



**HAVAL DARGO X
СКРОМНОЕ
ОБАЯНИЕ
МАРКЕТИНГА**



**CHANGAN UNI-K
ОЖИДАНИЕ
И РЕАЛЬНОСТЬ**

№ 3 (354) МАРТ 2023 WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО



ТАНК 300 ДЖИП ПО-КИТАЙСКИ

ТЕСТЫ

- **CHERY** TIGGO 7 PRO MAX
- **GWM** POER

СРАВНЕНИЕ

**HAVAL DARGO ПРОТИВ
SKODA KODIAQ**

**«СОБОЛЬ NN»
ВИДИМЫЙ
ПРОГРЕСС**



**EVOLUTE i-JOY
СТАВИМ
НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВО?**



4 607012 120076

23003

LANDSAIL

Spirit Of Driving

100%

РАСШИРЕННАЯ

ГАРАНТИЯ

РЕКЛАМА



**БОЛЕЕ 500 ТОЧЕК ПРОДАЖ
ПО ВСЕЙ РОССИИ**

Адреса магазинов на landsailtyres.ru



АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ЖИЗНЬ ЕСТЬ БОРЬБА

И вечный бой! Покой нам только снится.
Александр Блок

ЗАКОНЫ ДИАЛЕКТИКИ МНОГИМ ПРИХОДИЛОСЬ ИЗУЧАТЬ; ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, ПОЧТИ ВСЕ ЧТО-ЛИБО О НИХ СЛЫШАЛИ, НО БОЛЬШИНСТВО ПРО ЭТО УЧЕНИЕ О РАЗВИТИИ БЫТИЯ ДАВНО ЗАБЫЛИ, МОЖЕТ БЫТЬ, И ЗРЯ. ПЕРВЫЙ – ЭТО ЗАКОН ЕДИНСТВА И БОРЬБЫ ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЕЙ, О НЕМ И ПОГОВОРИМ.

В ФЕВРАЛЕ, ВЫСТУПАЯ НА КОЛЛЕГИИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА Республики Татарстан, заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин заявил: «Мы не настолько богатая страна, чтобы на каждую квартиру минимум иметь по одному парковочному месту, никто в мире так не делает». Сказал он это в ответ на предложение мэра Нижнекамска об увеличении парковочного коэффициента при строительстве. Проще говоря, тот хотел обеспечить новостройки большим количеством парковочных мест. Обоснований такого безапелляционного отказа два: весь город встанет в сплошной пробке, и стоимость жилья при увеличении парковочных мест возрастет, а те, кто машины не имеет, будут оплачивать стоянку автовладельцев. Поэтому количество парковочных мест необходимо наоборот уменьшать.

Такой подход без преувеличения проецируется на всю страну. Конечная цель — пересадить как можно больше автомобилистов на общественный транспорт. Так в чем же здесь единство? В том, что автомобилисты хотят передвигаться на индивидуальном личном транспорте, и Марат Шакирзянович перемещается на индивидуальном транспорте, только персональном. А вот и противоположность: по мнению вице-преьера, основная часть автовладельцев должна пересесть на общественный транспорт, но я сильно сомневаюсь, что компанию им составит Марат Хуснуллин.

Впрочем, в диалектике борьба противоположностей — это основа развития. То, что автомобилей у нас стало продаваться в два с лишним раза меньше, чем в позапрошлом году, совсем не значит, что владельцы личного транспорта, купленного два, три или десять лет назад, решили сдать железного коня в утиль и довериться столь привлекательному общественному транспорту. Например, чтобы добраться до станции метро из некоторых районов ближайшего Подмосковья, которое теперь называется Новой Москвой, приходится стоять в очереди на автобусной остановке полчаса и более. А то, что цены на строящееся без парковок новое жилье снизятся, кажется совсем невероятным, скорее вырастет маржа строительных компаний. Вот здесь бы и повесить всех собак на господина Хуснулина, но это стало бы чистейшим популизмом.

