная часть – с плотными, жестко связанными между собой блоками (хороший отклик на руление, особенно на чистом асфальте), шашки протектора в боковых зонах более узкие

и длинные, чем были в Hakkapeliitta 9 (шашек стало больше, а значит, и количество кромок зацепления возросло), максимальное количество ламелей приходится на центральную зону протектора, при этом они полностью не разрезают шашки (жесткая конструкция опять же идет на пользу управляемости).

Над ламелями в Nokian Tyres поработали основательно. Во-первых, здесь использованы разные их формы: 3D-ламели плечевых зон более длинные и расположены под разными углами. Во-вторых, ламели прорезаны очень глубоко, и большая их часть остается работоспособной даже

при остаточной глубине протектора в 4 мм, то есть на протяжении всего жизненного цикла шины. Кстати, изначальная глубина протектора Nokian Hakkapeliitta 10p составляет 9,5 мм. Конечно же, работа была проведена и над резиновой смесью, причем в этом случае удачно сложился пазл технических характеристик шины и экологической составляющей. Например, пластификаторы нового поколения позволили, по сравнению с Hakkapeliitta 9, расширить температурный диапазон (очень важная характеристика для зимних шин), а использование соснового экстракта и рапсового масла увеличило срок службы шины. Последнее важно и для кошелька покупателя, и для экологии: период от установки новых шин до их утилизации будет существенно продлен.

БОЛЬШЕ ШИПОВ –
БОЛЬШЕ ШУМА?
А ВОТ И НЕТ

О ГЛАВНОМ

На самом деле любая шина – это комплексное решение, но если мы говорим о шинах шипованных, то шипам



БЛАГОДАРИМ
ДИРЕКТОРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО МОТОТРЕКА ДОСААФ
ГЕННАДИЯ СЕВАСТЬЯНОВА
ЗА ПОМОЩЬ В ОРГАНИЗАЦИИ ТЕСТА.



здесь придается особое значение. Как и в предшествующей модели, в Hakkapeliitta 10P использован метод двойной ошиповки: центральная и боковые части шин имеют два разных вида шипов. Шипы в центральной части отвечают за разгон и торможение, а шипы плечевых зон обеспечивают поперечное сцепление. Схема ошиповки уже опробованная, а сами шипы имеют новый дизайн. Это касается и фланца, и тела шипа, и твердосплавной вставки, и веса, который составляет всего 0,9 грамма. Кроме того, шипы в российской версии чуть длиннее, чем в Hakkapeliitta 10. А еще увеличилось их количество: если в Hakkapeliitta 9 размера 205/55R16 их было 190, то аналогичный размер Hakkapeliitta 10P имеет 220 шипов.

Больше шипов – больше шума? А вот и нет. Первое, на что я обратил внимание, – это слабый шум с нераздражающей частотой, который издавали шины на чистом асфальте. А ведь именно акустический комфорт часто становится решающим при выборе шипованных



или фрикционных шин. Финны из Nokian Tyres это учли и оптимизировали расположение шипов, дабы избежать шумовых пиков. Вдобавок в Hakkapeliitta 10P применена оригинальная технология фиксации шипов в базовом слое, который в новой шине стал более жестким. И еще под каждым шипом есть «подушка» из мягкой резиновой смеси и полость с воздухом. Триада из мягкой резиновой смеси, воздушного амортизатора и более толстого слоя резины между шипом и брекером отлично сработала на благо акустического комфорта.

ЗНАЕШЬ, КУДА ЕДЕШЬ

От управления автомобилем, обутым в Nokian Hakkapeliitta 10P, я получил удовольствие, причём на зимних дорогах с разными типами покрытия отмечал, что технологии и решения, заложенные в этой шине, действительно работают. Будь то сухой асфальт, проселочная дорога с промоинами и ледяной колеей от внедорожников или неделями не убираемая снежная целина при подъезде к гаражу, единственной проблемой для передвижения мог стать недостаточный дорожный просвет автомобиля. Все было настолько хорошо, что мы с экспертом нашего журнала, известным автогонщиком Виктором Березовским, решили пойти

вопреки философии Nokian Tyres. Дело в том, что я как-то поинтересовался у маркетологов концерна, почему они никогда не являются спонсорами в дисциплинах автогонок? Это при том, что амбассадором компании являлся не кто иной, а сам Мика Хаккинен. Да и на полигоне в Ивало, где часто проходили презентации новинок, всегда была возможность «прохватить» за рулем раллийного автомобиля. Ответ был примерно такой: «Мы создаем свои шины для того, чтобы наши клиенты всегда могли чувствовать уверенность на зимней дороге, ощущая себя в полной безопасности. А автогонки – это риск». Так вот, вопреки этой философии мы решили опробовать Hakkapeliitta 10P в спортивном режиме на дорожке санкт-петербургского мототрека ДОСААФ. Покрытие самое коварное – лед, слегка припорошенный снегом. Сначала классические «змейка» и «лосиный тест»... Здесь шипы настолько цепко держались за лед, что автомобиль шел как по рельсам. А на дуге поворота нет-нет да и приходилось – для красивого кадра – подержать «ручник», иначе «выставить» автомобиль боком было не так-то просто.

Вердикт, который мы с Виктором вынесли, достаточно короткий: то, что заложили инженеры Nokian Tyres в Hakkapeliitta 10P, полностью себя оправдало, а сильная сторона этих шин в их предсказуемом поведении, позволяющем уверенно управлять автомобилем в любых дорожных условиях. □

- 1 2 3** На «змейке» автомобиль едет как по рельсам, а вот сорвать его в занос не так просто.
4 Пример шинной эволюции. Слева направо: Hakkapeliitta 1, Hakkapeliitta 7, Hakkapeliitta 8, Hakkapeliitta 10P.



БЕЗ СТРАХА И УПРЕКА

КОМПАНИЯ NOKIAN TYRES БЕЗ ВСЯКОГО СОМНЕНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ ЛИДЕРОМ В РАЗРАБОТКЕ И ПРОИЗВОДСТВЕ ЗИМНИХ ШИН. ОСОБЕННО ШИН ДЛЯ СУРОВОЙ ЗИМЫ. ИНТЕРЕСНО И ТО, ЧТО КАЖДАЯ НОВАЯ МОДЕЛЬ СУЩЕСТВЕННО ПРОГРЕССИРУЕТ В СРАВНЕНИИ С ПРЕДЫДУЩЕЙ. НЕШИПОВАННАЯ ШИНА НАККАРЕЛИИТТА R5 ИСКЛЮЧЕНИЕМ НЕ ОКАЗАЛАСЬ. МЫ НЕ СТАЛИ ПРОВОДИТЬ ЗАМЕРЫ ИЛИ СРАВНИВАТЬ ПРОДУКТ NOKIAN С КОНКУРЕНТАМИ, А ПОСТАРАЛИСЬ СУБЪЕКТИВНО ОЦЕНИТЬ, КАК РАБОТАЮТ ТЕХНОЛОГИИ, ЗАЛОЖЕННЫЕ В ЭТОЙ ШИНЕ **ВИКТОР БЕРЕЗОВСКИЙ** **ФОТО СТАНИСЛАВА ШУСТИЦКОГО**

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Для начала небольшое вступление о той концепции, которую исповедуют в Nokian Tyres. Речь о безопасности и экологии, практически о семейных ценностях. К вопросам экологии мы еще вернемся, а вот безопасность на зимней дороге в большой степени зависит от «точек контакта», то есть от шин.

СЛОГАН ДЛЯ NOKIAN HAKKAPELIITTA R5: «ПРЕДСКАЗУЕМОСТЬ ПО ЗАМЫСЛУ И ДИЗАЙНУ»

На презентации Hakkapeliitla R5 прозвучало определяющее высказывание маркетологов финской компании: «Мы должны быть рядом с потребителем не только во время продажи шин, но и на каждом километре его пути». А еще с выпуском Hakkapeliitla R5 был предложен новый слоган: «Предсказуемость по замыслу и дизайну». Лучше не скажешь. Согласитесь, именно этого мы и ждем от шин: нам важно затормозить там, где мы ожидаем, сохранить сцепление в повороте дороги на любом виде покрытия, не попасть в снежный плен из-за пробуксовки шин. И все это при том, что зимняя

дорога – это не только «мороз и солнце, день чудесный». Это плюсовая температура, которая на следующий день может смениться серьезным «минусом», гололед, снеговаяпады, сухой вымороженный асфальт или слякоть...

ПОЧЕМУ ТАК НАРИСОВАНО

Hakkapeliitla R5 имеет новый рисунок протектора, и связано это с более «продвинутой» адаптацией к разным видам зимнего дорожного покрытия. Размер





шашек протектора стал меньше, а значит, и острых кромок, от которых в большей степени зависит сцепление на скользких покрытиях, стало больше (как говорят сами разработчики, количество шашек, находящихся в контакте с дорогой, увеличилось на 40%).

Если вернуться к сюрпризам зимней дороги, то я вспоминаю свое путешествие в Рованиemi, вотчину Санта-Клауса. Большая часть пути проходила при хорошем «минусе», но асфальт был абсолютно сухим – в Финляндии не используют соль или реагенты. На наших зимних дорогах история более разнообразная, но и с сухим асфальтом повстречаться довелось. ПДД не нарушал, но там, где позволяла дорожная обстановка, ехал активно. Претензий к тому, как ведут себя шины на асфальте, не было. Казалось бы, увеличение количества шашек протектора должно привести к их подламыванию при маневрировании и более «рыхлому» пятну контакта, но финские дизайнеры решили и эту проблему, «нарисовав» сдвоенные шашки. Таким образом, технология Arctic Block Grip обеспечила необходимую жесткость центральной части протектора.

В плане управляемости есть еще один важный момент, касающийся конструкции шины. С учетом того, что наша модель с индексом SUV предназначена для кроссоверов и внедорожников, во всех ее типоразмерах применен двойной слой текстильного брекера. Такая конструкция вкупе с более жестким составом резиновой смеси позволяет шине сохранять стабильность при эксплуатации на тяжелых автомобилях. И уже традиционно для продуктов Nokian Tyres, предназначенных для SUV, в состав резиновой смеси боковин интегрированы волокна арамиды, так что и по разбитым дорогам с наледью и промоинами можно было ехать без особых опасений.

СЕКРЕТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Об увеличении количества острых кромок, способствующих сцеплению шин на укатанном снегу и ледяной поверхности, уже говорилось выше, но на благо надежного сцепления работает и резиновая смесь. Важным компонентом в компаунде Hakkapeliitta R5 стали частицы Arctic Grip Crystals третьего поколения. Что это за зверь, финны предпочли не рассказывать, но альянс рисунка протектора и резиновой смеси на ледяной поверхности работает отлично. При торможении «в пол»



длина тормозного пути, сопровождаемого стрекотом ABS, предсказуема сообразно скорости движения, а если тормозить «без фанатизма», то и ABS остается без работы. Важно и то, что те самые секретные частички проявляются в протекторе по мере износа шины, поддерживая ее характеристики на протяжении всего жизненного цикла. Как уже было сказано, своих замеров мы не проводили, но внутренние тесты Nokian Tyres показали, что зимние характеристики Hakkapeliitta R5, в сравнении с предыдущей моделью, улучшились на 4%. Скажете, улучшение незначительно? А вот и нет – например, тормозной путь на скользком покрытии со скорости 80 км/ч до полной остановки стал на 5,6 метра короче!

ТИХИЕ И ЭКОЛОГИЧНЫЕ

Не могу сказать, что шумоизоляция Renault Duster на премиальном уровне, но благодаря этому удалось по достоинству оценить акустический комфорт Hakkapeliitta R5, причем даже на чистом асфальте и во всем диапазоне скоростей. Еще один важный момент – это низкий уровень сопротивления качению, а значит, хорошие показатели топливной эко-



номичности. Представители Nokian Tyres утверждают, что Hakkapeliitta R5 позволит на 2,8% снизить расход топлива в сравнении с результатами моделей ближайших конкурентов. Что ж, зима длинная, будем отмечать и анализировать этот параметр. Снижение расхода топлива – это сокращение выброса вредных веществ в атмосферу, и об этой экологической составляющей даже у нас в стране стали говорить все больше и больше. Но финские производители в вопросах охраны окружающей среды пошли еще дальше: Nokian Hakkapeliitta R5 на 25% состоит из перерабатываемых или возобновляемых материалов. Предшественница R5, Nokian Hakkapeliitta R3, обладала очень высоким уровнем износостойкости, что тоже немаловажно для экологии. Как, впрочем, и для бюджета покупателя этого продукта. Инженерам Nokian Tyres в R5 удалось, на фоне улучшения большинства характеристик, сохранить высокие показатели износостойкости предыдущей модели. Своеобразной гарантией этого утверждения может служить глубина протектора Nokian Hakkapeliitta R5, которая составляет 8 мм – такие шины и с любой зимней дорогой справятся, и прослужат долго. □

- 1 На сухом асфальте управляемость R5 отличная...
- 2 ...но и с такой дорожкой, «украшенной» ледяной колеей, шины справились без всякого труда.
- 3 Nokian Hakkapeliitta R5 продемонстрировала удивительный баланс сцепления и управляемости и на голом льду, и в глубоком снегу.



ПО ЕДИНОМУ СТАНДАРТУ

В КАТАЛОГАХ ПРОДУКЦИИ, КОТОРУЮ ВЫПУСКАЕТ КОМПАНИЯ СТР, ВПЕЧАТЛЯЮЩИЙ СПИСОК ТОГО, ЧТО ТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ РЕМОНТА ПОДВЕСКИ, РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ, ТРАНСМИССИИ И ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ АВТОМОБИЛЕЙ. ЧТО КАСАЕТСЯ КАЧЕСТВА, ТО ДЕТАЛИ КОРЕЙСКОГО БРЕНДА УЖЕ ДАВНО ПО ДОСТОИНСТВУ ОЦЕНИЛИ НЕ ТОЛЬКО ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ, НО И ТЕ ПОТРЕБИТЕЛИ, КОТОРЫЕ ИСПОЛЬЗУЮТ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ СТР В ПОСЛЕПРОДАЖНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ. СЕКРЕТ УСПЕХА ПРОСТ: АБСОЛЮТНО ВСЕ ДЕТАЛИ СТР, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НА РЫНКЕ AFTERMARKET, ПРОИЗВЕДЕНЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕХ ЖЕ МАТЕРИАЛОВ, ТЕХНОЛОГИЙ И ОБОРУДОВАНИЯ, ЧТО И ПРОДУКТЫ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ КОНВЕЙЕРОВ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО СТР

НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ В РАЗВИТИИ

Компания СТР была основана в 1971 году в городе Пусан. В то время южнокорейский автогигант готовился к выпуску первого серийного автомобиля под собственным брендом, и вопрос локализации на этом этапе был крайне важен. В первую очередь речь шла о деталях подвески и рулевого управления. Отсюда и «заводские» корни СТР. В 1974 году на автозаводе началось производство первой отечественной малолитражки с использованием комплектующих местного производителя, а Central Corporation (таким в 1992 году стало официальное название компании) уже с интересом посматривала и на конвейеры других производителей.

В связи с ростом популярности продукции СТР потребовалось расширение площадей, и в 1987 году основное производство было перенесено в город Чангвон.

Таким образом, все было готово к дальнейшей экспансии на мировых рынках, и в 1995 году детали под брендом СТР начали поставляться на заводы американских автопроизводителей, а в 2005-м к этим маркам добавились представители «большой немецкой тройки». При этом эффективность работы предприятия позволила не только полностью удовлетворять спрос на поставки деталей «заводчанам», но и начать в 1994 году работу в новом сегменте – производстве деталей OEM.

«
СЕГОДНЯ
ПРОДУКЦИЯ СТР
ВЫПУСКАЕТСЯ
НА 14 ЗАВОДАХ,
11 ИЗ КОТОРЫХ –
В ЮЖНОЙ КОРЕЕ
»

Если вернуться к качеству продукции для aftermarket, вопросу, который больше всего волнует потребителей, то, согласитесь, просто нерентабельно на одном и том же оборудовании производить продукцию первого и второго сорта или менять технологии для разных уровней деталей. Для справки: 90% деталей, выпускаемых СТР, предназначены для конвейеров автопроизводителей и 10% – комплектующие сегмента aftermarket. Эти цифры в очередной раз подтверждают тот факт, что для селекции деталей по соображениям «лучше – хуже» нет оснований.

Еще один вопрос, который может возникнуть у сомневающийся, – это цена, которая у деталей СТР весьма привлекательна. Все дело в ценообразовании с учетом высокого уровня локализации. Например, производство продукции СТР металлоемкое, а сталелитейная промышленность Южной Кореи одна из лучших в мире, так что в затратах на импорт металла для производства в этом случае нет необходимости. Да и сотрудники собственного центра исследований и разработок, который компания СТР активно развивала и сегодня продолжает этот процесс, без дела не сидят. К примеру, в компании была разработана собственная уникальная технологияковки алюминия, а результатом этой работы стал еще больший интерес потребителей к легким и прочным деталям подвески, производимым СТР.

ПРОДОЛЖАЯ ПУТЬ ИННОВАЦИИ

Сегодня продукция СТР выпускается на 14 заводах, 11 из которых расположены в Южной Корее. В ассортименте деталей порядка 6000 наименований. Тем не менее этот





2
3
список каждый год пополняется четырьмя сотнями новых артикулов, причем нередко это детали с очень интересными инженерными решениями. Хорошим примером этому могут служить недавно появившиеся на российском рынке гибридные стойки стабилизатора поперечной устойчивости. О назначении этого узла говорит его название: он помогает минимизировать крены автомобиля в поворотах. Конструктивно это П-образная пружина, соединенная штангой, которая при повороте автомобиля выполняет функцию торсиона. Своеобразными «блоками управления» в этой системе как раз и являются стойки. Рано или поздно стойки изнашиваются и требуют замены. Момент очень важный – корректность работы подвески можно рассматривать только в комплексе, так как ее работа зависит от каждого из компонентов конструкции. Следующим шагом после обнаружения неисправности становится выбор запчасти.

О сильных сторонах предложений CTR было сказано выше, поэтому стоит обратить внимание на те инновации, которые в данном случае отличают гибридные стойки стабилизатора от обычных, также имеющихся в ассортименте компании. Кстати, именно в гибридном исполнении стойки стабилизатора поставляются на конвейеры заводов «большой детройтской тройки». Преимущество нового продукта перед «классическими» аналогами очевидны, причем прогрессивные изменения коснулись всех частей конструкции. Тяга выполнена из алюминиевого сплава серии 6000, который отличается высокой прочностью, при том, что его вес на 20-30% меньше, чем у стальной конструкции. Факт, достойный внимания, так как конструкторы автомобилей всегда стараются снизить неподдресоренные массы. Корпус шарнира изготовлен из полимера, армированного стекловолокном, и по прочности не уступает стальному аналогу, но куда важнее то, что узел надежно защищен от коррозии. Интересно решен и сам узел шарнира, который перемещается в отлитом

из полимера корпусе. Обычно шарнир в металлической «обойме» опирается на стальной подпятник, и именно в этом месте нередко возникает очаг коррозии. Прогрессирующая ржавчина затрудняет перемещение шарнира, способствует образованию задиров, люфта, и в результате стойки стабилизатора требуют более частой, чем хотелось бы, замены. В гибридных стойках стабилизатора отлитая из полимера сфера седла точно повторяет контуры большей части шарнира и таким образом обеспечивает его плотную посадку с отсутствием люфта. Все это способствует не только эффективной работе стоек стабилизатора, но и их долговечности. Еще одной важной деталью всей конструкции является пыльник, который разработчики CTR также не обошли вниманием (как уже говорилось выше, новые инженерные решения коснулись буквально всех узлов гибридных стоек). В новинке применен гофрированный (двухторцовый) пыльник, решение, которое позволило обеспечить его эластичность даже при максимальном рабочем угле отклонения пальца – сколь бы велика ни была артикуляция элементов подвески, повреждения пыльника можно не опасаться. Кроме того, для плотного прилегания пыльника к деталям и, таким образом, гарантии герметичности в конструкции использованы два стопорных кольца. Понятно, что даже после оценки всех технических инноваций конечного потребителя в большей степени интересует «сухой остаток», в котором, конечно же, учитывается и соотно-

шение цена – качество. В случае с гибридными стойками CTR все достаточно просто. Во-первых, они будут в полной гармонии «сотрудничать» со всеми элементами подвески, а значит, работать на благо комфорта и безопасности, во-вторых, прослужат дольше «классики», что положительно скажется на бюджете их обладателя.

В заключение стоит отметить, что перед запуском в производство все новые образцы проходят разнообразные и многократные испытания в лабораториях центра исследований и разработок CTR. Например, по результатам внутренних испытаний показатели гибридных стоек стабилизатора в тестах на прочность при растяжении, продольном изгибе и при динамическом испытании на вырывание шаровой головки в два раза превосходят требования, декларируемые производителями автомобилей. А для подтверждения лабораторных тестов проводятся программы «полевых испытаний» – жесткие тесты эксплуатации деталей на автомобилях такси, после которых с уверенностью можно утверждать, что детали CTR с успехом выдержат все «прелести» любых дорог. □

- 1 В ассортименте деталей, выпускаемых CTR, 6000 наименований.
- 2 В арсенале испытателей CTR есть даже комната для замера шума, издаваемого комплектующими при работе.
- 3 Аппарат для тестирования износостойкости деталей.
- 4 Гибридные стойки CTR имеют уникальную конструкцию.