А что же в мире? В неправильной Америке под дорожную сеть отводится 25% городского пространства, в Европе 15%, а в нашей стране, самой богатой территории, всего 8. При том, что в целом автомобилей в тех странах значительно больше, нежели у нас. Правда, есть факт неоспоримый: вся страна с окраин стремится переехать в мегаполисы, а обратный поток во много раз слабее. Но это совсем другая история. Помните, в открытых многоэтажных паркингах, в просторечии народных гаражах, места продавались по 200 тыс. р., и было это не так давно. Их строительство обходится значительно дешевле подземных. Возводить эти конструкции можно в зонах, где не предусмотрено строительство жилья, там земля дешевле. И если до этого паркинга надо пройти минут 5–10, это не самая большая беда. Раньше, бывало, в гаражи ездили через весь город. Думаете, они останутся невостребованными? Я недавно посетил пару таких — свободных мест нет. Компромиссных решений не так много, но они появляются. А пока можно только догадываться, какое развитие ожидает нас в результате борьбы противоположностей, вернее, их интересов. □

Рис. Виталия Подвицкого





ПОДИУМ

6 НОВОСТИ

ПОЛИГОН

- 12** CHANGAN UNI-K
- 16** HVAL DARGO X
- 20** TANK 300
- 26** EVOLUTE i-JOY
- 30** CHERY TIGGO 7 PRO MAX 2023
- 34** HVAL DARGO ПРОТИВ SKODA KODIAQ
- 40** GWM POER 2023
- 46** CHERY TIGGO 4 PRO
- 48** LADA LARGUS CROSS

МОТО

50 HISUN SECTOR 750 LIMITED EPS



34

HAVAL DARGO ПРОТИВ SKODA KODIAQ



CORDIANT

ВРОЖДЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ

**БЕЗУСЛОВНАЯ
ГАРАНТИЯ**
CORDIANT GUARANTEE

**БЕСПЛАТНЫЙ
ШИНОМОНТАЖ**



**КЭШ
БЭК**



Подробности на сайте cordiant.ru



ГАРАЖ

- 54** НОВОСТИ
- 56** ВЫСТАВКА CES 2023
- 60** «МОТОТЕХНИКА «НЕВА»

КОМТРАНС

- 64** НОВОСТИ
- 66** RAM 1500 REVOLUTION BEV
- 68** «СОБОЛЬ NN»
- 72** DONGFENG CAPTAIN-T

МАГАЗИН

- 74** НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

- 76** АЛЕКСЕЙ ЧЕБОТАРЕВ, GRASSHOPPER
- 78** ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ
- 80** ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



МЫ В TELEGRAM

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 3 (354) март 2023

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ
ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ
ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОН СИКУЛЕР

РЕДАКЦИЯ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
 НАТАЛЬЯ УМНОВА
 МАКСИМ ФЕДОРОВ
 СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН
ЦВЕТКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, МОСКВА: **РУКОВОДИТЕЛЬ** ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Телефон +7 (499) 455-1663
 v.avdeev@skoleso.ru
 АЛЕНА КЕЧИНА
 АЛЛА ЮШКОВА

ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ И ПОДПИСКИ **РУКОВОДИТЕЛЬ** МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
 m.vorobyeva@skoleso.ru

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

WWW.SKOLESO.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 314776 (интернет-каталог)
 urla-press.ru 314776 (интернет-каталог)
 Каталог Крыма 22994 (печатный каталог)

Тираж – 152 000 экземпляров СВОБОДНАЯ ЦЕНА

Наименование: «5 Колесо». Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-68812 от 17.02.2017. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Выходит с сентября 1993 года

УЧРЕДИТЕЛЬ/ИЗДАТЕЛЬ ООО «5К»
АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А

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

e-mail: info@skoleso.ru
Веб-сайт: www.skoleso.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 24.02.2023
Дата выхода в свет 25.02.2023

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

ЧЕСТНО О НОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ



Петр Меньших и Игорь Сирин на каналах

AUTO MPS

в Дзене и YouTube



УПЕРТЯЖ-ТЕСТ ПО СНЕГУ



**CHEVROLET ТАНОЕ
ИЛИ INFINITI QX80?**

ТЕСТ ВЫБОР ЭКОНОМНЫХ



**LADA GRANTA
ИЛИ SKODA RAPID?**

ТЕСТ: КОМУ РАНЬШЕ ЗА ТРАКТОРОМ?



**ДЕФЕНДЕР
ПРОТИВ КРУЗАКА**

UAZ HUNTER И
LAND ROVER
DEFENDER?