ДВАДЦАТЬ ЛЕТ, ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

«КОГДА БУДЕМ ПЕРЕХОДИТЬ ИЗ ЦЕХА В ЦЕХ ПО ТЕРРИТОРИИ ПРЕДПРИЯТИЯ, ВСЯ ФОТО- И ВИДЕОАППАРАТУРА ДОЛЖНА БЫТЬ ЗАЧЕХЛЕНА», – СТРОГО ПРЕДУПРЕДИЛА ВСТРЕЧАВШАЯ МЕНЯ В ЗАВОДСКОЙ ПРОХОДНОЙ МЕНЕДЖЕР ПО МАРКЕТИНГУ ОЛЬГА САЖИНА. Я ТОЧНО ПОПАЛ ТУДА, ГДЕ ПРОИЗВОДЯТ МАЛУЮ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННУЮ ТЕХНИКУ? МОТОБЛОКИ ПОД ГРИФОМ «СЕКРЕТНО»? ГАЗОНОКОСИЛКИ ПО ЗАКАЗУ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ? НА САМОМ ДЕЛЕ СТОЛЬ СТРОГИЕ МЕРЫ ОБЪЯСНЯЛИСЬ КАК ИСТОРИЕЙ, ТАК И СЕГОДНЯШНИМ ДНЕМ ЗАВОДА «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ», НА ТЕРРИТОРИИ КОТОРОГО ПРОИЗВОДИТСЯ ТЕХНИКА ПОД ТОРГОВОЙ МАРКОЙ «НЕВА»

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА





КАЧЕСТВО – НА ГЕНЕТИЧЕСКОМ УРОВНЕ

Если начать с корней, то прародителем нынешнего ЗАО «Красный Октябрь – Нева» можно считать акционерное общество «В. Савельев и Ко», электротехнический завод, который был основан в 1891 году. Ассортимент продукции предприятия менялся, исходя из требований времени: электрика, детали для мотоциклов и автомобилей, производство агрегатов для танков, а в 1939 году предприятие перешло под юрисдикцию Наркомата авиационной промышленности. После Великой Отечественной войны на заводе шла разработка силовых агрегатов для вертолетов, двигателей и бортовых источников питания для ракет разного назначения – от зенитно-ракетных комплексов до баллистических ракет и ракет-носителей. Традиционно все советские предприятия оборонного комплекса должны были иметь в своих производственных планах выпуск товаров народного потребления. На «Красном Октябре» «норматив» выполнялся производством двигателей для мотовелосипедов и мопедов, а в 1985 году здесь началось серийное производство мотоблоков «Нева» МБ-2, положившее начало целому семейству малой сельскохозяйственной техники, выпускаемому сегодня под торговой маркой «Мототехника «Нева». Что касается качества продукции, то во времена СССР к «ширпотребу» предприятий оборонной отрасли относились с особым уважением. Сегодня «Красный Октябрь» выпускает комплектующие для вертолетов и боевых самолетов,

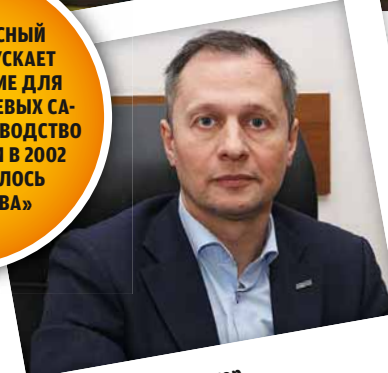
а производство малой сельхозтехники в 2002 году выделилось в самостоятельное ЗАО «КО-Нева». Сохранив территориальную принадлежность и гены.

ТАМ, ГДЕ УРОВЕНЬ ЛОКАЛИЗАЦИИ ЗАШКАЛИВАЕТ

На площадку, где выпускается продукция под брендом «Мототехника «Нева», я шел в надежде увидеть сборочное производство, а попал на предприятие едва ли не полного цикла. В коллективе Санкт-Петербургского завода 250 сотрудников, и еще 180 человек трудятся на входящем в холдинг предприятии в Великом Новгороде. Важно, что львиная доля комплектующих, которые используются при производстве техники, не связана с импортом: более 80% деталей для выпускаемых здесь изделий произведено в России (импортируются только двигатели для агрегатов), а около 60% комплектующих производится непосредственно на Санкт-Петербургском заводе. Разработка новых проектов и доработка уже выпускающейся техники также проводится в собственном конструкторском бюро.

С самого начала выпуска сельскохозяйственного оборудования на «Красном Октябре» существовало

СЕГОДНЯ «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ» ВЫПУСКАЕТ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ И БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ, А ПРОИЗВОДСТВО СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ В 2002 ГОДУ ВЫДЕЛИЛОСЬ В ЗАО «КО-НЕВА»



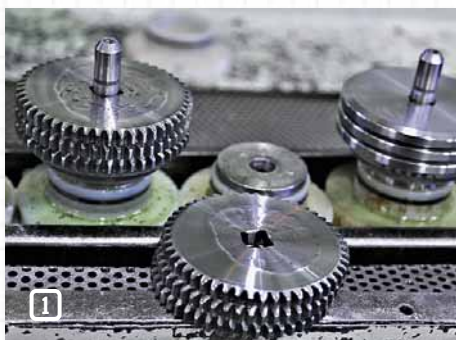
Генеральный директор ЗАО «Красный Октябрь – Нева» Дмитрий Горьков.

литейное производство, но если раньше плавка металла и отливка происходили в «ручном режиме», то сейчас производство максимально автоматизировано. Бруски алюминиевого сплава с нужными физическими и химическими свойствами загружаются в плавильную печь, после чего расплавленный металл направляется в раздаточную печь, где с высокой точностью дозируются нужные

для отливки порции. Затем процесс литья под давлением: жидкий металл поступает в узел прессования, где под давлением порядка 400 бар в пресс-форме и происходит формовка изделия. Робот-манипулятор забирает готовую деталь, подносит ее к датчикам для проверки на целостность, остужает в ванне и отправляет на обрубной пресс. Как уже говорилось выше, весь процесс, от загрузки «чужек» металла в плавильную печь до выдачи готового изделия, полностью автоматизирован – оператор только следит за режимами работы оборудования. Что касается производительности участка литья под давлением, то ежегодно здесь производится 500 тонн алюминиевых заготовок. Причем не только тех, что используются для изготовления собственной продукции, выполняются заказы и сторонних предприятий.

После процесса литья под давлением детали (в данном случае это половинки корпусов редукторов для мотоблоков и мотокультиваторов) подвергаются дополнительной обработке, при которой в специальной камере их на протяжении двух минут «бомбардируют» трехмиллиметровой дробью – процедура так называемого «поверхностного уплотнения». Да и внешний

- 1 Рождение компонентов для этих изящных агрегатов начинается в плавильной печи.
- 2 Автоматизированный комплекс для литья под давлением. Так болванки алюминиевого сплава превращаются в детали.
- 4 Участок подготовки пресс-форм.



1



2



3

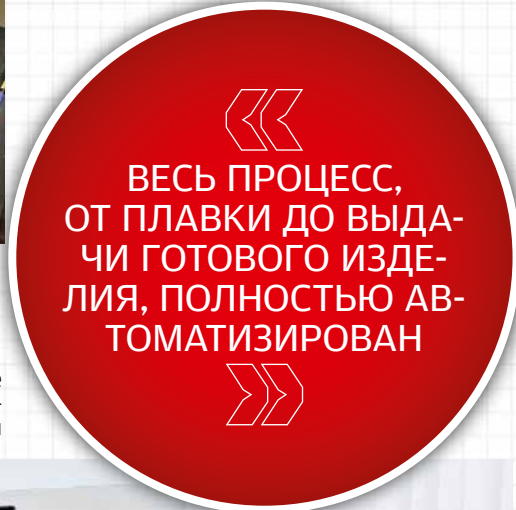
- 1 Станочный парк завода позволяет проводить весь необходимый комплекс токарных и фрезерных работ.
- 2 Закалка зубьев шестерен токами высокой частоты.
- 3 Прибор для проверки геометрического соответствия деталей.
- 4 Нарушение целостности деталей проверяется методом рентгеноскопии.

вид изделия после такой обработки становится лучше. Но и это еще «полуфабрикат» – далее половинки корпусов отправляются в цех механической обработки.

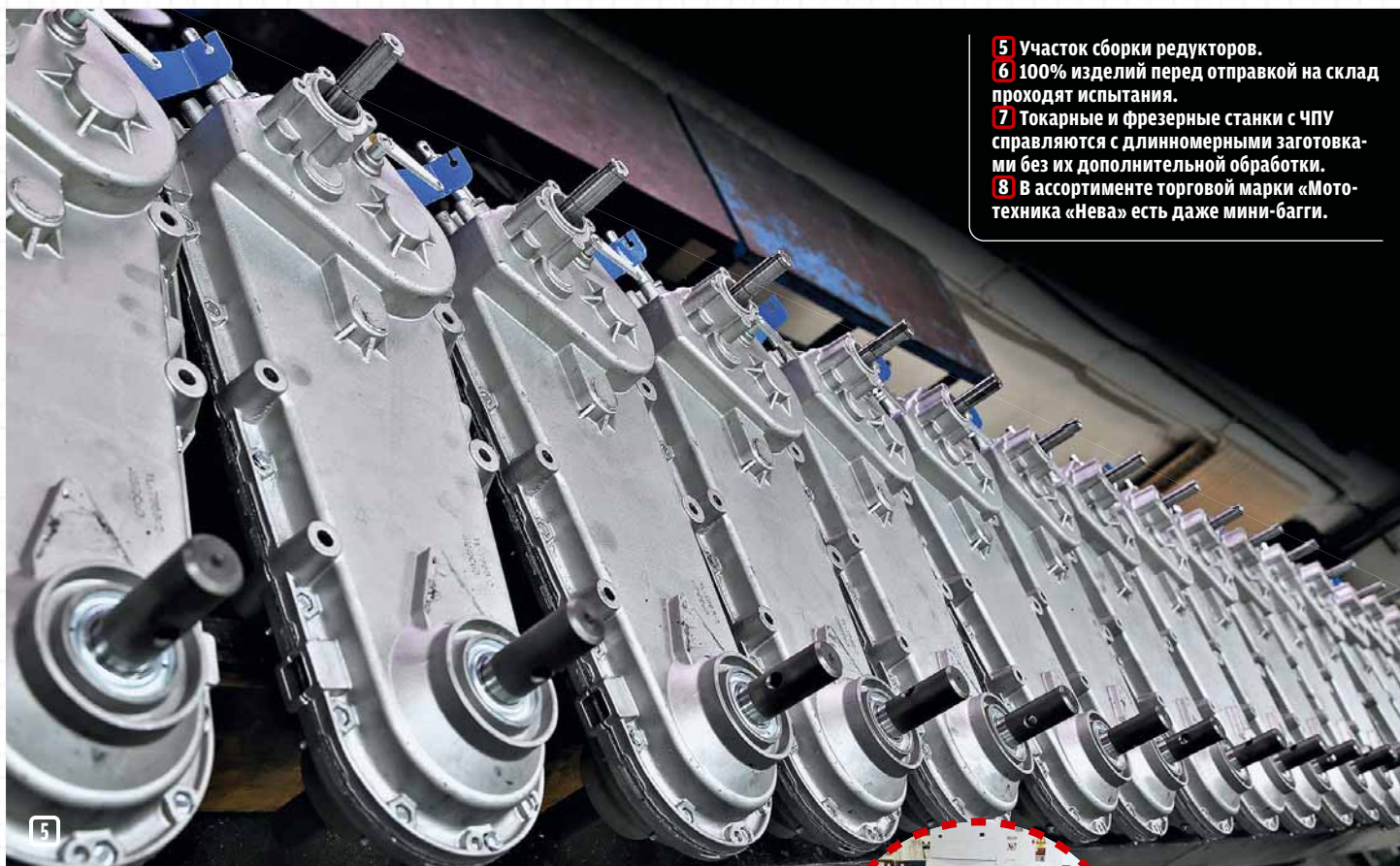
Токарными и фрезерными станками с ЧПУ, конечно же, никого не удивить, но когда многофункциональное производство сконцентрировано на небольшой территории, это впечатляет. Уже знакомые отливки

проходят финальную обработку: «под ноль» выводятся плоскости разъема и посадочные места для втулок, подшипников и сальников, нарезается резьба... Есть на участке станки, которые за одну операцию выполняют одновременно и токарные, и фрезерные работы, могут работать с длинномерными заготовками, когда метровые стальные прутки после обработки

превращаются в изящные валы или тонкие шестерни... Или станок, который позволяет «скруглить» боковые грани зубьев шестерен – так они будут легче входить в зацепление при переключении передач редуктора. Производственная мощность цеха с тремя центрами зубофрезерной обработки позволяет выпускать в сутки более 3500 шестерен.



4



- 5** Участок сборки редукторов.
- 6** 100% изделий перед отправкой на склад проходят испытания.
- 7** Токарные и фрезерные станки с ЧПУ справляются с длинномерными заготовками без их дополнительной обработки.
- 8** В ассортименте торговой марки «Мототехника «Нева» есть даже мини-багги.

ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

Ассортимент продукции «Мототехника «Нева» обширен: мотоблоки и мотокультиваторы, садовые

трактора и самоходные газонокосилки, газонокосилки и триммеры, снегоуборщики и мотобуксировщики, генераторы, бензопилы, кусторезы, воздуходувки... А еще большой пере-



чень навесного и дополнительного оборудования. При этом количество выпускаемых изделий на всех уровнях производства сопровождается контролем качества. Это и визуальный контроль на участках производства, и контроль инструментальный, который осуществляется в заводской лаборатории, оснащенной самым современным оборудованием.

Проверки начинаются с момента поступления на завод металла для литья: методом спектрометрии оценивается соответствие химического состава исходного материала заявленным параметрам. После отливки готовые изделия выборочно проходят проверку на дефектоскопическом рентгеновском аппарате, позволяющем выявить нарушения целостности металла. Соответствие геометрии готовых деталей заложенным в чертежах параметрам проверяют на измерительной машине.

Обязательным испытаниям подвергаются и все готовые изделия, что подтверждается в документах индивидуальным клеймом сотрудника, проводившего проверку. Лишь после этого изделие передается на склад для последующей отправки клиентам. Если все-таки возникают вопросы по гарантийному случаю, то «историю болезни» всегда можно отследить по штрих-кодам или серийным номерам на деталях. В генетику, о которой говорилось выше, на ЗАО «Красный Октябрь – Нева», конечно же, верить, но и тезис «доверяй, но проверяй» не отвергают. □





КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ



БОЛЬШИЕ ПЛАНЫ

В 2023 году Камский автозавод возобновит производство грузовиков нового модельного ряда. В основном речь идет о возобновлении производства новейшей линейки K5 на новой компонентной базе, но и автомобили поколения K4 в следующем году будут доступны (это будут машины, собранные из остатков комплектующих). Цель компании – обеспечение технологического суверенитета и удовлетворение спроса за счет отечественной продукции. Для сравнения, в 2021 году производство техники нового модельного ряда было на уровне 10 957 единиц, а в этом году из-за дефицита компонентов, связанного с уходом зарубежных партнеров, снизилось до 4193 автомобилей. План на 2023 год – свыше 10 тыс. машин поколений K4 и K5.

В общей сложности автогиганту пришлось локализовать 2,3 тыс. деталей и узлов, которые прежде поставлялись из ныне недружественных стран. Часть номенклатуры КАМАЗ локализовал сам, часть заместили новые партнеры. К настоящему времени автомобиль K5 локализован на 70–80%.

Кроме того, принято решение запустить в производство улучшенную версию K5 Neo с 13-литровым мотором и увеличенным до 150 тыс. км. сервисным интервалом. Серийное производство K5 Neo планируется запустить в марте. Сначала Neo будет выпускаться параллельно текущей версии, а во втором полугодии станет основным продуктом, говорится в сообщении пресс-службы.

ОТ ГАЙКИ ДО РАМЫ

Автозавод «Урал» открыл крупный логистический центр оригинальных запасных частей. Единый склад оборудован по последнему слову техники и разместит все: от гайки до рамы автомобиля. Стоимость инвестиционного проекта оценивается в 1 млрд рублей. Работа, которая была проделана за два года, действительно впечатляет. Здание построено практически с нуля после усиления несущих конструкций.

Количество ворот для приемки/отгрузки продукции увеличено до девяти. Внутри проведены новые электросети, отопление, приточно-вытяжная система. После переезда склада запасных частей на новое место существенно увеличились площади, позволяющие грамотно «развести» потоки приема, хранения и отгрузки товара. Так, основной склад занимает 10 000 м².

Комплекс создан максимально современным. Установлены докшелтеры, гидравлические уравнильные платформы. Помимо перечисленного, новый комплекс оборудован современными стеллажными системами на более 5000 палето-мест и более 25 000 мест под пластиковую тару. Для работы на многоярусных стеллажах закуплено 8 электроштабелеров с высотой подъема до 6 метров и грузоподъемностью до 1500 кг.



ДИЗЕЛЬ, ГИБРИД, ЭЛЕКТРОПРИВОД

Ford рассекретил пассажирскую версию фургона Transit Custom нового поколения, которая носит имя Tourneo Custom. Вэн предложат с двумя вариантами колесной базы, а силовая установка может быть дизельной, гибридной либо полностью электрической. На электрическом вэне E-Tourneo Custom единственный электромотор расположен на задней оси, его мощность составляет 160 кВт. Батарея емкостью 74 кВт·ч обеспечивает запас хода 370 км. Дизельные версии с мотором EcoBlue — передне- либо полноприводные. Мощность двигателя — 136, 150 или 170 л. с., коробка передач — 6-ступенчатая «механика» или 8-ступенчатый автомат. Полный привод доступен для версий мощностью 136 и 170 л. с. в сочетании с автоматом. Владельцам дизельных вэнов с МКП и двигателями мощностью 136 и 150 л. с. Ford предлагает самоблокирующийся дифференциал. Все версии Tourneo Custom имеют независимую заднюю подвеску. В прошлом поколении подвеска была зависимой. Салон с места водителя такой же, как у фургонов Transit Custom, переднее пассажирское сиденье может быть одно- либо двухместным, максимальная общая вместимость Tourneo Custom — девять человек. Сиденья в пассажирской части салона установлены на рельсах, их можно двигать и компоновать

пространство, исходя из потребностей. Во втором ряду установлены три отдельных кресла, в третьем — диван формата 2 + 1. Кресла второго ряда можно разворачивать на 180 градусов.



СНОВА НА КОНВЕЙЕР

Компания «Соллерс» возобновит производство 8-цилиндровых двигателей в первом полугодии 2023 года. Бензиновые и битопливные двигатели ЗМЗ серий 523 и 524 производились на Заволжском моторном заводе (ныне Заволжский филиал ООО «УАЗ») до 2021 года и использовались во многих известных моделях коммерческой техники и автобусов. В компании «Соллерс» сейчас видят четкую потребность рынка в таком двигателе на ближайшие несколько лет. На предприятиях, задействованных в производственной цепочке, оперативно приступили к подготовке возобновления производства и укомплектованию персоналом.

Напомним, 29 декабря 2021 года ООО «УАЗ» завершило производство двигателей V8, которое было начато в 1963 году. Всего за 58 лет их было собрано 6 531 101 шт. В отличие от более современных агрегатов, этот мотор полностью локализован в России, и проблем с его выпуском не будет. До 2020 года крупные объемы моторов ЗМЗ-523/524 закупал Горьковский автозавод, поскольку комплектовал ими классические «Газоны» и «Садко», однако устаревшие грузовики сняли с производства, в итоге ЗМЗ-523/524 поставляют только на вторичный рынок и на Павловский автобусный завод «Группы ГАЗ» для комплектования ими автобусов типа ПА3-3205 и ПА3-3203.



ПО ШОССЕ И МАГИСТРАЛЯМ

На мощностях завода КАМА Tyres запущено серийное производство линейки магистральных шин КАМА Pro NF 102. Новинка предназначена для комплектации рулевой оси грузовых автомобилей и автобусов, эксплуатируемых преимущественно на дорогах магистрального значения. Существенно, что линейка КАМА Pro NF 102 характеризуется увеличенной максимальной допустимой нагрузкой до 4000 кг на колесо (предыдущая линейка – 3750 кг). Другими отличительными свойствами новой линейки являются снижение массы шин и улучшенное сцепление с дорогой плюс ездовой комфорт.

Сегодня модельный ряд КАМА Pro NF 102 представлен типоразмером 315/70R22.5 (индекс нагрузки – 156/150, индекс скорости – L, максимально допустимая нагрузка для одинарных колес – 4000/3750 кг). В дальнейшем планируется планомерное расширение ассортимента линейки.

Бренд КАМА Pro – это высокотехнологичная и высококачественная линейка ЦМК-шин нового поколения. Особенностью всех моделей марки является новая конструкция шин и применяемая рецептура резиновой смеси, благодаря которым их эксплуатационный ресурс увеличен до 20% в сравнении с предыдущими моделями ЦМК-шин КАМА.



АДАПТИРОВАН К РОССИИ

Дистрибьютор Dongfeng начинает продажи в России тяжелого грузовика. Первая партия седельных тягачей новой модели Dongfeng DFH 4180 уже пересекает границу и направляется в Новосибирск для установки системы ЭРА-ГЛОНАСС, чтобы затем отправиться в дилерские центры по всей России.

Тягач Dongfeng DFH 4180 с колесной формулой 4x2 комплектуется 13-литровым силовым агрегатом Cummins мощностью 520 л. с. и 12-ступенчатой роботизированной коробкой передач ZF. Автомобиль специально адаптирован к российским климатическим и дорожным условиям, отличается улучшенной аэродинамикой, облегченной конструкцией с повышенной прочностью, премиальными материалами отделки и современным дизайном.

Представленная в продаже комплектация включает высокую кабину с двумя спальными местами, головную LED-оптику, кондиционер (климат-контроль), современную мультимедийную систему с 12,3-дюймовым ЖК-экраном приборной панели, топливные баки объемом 850 + 300 литров. DFH 4180 оборудован автономным отопителем кабины с устройством предпускового обогрева и дополнительным обогревателем топливной системы.

Новую модель тягача DFH 4180 представляет компания «Восточный ветер», входящая в группу компаний «СибТракСкан» и являющаяся официальным дистрибьютором грузовых автомобилей Dongfeng в России.

КАРТА ПРИОРИТЕТА

Компания ЛУКОЙЛ разработала новый сервис по подбору смазочных материалов, не имеющий аналогов в России. Его особенностью является высокая точность выдачи продуктов и их приоритизация в соответствии с рекомендациями производителей автомобилей, спецтехники и оборудования.

Цифровой сервис – собственная уникальная разработка компании. Алгоритм поиска позволяет подобрать масло любого назначения – от легкомоторной техники до нишевых промышленных агрегатов – с учетом всех требований к смазочным материалам из обширной базы транспортных средств и промышленного оборудования. Ассортимент смазочных материалов ЛУКОЙЛ насчитывает сейчас свыше 800 наименований продукции.