**ТЕСТ
НЕСРАВНЕННЫХ**



**CHERY TIGGO 8 PRO MAX
ИЛИ HAVAL DARGO?**



**RENAULT DUSTER
ИЛИ SUZUKI JIMNY?**



ТЕСТ РАВНЫХ КИТАЙЦЕВ

ТЕСТ ПО-ВЗРОСЛОМУ

БРУТАЛ



ИЛИ



СМЕНА ФЛАГМАНА

MAZDA CX-90. В ЛИНЕЙКЕ АВТОКОМПАНИИ ИЗ ХИРОСИМЫ ПОЯВИЛСЯ ЕЩЕ ОДИН БОЛЬШОЙ КРОССОВЕР – ОН ПРИДЕТ НА СМЕНУ ВЫПУСКАВШЕЙСЯ В РОССИИ MAZDA CX-9.

ДА, CX-90 – ЭТО ЗАМЕНА НЫНЕШНЕЙ MAZDA CX-9, с которой россияне фактически распрощались: сборка этого кроссовера во Владивостоке прекращена, а сам завод будет перезапущен под сборку автомобилей других (по всей видимости, китайских) марок. При этом экспорт новинки в Россию тоже не светит, так как этот кроссовер собирается в Японии, которая запретила поставлять к нам автомобили дороже 50 000 долларов. Так чего же мы лишились?



Салон новинки сделан с акцентом на «премиум». Это касается как материалов отделки (кожа наппа, вставки из натурального дерева), так и оснащения. Кроссовер по умолчанию имеет электронную приборную панель, **А ЭКРАН ШТАТНОГО МЕДИАЦЕНТРА МОЖЕТ БЫТЬ ДИАГОНАЛЬНО ОТ 10,25 ДО 12,3 ДЮЙМА.** Также покупателям доступны опциональная аудиосистема Bose, панорамная крыша, камеры кругового обзора, 21-дюймовые легкосплавные диски и т. д.

Любопытно: хотя Mazda CX-90 представлена уже официально, габариты модели не раскрыты. Но при этом ожидается, что она будет крупнее «девятки». Машина настолько большая, что **НА ТРЕТЬЕМ РЯДУ СИДЕНИЙ МОЖНО УСТАНОВИТЬ ТРЕХМЕСТНЫЙ (!) ДИВАН,** и кроссовер будет способен взять на борт 8 человек. Есть и другие конфигурации: с «галеркой» на двоих и отдельными «капитанскими» креслами в среднем ряду.

Под капотом – **НОВАЯ РЯДНАЯ «ШЕСТЕРКА» SKYACTIVE G.** Благодаря наддуву с 3,3 литра объема здесь удалось снять рекордные для серийных автомобилей Mazda 345 «лошадей». В паре с турбомотором работает 8-ступенчатый автомат необычной конструкции: с мокрым сцеплением вместо гидротрансформатора и вспомогательным электромотором. В качестве альтернативы доступна гибридная версия, подзаряжаемая от розетки: в ее основе 2,5-литровая «четверка» и электромотор, которые совместно выдают 327 л. с. Привод в обоих случаях полный.

ОСНОВНЫМ РЫНКОМ СБЫТА MAZDA CX-90 СТАНЕТ СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА, где новинку можно будет купить уже летом. Цены пока не объявлены, ну и для нас они, в принципе, уже ничего не значат.



«СОЛЯРИС», КОТОРЫЙ МЫ ПОТЕРЯЛИ

HYUNDAI VERNA. КОМПАНИЯ HYUNDAI ПРЕДСТАВИЛА ТИЗЕРЫ СЕДАНА VERNA: ИМЕННО ТАК ДОЛЖЕН БЫЛ ВЫГЛЯДЕТЬ И НОВЫЙ SOLARIS.

Перед нами первые изображения нового поколения бестселлера Hyundai, **КОТОРЫЙ ДОЛЖЕН БЫЛ ПРОДАВАТЬСЯ В РОССИИ КАК SOLARIS III.** Не секрет, что «Солярис» – это одно из названий глобального бюджетника Hyundai, которое придумали специально для российского рынка. На многих азиатских рынках он называется Accent, а в Индии – Verna. Именно под этим именем новинка официально дебютирует 21 марта, а пока мы можем посмотреть на тизеры.