В перспективе функционал сервиса может быть расширен для использования другими поставщиками смазочных материалов. Воспользоваться новым интернет-сервисом можно на официальных веб-ресурсах ЛУКОЙЛ.





ВХОД ПО БУКВЕ «А»

ПОСЛЕ ТОГО КАК FORD ПЕРЕСТАЛ СОТРУДНИЧАТЬ С ГРУППОЙ «СОЛЛЕРС», ПОСЛЕДНЯЯ ЗАНЯЛАСЬ ПОИСКАМИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРА ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ В ЕЛАБУГЕ. В СИЛУ НЫНЕШНЕГО СКУДНОГО ВЫБОРА — В «СОЛЛЕРС» ВСЕГДА СПЕЦИАЛИЗИРОВАЛИСЬ НА КОМТРАНСЕ — РЕШЕНО БЫЛО ОСТАНОВИТЬСЯ НА КИТАЙСКОЙ МАРКЕ JAC. ИЗ ЕЕ МОДЕЛЬНОГО РЯДА ВЫБРАЛИ ДВЕ МАШИНЫ, КОТОРЫЕ НАЗВАЛИ SOLLERS ARGO И SOLLERS ATLANT

□ АЛЕКСАНДР ИВАНОВ □ ФОТО МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА

НЕЛЬЗЯ СКАЗАТЬ, ЧТО МЫ ВПЕРВЫЕ видим эти машины. Argo — бескапотный компактный грузовик, своими корнями уходящий к древнему японскому развозному Mitsubishi середины 1980-х. Позднее он возродился в виде корейского Hyundai Porter. Машина настолько полюбилась российским бизнесменам, что стала своего рода эталоном легкого развозного грузовика в РФ. В начале второго десятилетия нынешнего века китайские умельцы предложили свое прочтение бывшего бестселлера под маркой JAC N35; все та же рамная конструкция, передняя торсионная подвеска, мост на рессорах сзади и возможность запросто брать на борт более тонны груза. Argo как раз является русифицированным вариантом такой машины.

Для некоей иллюзии свободы выбора «Соллерс» предложил для грузовичка два мотора: бензиновый и дизельный. Оба объемом два литра. Мощность бензинового 147 л. с., крутящий момент 196 Нм, у дизельного «всего» 130 сил, но крутящий момент 285 Нм. Первый вариант предпочтут городские «коммерсы», а для межгорода (перевозчиков на дальнем плече на малотоннажном транспорте в России пруд пруди) лучше подойдет дизель.

Коробка передач у машины только механическая, и это нормально для коммерческого автомобиля. В ходе презентации мелькнул слайд Argo с двухрядной кабиной и возможным полным приводом, но это, вероятно, отображение перспективы завода, модель на вырост, так сказать. Ближе к воплощению был вариант на электротяге; впрочем, это скорее отечественный реверанс компании в сторону зеленой повестки в производстве комтранса.

Вторая модель, цельнометаллический Atlant, беззастенчиво напоминает Mercedes Sprinter прошлых поколений, слегка перекроенный внешне, но все равно — порою не спрячешь. Производство этой

модели должно действовать на соллерцев как бальзам, ибо позволяет превращать фургон Atlant, по примеру Transit, в бортовое шасси, фургон или микроавтобус вместимостью до 15 пассажиров.

Привод у модели только задний, но в моторной гамме тоже два двигателя, оба дизельные: объемом 1,9 или 2,7 л и мощностью 139 или 150 л. с. Топовый турбодизель потребует раствор мочевины, а менее мощный собрат обойдется сажевым фильтром. Коробка передач — безальтернативная 6-ступенчатая «механика».

Такое многообразие дизельных моторов навеивает мысль о том, что у «Соллерс» еще есть такой актив, как УАЗ, там дизельного мотора как раз и не хватает.

В ПЛАНАХ КОМПАНИИ ДОВЕСТИ ПРОДАЖИ ДО 50 ТЫС. МАШИН В ГОД И ЗАНЯТЬ 40-45% ВСЕГО РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ МАШИН





- 1** Кабина «Арго» считается трехместной, но это справедливо, если все трое ее обитателей будут невысокими и худенькими.
- 2** В кузове фургона отсутствуют такелажные петли.
- 3** Топовый 150-сильный турбодизель по характеристикам близок к агрегату Cummins 2.8 ISF.
- 4** Внешне «Атлант» безошибочно напоминает JAC Sunray, который с точки зрения дизайна идентичен Mercedes-Benz Sprinter.
- 5** Пассажирский вариант Atlant на 15 мест для российского микроавтобуса откровенно маловат.

Предположу, что модель Sollers Atlant станет более любимым «дитятей», так как позволит выпускать большее количество специализированных автомобилей, благо «Соллерс» в таком деле опыта не занимать, и это пригодится в конкуренции с малотоннажными грузовиками «Группы ГАЗ». К слову, на презентации для показа возможностей трансформации машины стоял автомобиль скорой медицинской помощи.

Здесь следует напомнить, что на пути к успеху в борьбе за будущие деньги коммерсантов продукция «Соллерс» будет конкурировать не столько с автомобилями «Группы ГАЗ» аналогичного тоннажа, сколько с детьми приснопамятного лейтенанта Шмидта, сиречь китайскими

родными версиями JAC Sunray и моделью MA3-365 белорусского прочтения творчества китайских мастеров автокоммерческих искусств.

Председатель совета директоров компании Адиль Ширинов рассказал на презентации, что клиенты наверняка выберут продукцию «Соллерс» из всего многообразия — ставка делается на низкую стоимость владения. По расчетам маркетологов, один километр на Argo будет обходиться в 14,88 р., а на Atlas в 16,91 р. Кроме того, в Sollers хотят позиционировать свою продукцию немного дороже аналогов от «Группы ГАЗ», но дешевле немногочисленных иномарок, не исключая китайские фургоны JAC. В итоге грузовик Argo должен получиться дороже, чем «Газель-Бизнес», но дешевле, чем «Газель Next», уложившись в цену от 2,559 млн рублей. Atlant будет дороже: начальная версия от 2,9 млн, а в варианте микроавтобуса цена не превысит 3,5 млн. Опять-таки в «Соллерс» решили применить решение, обкатанное на Ford Transit, — привлечение клиентов при помощи подписки, лизинга и прочих сервисов.

В планах компании довести продажи до 50 тыс. машин в год и занять 40–45% всего российского рынка легких коммерческих машин, ощутимо подвинув глав-

ного конкурента, нижегородскую «Газель».

Продажи первых новых LCV начались в декабре 2022 года, а производство полного цикла будет запущено в 2023-м. В далеких планах — «раскатать» Sollers Atlant до полной массы 5 тонн, снабдив машину полным приводом. Такой версии для домашнего рынка у JAC нет и в помине. У «Соллерс» в прошлом есть опыт мелкосерийной постройки полноприводного Fiat Ducato. С приводом 4x4 тогда помогли французы, сейчас придется все делать самим; впрочем, у «Соллерс» есть УАЗ...

Сдается мне, соллерцы одну из моделей своей новой линейки неспроста назвали Argo, понимая, что путь завоевания нынешнего российского рынка коммерческого транспорта предстоит нелегкий. Но компания верит в успех. Опыт аргонавтов к тому обязывает. □



ВМЕСТИМОСТЬ 75 ПАССАЖИРОВ, 25 мест для сидения, площадь низкого пола 10 м³ и просторная накопительная площадка с поясничными упорами — могут ли эти характеристики, типичные для автобусов большого класса, стать нормой для машин среднего класса? В «Группе ГАЗ» на этот вопрос отвечают утвердительно. Модель Citymax 9 задает новые стандарты в обслуживании пассажиров.

Первые сообщения о разработке нового поколения Citymax появились в СМИ в 2021 году. Продуктовая линейка должна включать машины длиной от 9 до 19 м, вместимостью от 70 до 200 человек на единой унифицированной платформе. На выставке Comtrans'21 были представлены концептуальные модели автобусов нового поколения Citymax — электробус большого класса и дизельный автобус среднего класса. И, как мы видим, проект успешно развивается. То, что первой в се-

рию пошла модель средней вместимости, не случайно. Сегодня именно к такой размерности проявляют внимание регионы.

Запросы города меняют конвейер. Основное внимание, безусловно, уделяется безопасности и комфорту пассажиров. Но для того чтобы удовлетворить все чаяниям заказчиков, важно демонстрировать оригинальность. Чем удивит салон Citymax 9? Прежде всего, стоит отметить отсутствие узкого межарочного прохода: передние колесные арки убраны в зону рабочего места водителя, а значит, они не уменьшают полезное пространство

салона. Заметим и то, что накопительные площадки спроектированы с запасом — позволяют закатить в автобус три детских коляски. Впрочем, и дверные проемы здесь шире, чем у одноклассников, — 1140 мм по поручням.

В салоне реализована система «чистого пола» с креплением всех сидений и поручней к боковинам кузова — отсутствие лишних железок повышает удобство перемещения по салону. Кстати, большинство сидений установлены по ходу движения, а места для маломобильных пассажиров снабжены подлокотниками.

ПАРИТЕТ УДОБСТВ

CITYMAX 9 ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 9,75 М

НА ПАВЛОВСКОМ АВТОБУСНОМ ЗАВОДЕ «ГРУППЫ ГАЗ» СТАРТУЕТ ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСОВ CITYMAX 9. ЭТО ПРЕДСТАВИТЕЛЬ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ МАШИН, КОТОРОЕ ОТЛИЧАЕТСЯ ВЕСЬМА ОРИГИНАЛЬНОЙ КОМПОНОВКОЙ

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА И «ГРУППЫ ГАЗ»

CITYMAX 9

Пассажироместимость	75/77 чел.
Габариты (длина/ширина/высота)	9750/2550/3000 мм (с кондиционером)
Колесная база	5800 мм
Снаряженная масса	3610 кг
Полная масса	13 900 кг
Макс. скорость	90 км/ч
Двигатель	ЯМЗ-534, диз., рядный, 4-цил., 5,1 л, 210 л. с. при 2300 мин ⁻¹ , 780 Нм при 1200-1600 мин ⁻¹
Коробка передач	6АКП ГАЗ
Подвеска	зависимая, пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	285/70R19,5
Заводская гарантия	3 года или 200 000 км пробега
Межсервисный пробег	20 000 км

По-новому решено внутреннее освещение салона — оно не прямое, как в классическом варианте, а отраженное: свет от плафонов равномерно рассеивается по потолку и отражается вниз; подобно можно наблюдать в салоне авиалайнера.

Задняя часть салона уходит ступеньками вверх, так как ведущий гипоидный мост обычный, а не порталного типа. Среди прочего это снижает стоимость автобуса, что особенно актуально для нынешних условий, когда перевозчики не готовы переплачивать за продукт. Грузоподъемность моста 10,5 тонны, агрегат выбран с учетом дополнительной нагрузки на крышу, ведь на этой платформе также будут строить газовый автобус и электробус.

Передняя ось с жесткой балкой имеет маркировку предприятия «Группы ГАЗ». И это тоже поможет держать конкурентоспособную цену продукта. Благодаря короткой колесной базе (5,8 м) Citymax обладает высокой маневренностью, его радиус разворота всего 8,8 м. Этого вполне достаточно для работы на городских маршрутах.

Citymax 9 оснащен дизелем ЯМЗ-534 мощностью 214 л. с. Он установлен в заднем свесе — это типичная схема для автобусов среднего и большого классов. Серийный Citymax получил 6-ступенчатую АКП ГАЗ. Она разработана в Объединенном инженерном центре

«Группы ГАЗ» и выпускается на заводе «Нижегородские моторы». Агрегат «обрабатывает» входной момент 800 Нм, программирование блока управления позволяет адаптировать АКП под конкретные условия эксплуатации.

Если говорить в целом об эргономике рабочего места водителя, здесь все логично и интуитивно понятно. Все функциональные клавиши и кнопки в зоне досягаемости, а для считывания показаний приборов достаточно мимолетного взгляда. Приборная панель комбинированная: между колodцами спидометра и тахометра помещено электронное табло бортового компьютера. Управление меню — на левой спице руля, а под правой рукой — регулировка громкости аудиосистемы. Для полноценного мультитриула двух клавиш маловато, но и на том спасибо.

Рулевая колонка регулируется по наклону и вылету. Пневматический регулятор активируется одновременным нажатием клавиш на подрулевых переключателях. Это удобно.

К обзорности тоже претензий не возникло: высокая посадка, большая площадь остекления, тонкие перегородки. В головном освещении используются светодиодные блок-фары, совмещенные

с дневными ходовыми огнями и указателями поворотов. Самое эффективное световое оборудование, разработанное специально для Citymax и производимое в Белоруссии, предлагается в базовой комплектации. Задние фонари также светодиодные, причем указатели поворотов динамические, с функцией «бегущий огонь». Это будет способствовать привлечению дополнительного внимания к автобусу на дороге.

В общем, Citymax 9 явно демонстрирует, что «Группа ГАЗ» и ее дистрибьютор ГК «Современные транспортные технологии» создают все условия для эффективного использования и эксплуатации транспорта, предоставляя сбалансированные решения под потребности города, пассажирских перевозчиков и, в первую очередь, самих пассажиров. Так что ждем и посмотрим, не подъезжает ли к остановке новый Citymax — он уже где-то совсем близко. □

- 1 Система «чистого пола» предполагает крепление всех сидений и поручней к боковинам кузова. Накопительная площадка — максимальная в классе.
- 2 Внешне Citymax 9 выделяется большая площадь остекления.





РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА



«МОСКВИЧ 3»

Новый «Москвич» доступен с 150-сильным турбомотором и 6-ступенчатой «механикой» или вариатором. Оснащен такой кроссовер весьма неплохо. В единственной комплектации есть даже люк с электроприводом и 17-дюймовые легкосплавные колесные диски! Также у кроссовера имеются медиасервис с экраном диагональю 10,25 дюйма и Apple CarPlay с Android Auto, камера заднего вида, климат-контроль, круиз-контроль, электромеханический ручник с автохолдом и бесключевой запуск двигателя. Но подогревов сидений и других «теплых опций» пока нет. Также в продаже имеется электрический «Москвич Зе»: он оснащен 193-сильным электромотором и аккумулятором емкостью 65,5 кВт·ч (заявленный запас хода — 410 км). Стоит такая «электричка» 3,5 млн р.

от 1 970 000 ₪

CHERY TIGGO 7 PRO MAX

Версия с приставкой Max отличается от Chery Tiggo 7 Pro дизайном решетки радиатора, фар и переднего бампера с противотуманками Т-образной формы. В салоне Tiggo 7 Pro Max — новое торпедо с единой панелью, объединившей 12,3-дюймовые экраны приборов и медиасервиса. Еще один сенсорный экран на 8 дюймов, расположенный на центральной консоли, управляет климат-контролем и подогревами (передних сидений, лобового стекла и зеркал). Базовая комплектация Prestige включает 6 подушек безопасности, датчики света и дождя, круиз-контроль, 18-дюймовые литые диски, светодиодную оптику, зеркала с электроприводом складывания, панорамную крышу, передние и задние датчики парковки, камеру заднего вида с динамической разметкой, бесключевой доступ и запуск двигателя кнопкой, электропривод двери багажника, дистанционный запуск двигателя, «зимний» пакет, электрорегулировки передних сидений, ат-

мосферную подсветку, двухзонный климат-контроль, беспроводную зарядку для смартфона. Такой кроссовер на 50 тысяч дороже Tiggo 7 Pro в аналогичной комплектации, но здесь еще есть память настроек зеркал и два 12,3-дюймовых экрана. Версия Ultimate за 2 979 900 р. дополнительно оснащена шумоизолирующими боковыми стеклами, улучшенной системой фильтрации воздуха, навигацией и системами помощи водителю ADAS.



от 2 829 900 ₪

JAC JS6

По габаритам JAC JS6 близок к Haval F7, но при этом имеет привод только на переднюю ось и «легковой» до-



от 2 599 000 ₪

рожный просвет в 16 см. Силовой агрегат один: 180-сильная «турбочетверка» объемом 1,5 литра в паре с 6-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями. На российском рынке JS6 представлен в двух комплектациях. Начальная Comfort имеет 4 подушки безопасности, систему стабилизации, кондиционер, подогрев передних кресел, электронную приборную панель и медиасервис с 12,3-дюймовыми экранами, камеру заднего вида, передний и задний парктроник, бесключевой доступ с запуском двигателя кнопкой и кожаный салон. Топовая комплектация Luxury на 200 тысяч дороже: доплата берется за занавески безопасности, светодиодные фары, системы контроля слепых зон и кругового обзора, отдельный «климат», электропривод передних сидений и двери багажника, беспроводную зарядку и панорамную крышу. Все JAC JS6 для нашего рынка производятся в Китае, и, в отличие от JAC JS4, локализация этой модели в России под маркой «Москвич» не планируется.



от 2 379 900 ₽

CHANGAN CS35 PLUS NEW

Это не новая, но капитально переработанная версия «тридцатьпятки» Changan. Здесь изменился дизайн светотехники и решетки радиатора. Бамперы также другие, причем из заднего теперь торчат патрубки глушителя 1,4-литрового турбомотора мощностью 150 л. с., который идет в паре с 7-ступенчатым преселективным «роботом». Внутри кроссовер изменился до неузнаваемости. На новом торпедо появилась штатная 7-дюймовая электронная приборная панель, которая объединена с высоко расположенным 10-дюймовым экраном медиасенсора: в «базе» здесь светодиодные фары, 4 подушки безопасности, 17-дюймовые легкосплавные диски, климат-контроль, круиз-контроль, система бесключевого доступа и дистанционного запуска двигателя, датчик света, электрозеркала с подогревом и подогрев передних сидений. А если доплатить еще 50 тысяч, то можно взять «топовую» версию на 18-дюймовых дисках, с кожаным салоном, электроприводом водительского кресла, подогревом заднего дивана, беспроводной зарядкой для смартфона, панорамной крышей с электроприводом, датчиком дождя, шторками безопасности и адаптивным круиз-контролем с системой автоторможения.

CHANGAN CS55 PLUS

Этот кроссовер предлагается в России с турбированной «полторашкой» мощностью 181 л. с. в паре с 7-ступенчатым преселективным «роботом». В начальную комплектацию Comfort входят 4 подушки безопасности, система стабилизации, датчик давления в шинах, датчик света, светодиодные фары, 19-дюймовые легкосплавные диски, подогрев передних сидений, электромеханический стояночный тормоз, задний парктроник, камеры заднего вида и бокового обзора (встроена в правое зеркало), бесключевой доступ с запуском двигателя кнопкой, электрозеркала с обогревом, медиасенсор с 10,25-дюймовым экраном, климат-контроль, люк в крыше, комбинированная отделка салона с экокожей и круиз-контроль. Средняя версия Luxe за 2 729 900 р. дополнительно оснащена видеорегистратором, 10-дюймовой электронной приборной панелью, подогревом сидений второго ряда, электроприводом двери багажника, системой автоторможения, медиасенстром с экраном 12,3 дюйма, аудиосистемой Pioneer с 6-ю динамиками, электрообогревом лобового стекла, адаптивным «круизом», камерами кругового обзора, дистанционным запуском двигателя, датчиком дождя и беспроводной зарядкой.



от 2 669 900 ₽

от 3 750 000 ₽



EXEED LX AWD

Прежде Exeed LX продавался в России только с 1,5-литровым турбомотором мощностью 147 л. с., вариатором и передним приводом, но теперь есть и полноприводная модификация. Причем она идет с другим мотором — знаковым по Exeed TXL 150-сильным 1.6 турбо. Коробка передач здесь тоже другая: вместо вариатора установлен 7-ступенчатый преселективный «робот». Правда, по динамике разгона обе версии практически неотличимы: если моноприводной кроссовер ускоряется до сотни за 10,5 с, то полноприводной всего на 0,3 с быстрее. Полноприводной LX доступен только в топовой комплектации Prestige Plus, которая отличается от начальной Luxury наличием 19-дюймовых колесных дисков, переднего парктроника, камер кругового обзора, шторок безопасности, адаптивного круиз-контроля с системами удержания в полосе и контроля слепых зон, панорамной крыши и встроенного видеорегистратора. Exeed LX AWD на 450 тысяч дороже моноприводного аналога.

LADA GRANTA CNG

Дилеры Lada начали продажи седанов Granta, переоборудованных под работу на метане.

Метановые «Гранты» выпускались и раньше: установкой ГБО на них официально занималась компания АТС («Альтернативные топливные системы») из Тольятти.

Теперь такие машины можно купить напрямую у дилера с заводской гарантией и отсутствием проблем с постановкой на учет. Благодаря господсидии, которая покрывает до 48 % стоимости установки газового оборудования, Granta CNG всего на 45 000 р. дороже бензиновой версии в схожей комплектации. И это при том, что метан вдвое дешевле 92-го бензина. Но нужно учесть, что в багажнике такой «Гранты» значительную часть места съедает 80-литровый газовый баллон, и под багаж остается 340 л вместо исходных 560. А вот плюсом двухтопливной машины будет увеличенный пробег от заправки до заправки, поскольку штатный бензобак на 50 л нигде не делся.

от 800 900 ₽





ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ

НОВАЯ ВОЛНА ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА ВЫНЕСЛА НА РОССИЙСКИЙ БЕРЕГ ЕЩЕ РЯД МОДЕЛЕЙ, В ОСНОВНОМ ИЗ КИТАЯ.

JETTA VS5

В основе китайского кроссовера под маркой Jetta та же платформа MQB, и оснащается он тем же турбомотором 1.4 TSI мощностью 150 л. с., что и Skoda Karoq / VW Taos. При этом вместо роботизированной коробки DSG на него ставят 6-ступенчатый автомат Aisin. Кузов у Jetta VS5 оригинальный, на 3,5 см длиннее Skoda Karoq. Багажник здесь чуть меньше: 482 л против 500. Салон тоже с оригинальным дизайном, но с узнаваемыми элементами VW. Минимальный перечень оборудования кроссоверов для России включает систему стабилизации, 4 подушки безопасности, систему «старт-стоп», климат-контроль, электрические стеклоподъемники спереди и сзади, кожаный мультируль, датчик давления в шинах, медицентр с 8-дюймовым цветным экраном, бесключевой доступ, передний и задний парктроники, камеру заднего вида, 18-дюймовые легкосплавные диски, электрзеркала с обогревом и автоматическим складыванием, электромеханический ручник, датчик дождя, круиз-контроль, комбинированную обивку сидений из искусственной кожи с перфорацией, рейлинги и даже люк с электроприводом.

от 2 500 900 ₽



от 2 650 000 ₽

FAW BESTUNE B70

Этот китайский лифтбэк приехал в Россию на смену Skoda Octavia. В базовой комплектации Bestune B70 идет с 1,5-литровым турбомотором мощностью 169 л. с. и 7-ступенчатой роботизированной коробкой DCT. Его оснащение также включает 6 подушек безопасности, 18-дюймовые легкосплавные колеса, цифровую приборную панель, ABS, ESP, передний и задний парктроники, круиз-контроль, камеры кругового обзора. Версия с 2,0-литровым турбомотором мощностью 224 л. с. и 7-ступенчатой АКП стоит 2 950 000 р. В ее оснащение дополнительно входят адаптивный «круиз», кожаная отделка салона, беспроводная зарядка и 19-дюймовые колеса.

FAW BESTUNE NAT

Электрический минивэн FAW впервые был представлен в Китае весной прошлого года. Аббревиатура NAT расшифровывается как Next Automatic Taxi: эту модель создавали совместно FAW, DongFeng и Changan для работы в такси и каршеринге. Электромотор мощностью 136 л. с. получает энергию от расположенной под полом литий-железо-фосфатной батареи емкостью 55 кВт·ч, которая позволяет проехать чуть больше 400 км. В оснащение FAW Bestune NAT входят 2 подушки безопасности, датчик давления в шинах, светодиодные фары, электрообогрев зеркал, кондиционер, парктроники спереди и сзади, камеры кругового обзора, мультируль, электронная приборная панель, медицентр, 17-дюймовые колеса и обивка из «эко-кожи».



от 2 500 000 ₽

от 1 690 000 ₽



JETTA VA3

Неизвестная в нашей стране марка Jetta — это дочерний бренд концерна VW, который был создан для Китая. Седан Jetta VA3 построен на том же шасси, что и лифтбэк VW Polo / Skoda Rapid. Китайский седан на 3 см длиннее лифтбэка. Больше здесь и багажник: 546 л против 530. Есть отличия и по мотору: если модели российской сборки комплектовали 110-сильным атмосферником объемом 1,6 литра, то на китайскую версию устанавливают мотор 1.5 MPI мощностью 112 л. с. Причем в Россию везут только седаны с 6-ступенчатым автоматом и богатым оснащением. Здесь по умолчанию 6 подушек безопасности, система стабилизации, круиз-контроль, кондиционер, центральный подлокотник, комбинированная обивка сидений, система «старт-стоп», датчик давления в шинах, медицентр с 8-дюймовым экраном и 6-ю динамиками, 15-дюймовые легкосплавные диски, электрзеркала с обогревом, задний парктроник и электрические стеклоподъемники всех дверей.

KIA SPORTAGE ACE

от 3 055 555 ₺

Эта модель всего лишь тезка того «Спортажа», который мы знали, — кроссовер сделан для Китая. Китайская версия построена на платформе Kia Sportage предыдущего поколения и заметно отличается от нового кроссовера как внешне, так и по начинке. Об этом свидетельствует и дополнение к имени — Асе. В Россию везут кроссовер, оснащенный 2,0-литровым бензиновым мотором мощностью 161 л. с. с 6-ступенчатой АКП и приводом на передние колеса. В оснащение входят кондиционер, адаптивные светодиодные фары, система контроля слепых зон, адаптивный круиз-контроль, 10,25-дюймовый экран мультимедийной системы, люк на крыше и многое другое.



VOLKSWAGEN BORA

Седан Bora выпускается на китайском СП FAW-Volkswagen. В Россию везут VW Bora с двумя вариантами силовых агрегатов: атмосферник 1.5 мощностью 113 л. с. в паре с 6-ступенчатым автоматом и 150-сильный турбомотор 1.4 TSI с 7-ступенчатой DSG. Комплектация при этом одна — Elite. В нее входят 6 подушек безопасности, система контроля заноса, датчики давления в шинах, медиасервис с экраном 8 дюймов и Apple CarPlay, светодиодные фары, противотуманки, система бесключевого доступа и запуска двигателя кнопкой, климат-контроль, круиз-контроль, система «старт-стоп», задний парктроник, кожаный мультируль, электрозеркала с обогревом, люк, электростеклоподъемники всех дверей, а также кожаный салон и 16-дюймовые легкосплавные колесные диски. Доплата за мотор 1.4 TSI — 100 тыс. р.



от 3 750 000 ₺

VOLKSWAGEN PASSAT

«Пассаты» в Россию теперь везут из Китая. Такие седаны оснащены мотором 2.0 TSI мощностью 186 л. с. и 7-ступенчатой DSG. Комплектация одна, Luxury. Здесь есть 6 подушек безопасности, камеры кругового обзора, панорамная крыша, светодиодные фары, автоматический дальний свет, автопарковщик, медиасервис с 9,2-дюймовым экраном, трехзонный климат-контроль, бесключевой доступ, атмосферная подсветка салона, электрозеркала и передние кресла с памятью настроек, вентиляция и подогрев передних сидений, кожаный мультируль и кожаная обивка салона. Отметим, что китайский «Пассат» отличается увеличенной на 85 мм колесной базой (в длину он на 173 мм больше немецкого) и более просторным задним рядом.



от 2 490 000 ₺

JEEP GRAND CHEROKEE L

Удлиненная версия «Гранд Чероки» нового поколения заметно крупнее предшественника и вмещает три ряда сидений. Внедорожник доступен в комплектации Limited с 3,6-литровым мотором мощностью 294 л. с. В оснащение входят 8 подушек безопасности, кожаный салон, подогрев, вентиляция и электропривод передних сидений, подогрев второго ряда сидений, мультируль с подогревом, электрозеркала, камеры кругового обзора, 10,25-дюймовая электронная приборная панель, медиасервис с 10,1-дюймовым экраном, аудиосистема с усилителем Alpine и сабвуфером, светодиодные фары, дистанционный запуск двигателя, адаптивный круиз-контроль, трехзонный «климат», 20-дюймовые литые диски и многое другое.

от 8 670 000 ₺



HYUNDAI BAYON

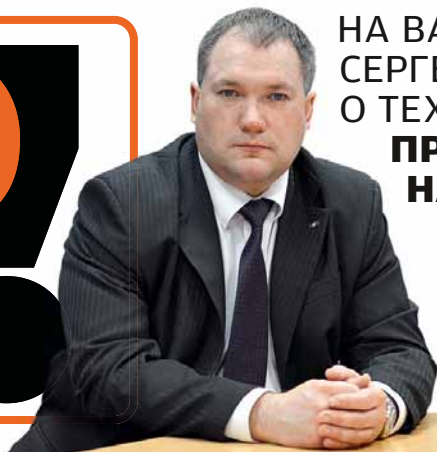
Вместо Hyundai Creta российские дилеры стали предлагать его ближайший аналог — кроссовер Bayon. Эта модель была представлена в прошлом году и первоначально производилась только в Турции, но затем ее выпуск был налажен в Казахстане. Построена она на единой с Hyundai i20 переднеприводной платформе. В России такой кроссовер представлен только с одним мотором объемом 1,4 литра мощностью 100 л. с. и 6-ступенчатой АКП. Но при этом предлагается три варианта комплектации: Style, Prime и High-Tech. В базовое оснащение Hyundai Bayon входят климат-контроль, подогрев передних сидений, камера заднего вида с динамической разметкой, передние и задние электростеклоподъемники, датчики света и дождя, панель приборов SuperVision, мультимедийная система с дисплеем 8», ambientная подсветка салона, электрозеркала с подогревом и литые 16-дюймовые колеса.



от 2 123 895 ₺



ПАРКОВКА



НА ВАШИ ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЕТ АВТОЮРИСТ СЕРГЕЙ ВОЛГИН, ОДИН ИЗ АВТОРОВ ЗАКОНА О ТЕХОСМОТРЕ.

**ПРИШЛИ СВОЙ ВОПРОС
НА INFO@5KOLESO.RU**

❗ МНЕ ПРИШЕЛ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА АВТОМОБИЛЬ, КОТОРОГО УЖЕ НЕТ. ДОКУМЕНТОВ ТОЖЕ НЕТ. КАК ПОСТУПИТЬ?

Н. Агеев, Кострома

❗ Налог уплачивается тем лицом, на которое зарегистрирован автомобиль. В вашем случае необходимо обратиться в ГИБДД с заявлением о прекращении регистрации автомобиля в связи с его утилизацией. И указать, что документов не сохранилось. После этого квитанции из налоговой приходить перестанут. Правда, до момента прекращения регистрации ТС налог заплатить придется.

❗ ПОЧЕМУ ПРИ СЛУЧАЙНОМ ВЫЕЗДЕ НА ПЛАТНУЮ ДОРОГУ ИЗ-ЗА НЕВНЯТНЫХ УКАЗАТЕЛЕЙ НЕТ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВЕРНУТЬСЯ И НЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ? Т. Е. РАЗВОРОТ ВОЗМОЖЕН ТОЛЬКО ПОСЛЕ ПРОЕЗДА ШЛАГБАУМА ПЛАТНОЙ ДОРОГИ. НАСКОЛЬКО ЭТО ЗАКОННО?

И. Евстратов, Пермский край

❗ Требования об установке информационных табличек и знаков закреплены в стандартах и многих других нормативных документах. Если перед платной дорогой указатели «невнятные» и есть соответствующие доказательства, оспорить взимание с вас платы за то, что вы «просто развернулись», теоретически возможно. В самом же требовании оплатить проезд по платной дороге ничего незаконного нет, независимо от того, какое именно расстояние вы проехали.

❗ ЕСЛИ ПОЛЬЗУЕШЬСЯ КАРШЕРИНГОМ И ПРЕВЫШАЕШЬ СКОРОСТЬ БОЛЕЕ 60 КМ/Ч, ТО ПОЧЕМУ, ЕСЛИ У ТЕБЯ ЭТО ПЕРВОЕ НАРУШЕНИЕ, А ДО ТЕБЯ ЕГО СОВЕРШАЛ ДРУГОЙ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ ЭТОГО АВТОМОБИЛЯ, ТЫ ДОЛЖЕН ПЛАТИТЬ 2000 Р. ВМЕСТО 1000?

Р. Богданов, Москва

❗ За повторное превышение скорости больше чем на 60 км/ч нет штрафа в размере 2000 рублей. Санкция предусматривает лишение права управления на год либо (если нарушение зафиксировано камерой) штраф в размере 5000 рублей. К ответственности в случае фиксации камерой привлекается лицо, на которое автомобиль зарегистрирован, в данном случае каршеринговая компания. Она действительно может нести ответственность за повторные правонарушения. В рассматриваемой ситуации есть основания оспорить удержание с вас как с клиента повышенного штрафа, обратившись к владельцу автомобиля и указав точное время аренды. Если в первый раз за рулем были не вы, то и нарушение вы допустили впервые. Если «по-хорошему» договориться не получится, оспорить взыскание можно будет уже в суде.

❗ КУПИЛ ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД «ОПЕЛЬ АСТРУ». ЗАКАЗАЛ В САЛОНЕ, СКАЗАЛИ ЖДАТЬ ПАРУ МЕСЯЦЕВ, НО БУКВАЛЬНО ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ ЗВОНЯТ, ЧТО ЕСТЬ МАШИНА. ПРИ ПОКУПКЕ НИЧЕГО НЕ ЗАМЕТИЛ, РАЗВЕ ЧТО НИЗ ДВЕРИ БЫЛ СИЛЬНО ОБРАБОТАН АНТИКОРОМ. СЕЙЧАС КРАСКА СТАЛА ОТХОДИТЬ, ВИДЕН ОГРОМНЫЙ СЛОЙ БЕЛОЙ ШПАКЛЕВКИ. МЫ ДВЕРЬ НЕ БИЛИ, НЕ МЕНЯЛИ. НО ВОТ КАК-ТО ОБИДНО БЫТЬ ОБМАНУТЫМ. МОЖНО ЧТО-ТО СДЕЛАТЬ, ЧТОБЫ ФИРМЕ ТОЖЕ ПОДПОРТИТЬ НАСТРОЕНИЕ?

Михаил Константинович, Россия

❗ Все зависит от условий договора купли-продажи, который вы заключили при покупке. Если там не указано, что вам продали крашенный автомобиль, то шансы наказать салон есть. Правда, следует понимать, что срок десять лет весьма большой. И кроме того, что может не остаться того салона, в котором вы покупали машину, вам придется представить доказательства, что вам продали именно такую машину. И плюс ко всему просить суд восстановить сроки давности рассмотрения таких дел, мотивируя тем, что пропущены они по уважительным причинам.

❗ МЕНЯ ЛИШИЛИ ПРАВ НА ПОЛТОРА ГОДА. СДАВАТЬ ПРАВА В ГИБДД Я НЕ СТАЛ, ТАК КАК ПОТЕРЯЛ ИХ. ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ УТЕРЕ ПРАВ НАПИСАЛ НА СЛЕДУЮЩИЙ ДЕНЬ ПОСЛЕ УТЕРИ. НАШЕЛ ИХ НА ДАЧЕ СПУСТЯ ГОД, ВЫЖДАЛ ЕЩЕ ПОЛГОДА И ОПЯТЬ СЕЛ ЗА РУЛЬ МАШИНЫ. НЕДЕЛЮ НАЗАД МЕНЯ ОСТАНОВИЛИ С НОВА И ЗАБРАЛИ ПРАВА. СКАЖИТЕ, ПОСЛЕ ЭТОГО СРОК ЛИШЕНИЯ ПРАВ ПРОДЛИТСЯ ЕЩЕ НА ПОЛТОРА ГОДА?

И. Тимофеев, Архангельск

❗ Да, так как при управлении автомобилем вы использовали «потерянное» водительское удостоверение. А значит, не сдали его в ГАИ. И срок начнет исчисляться с момента сдачи.

❗ Я СОВЕРШИЛА КАК БЫ НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА ПРИ ВЫЕЗДЕ С ПАРКОВКИ СПОРТЗАЛА. СКОРОСТЬ

БЫЛА НЕБОЛЬШАЯ, К ТОМУ ЖЕ ПАРЕНЬ, УВИДЕВ МЕНЯ, ОТПРЫГНУЛ НАЗАД, ПОСКОЛЬЗНУЛСЯ И ВЫВИХНУЛ НОГУ. ВСЕ ЭТО ЕСТЬ НА КАМЕРЕ СПОРТЗАЛА, КОТОРАЯ ВИСИТ НАД ВЪЕЗДОМ НА ПАРКОВКУ. ПЕШЕХОД ГОВОРИТ, ЧТО ПОДАСТ НА МЕНЯ В СУД ЗА ВЫВИХ, БОЛЬНИЧНЫЙ И ВРЕМЕННУЮ ПОТЕРЮ НЕТРУДОСПОСОБНОСТИ. Я НЕ ОТКАЗЫВАЮСЬ ЕМУ ПОМОЧЬ, НО СУД ПРИ ЧЕМ? Я ЖЕ НЕ НАЕХАЛА НА НЕГО ФИЗИЧЕСКИ. ЧТО МНЕ ДЕЛАТЬ?

О. Саенко, Самара

❗ Теоретически пешеход может предъявить к вам претензии, связанные с причинением вреда здоровью. Правда, в этом случае он будет вынужден доказать, что именно из-за ваших действий он «отпрыгнул» и вывихнул ногу. Если суд сочтет его доказательства убедительными и признает вас виновной в причинении вреда здоровью, он может возложить на вас обязанность компенсировать причиненный пешеходу вред.

❗ ЖЕНА ВЫЕЗЖАЛА С ПАРКОВКИ, И ЕЕ ЗАДЕЛ ДРУГОЙ АВТОМОБИЛЬ – ОН СДАВАЛ НАЗАД, ПОМЯЛ БАМПЕР НАШЕЙ МАШИНЫ И СКРЫЛСЯ. ЖЕНА ВЫЗВАЛА ГИБДД, ОФОРМИЛА ДТП. ВЕЧЕРОМ ТОГО ЖЕ ДНЯ НАС НАШЕЛ ВИНОВНИК АВАРИИ И СКАЗАЛ, ЧТО ГОТОВ ВОЗМЕСТИТЬ УЩЕРБ. СОСТАВИЛИ С НИМ СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА ПРИ ДТП НА БУМАГЕ, ОН ПЕРЕДАЛ МНЕ ДЕНЬГИ. А ПОТОМ ЕГО НАШЛА ГИБДД, ВЫЗВАЛИ, В РЕЗУЛЬТАТЕ ЛИШИЛИ ПРАВ. ОН ТРЕБУЕТ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ, КОТОРЫЕ НАМ ОТДАЛ ЗА УЩЕРБ. ПОСОВЕТУЙТЕ, ЧТО ДЕЛАТЬ?

А. Недзвецкий, Санкт-Петербург

❗ Возмещение виновником ДТП вреда и лишение его права управления – не связанные между собой вещи. Возместить причиненный вред он обязан в силу того, что виновен в его причинении. А лишили «прав» его за то, что он скрылся с места ДТП – это административное правонарушение, за которое предусмотрен данный вид административной ответственности. ❑

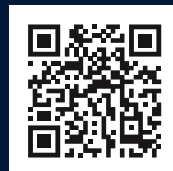
ВОЗМЕЩЕНИЕ ВИНОВНИКОМ ДТП ВРЕДА И ЛИШЕНИЕ ЕГО ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ – НЕ СВЯЗАННЫЕ МЕЖДУ СОБОЙ ВЕЩИ

КАК УСТРОЕН АВТОПАРК

расскажем
и покажем



Подпишитесь
на электронную
рассылку
5koleso.ru/avtopark



- Новости отрасли коммерческого транспорта
- Обзоры спецтехники
- Тест-драйвы грузовых автомобилей
- Опыт эксплуатации
- Тренды и аналитика рынка
- Разбор инженерных решений и технологий
- История коммерческого транспорта

Оформите подписку на свежий номер
pressa-rf.ru индекс Э10444

arzi.ru индекс Э10444

ural-press.ru индекс 10444

podpiska.pochta.ru индекс ПН 355

Каталог Крыма индекс 22846



Новый выпуск и архив номеров
читайте бесплатно на сайте
5koleso.ru/archives/avtopark/

РЕКЛАМА
16+



ПАРКОВКА

ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



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

ТУТ ПО РАБОТЕ НАДО БЫЛО В ОДНУ КОНТОРУ НА МАШИНЕ

заехать, забрать пару системных блоков и здоровый старый принтер на ремонт. У конторы своей парковки нет, зато рядом супермаркет с парковкой по парковочным билетам. Въехал туда, пошел за техникой. Пока то-се, полчаса за жизнь поговорил, возвращаемся обратно с мужиками на парковку, за один раз и донесли всю технику до машины. Подхожу к паркомату оплатить. Держу в руках билет с магнитной полосой, впереди меня барышня, тоже платить собирается. Минут пять прошло, она стоит со своим билетиком в ступоре. Не выдержал, спрашиваю ее: «Вам помочь?»

- У меня проблема.
 - Какая проблема-то?
 - Тут на билете написано, что талон надо вставить черной полосой вниз.
 - Ну и вставляйте, какие дела.
 - Так как вставлять-то, полоса же сверху, а не снизу!
- Я ржал во весь голос. Несколько раз объяснил, что надо перевернуть билет и вставить в паркомат, все равно не поняла. Тогда я свой билет при ней оплатил. Вы бы видели ее глаза! Я чувствовал себя Копперфилдом!

Толик на «Тойоте», Подмоскowie

ПРЕДНОВОГОДНЯЯ МОСКВА, СТОЮ В ПРОБКЕ. В СОСЕДНЕМ РЯДУ ЕЛЕ ПОЛЗЕТ УБИТАЯ «НЕКСИЯ»,

вдобавок ее кто-то здорово догнал в хвост: наверно, поэтому ни справа, ни слева ничего не горит. Номер тоже не освещен. В салоне два мужика южных кровей. Тут маленько ехать начали, народ подсобрался начать движение. Мужички из мятой «Нексии» начинают активно жестикулировать, просят знаками уступить им, они хотят встать передо мной, им надо перестроиться на поворот. Ну, я их пропускаю, они медленно, гремя всеми железными кишочками своей машины, постепенно перестраиваются и встают передо мной. Дальше я был вознагражден цирковым представлением. Фонари у них задние не работали, так они открыли окна, высунули руки и давай кулаки сжимать и разжимать. Синхронно! Это они так мне «спасибо» на манер аварийки сказали.

Я. Изотов, Москва



НАБОР ОТ RUSEFF
ПОЛУЧАЕТ
Я. ИЗOTOV ИЗ МОСКВЫ

ДЕЛО БЫЛО ЛЕТ ПЯТЬ НАЗАД,

я купил свой первый иностранный автомобиль – «Шкоду Йети» первого поколения. Нормальный такой автомобильчик, почти «Фольксваген». Опять же кроссовер. Правда, мотор был 1.6 и передний привод на «механике», но все равно – после жигулей-«десятки» просто космос! Натирал ее полиролями всякими, мыл после каждого дождя, короче, рад был радешенек.

Можно сказать, через машину эту и с будущей женой познакомился.

После свадьбы выхожу как-то поздним вечером из гостей, знакомился с дальней родней, которая в силу возраста на свадьбе не была. Смотрю – под дворником записка: «Ирина» и номер телефона. Но я же молодежен, какие нафиг Ирины, скомкал записку, выкинул и уехал. Приехал домой, запарковался. Все нормально, выгрузил подарки нам и пошел домой.

Утром собираюсь на работу, подхожу к машине, стоит, сияет, а на заднем правом крыле хлопун размером с теннисный мяч. Ну е-мое! Ирина! Я-то думал, что со мной познакомиться хотят, а мадам честно хотела меня деньгами задобрить за аварию. С тех пор всегда машину вокруг обхожу. И вам тоже советую.

Р. Захаров, Краснодарский край



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+



SITRAK SERIES TRUCK*

SITRAK C7H MAX

 **РУСБИЗНЕСАВТО**
АВТОТЕХНИКА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

НА РЫНКЕ
АВТОТЕХНИКИ
с 1993

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР**

8 (800) 700-67-50
www.rbauto.ru