Понятно, что живьем седан будет выглядеть несколько иначе, но даже по рисункам видно, что в плане дизайна новинка сильно отличается от предшественника. **В ПРОФИЛЬ HYUNDAI VERNA/SOLARIS НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ПОХОЖ НА УМЕНЬШЕННЫЙ HYUNDAI ELANTRA,** который явно удался в плане внешности. А спереди новинка смотрится даже круче «Элантры».

Действительно жаль, что **ЭТОТ СЕДАН УЖЕ НЕ БУДЕТ СОБИРАТЬСЯ В РОССИИ.** По крайней мере, планов по перезапуску своего производства корейцы пока не озвучивали. Но петербургский завод Hyundai начал сварку и окраску кузовов, которые пойдут на досборку в Казахстан. Пока таким образом отправляют кузова текущих моделей, продающихся на местном рынке. Но не исключено, что впоследствии это будет и Hyundai Solaris нового поколения, который смогут реэкспортировать к нам из Казахстана. Впрочем, пока все это лишь наши предположения.



HYUNDAI ELANTRA

Еще одна новинка Hyundai, которая тоже может пройти мимо нас, – это обновленная Elantra. У седана изменились фары, решетка радиатора, передние крылья, бамперы и рисунок легкосплавных дисков. В целом седан стал выглядеть строже и спортивнее. Также анонсирован новый вариант отделки салона – кожаном светло-зеленого цвета, в производстве которого использовалось вторсырье. Более глубоких перемен в интерьере не ожидается. По технике изменений тоже никаких. У себя на родине обновленный седан появится в начале весны.



- 1 Kaiyi E5.
- 2 Kaiyi E5 X3 Pro.
- 3 Kaiyi X7 Kunlun.



«КАИ» ВМЕСТО «КИА»

КАЛИНИНГРАДСКИЙ ЗАВОД «АВТОТОР» НАЧАЛ ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ КИТАЙСКОЙ МАРКИ KAIYI — ДОЧЕРНЕГО БРЕНДА CHERY MOTOR. ПРОИЗНОСИТСЯ НОВОЕ ИМЯ КАК «КАИ», ЧТО ВЕСЬМА СИМВОЛИЧНО: ВЕДЬ ВЫПУСКАТЬ МАШИНЫ ЭТОГО БРЕНДА БУДУТ В ЦЕХАХ, ГДЕ РАНЕЕ СОБИРАЛИ КОРЕЙСКИЕ «КИА».

ПЕРВЕНЕЦ KAIYI НА РОССИЙСКОМ рынке — это седан E5, который станет заменой ушедшим с нашего рынка Kia Cerato и Hyundai Elantra. Китайская модель построена на шасси седана Chery Arrizo 7, так что проблем с запчастями или обслуживанием не будет. Силовой агрегат заявлен один — 1,5-литровый турбомотор Chery мощностью 147 л. с. в паре с вариатором. Цены пока не объявлены, но ждать их анонса осталось недолго. Мы прогнозируем, что стоимость такой седан будет от 1,5 млн рублей.

Вторая новинка Kaiyi, которая появится в России, — это кроссовер X3, в техническом плане являющийся полным аналогом Chery Tiggo 4 Pro. Он будет доступен с атмосферным мотором 1.5 мощностью 116 л. с. и вариатором. Компанию Kaiyi X3 также составит более навороченная версия с приставкой Pro — она будет отличаться богатым оснащением и 147-сильным турбомотором 1.5 с вариатором. Старта российских продаж этих кроссоверов стоит ожидать не раньше лета. Цены будут чуть ниже, чем у Chery Tiggo 4 Pro.

Четвертой моделью марки Kaiyi, которую локализируют на «Автоторе» в этом го-

ду, станет большой 4,7-метровый кроссовер X7 Kunlun. Он получит 249-сильный турбомотор объемом 2,0 литра в паре с 7-ступенчатой преселективной роботизированной трансмиссией. По срокам старта продаж стоит ориентироваться на лето — осень, а по ценам — на Chery Tiggo 8, на базе которого этот кроссовер и построен.

Инвестиции завода «Автотор» в запуск производства Kaiyi составили более 100 млн р. На первоначальном этапе

выпуск автомобилей китайского бренда будет осуществляться в режиме крупноузловой сборки с частичной локализацией легко заменяемых компонентов первого уровня (вроде шин и аккумуляторов). В дальнейшем предусмотрен переход на полный цикл производства со сваркой и окраской кузовов, а также с широким использованием российских комплектующих. Помимо моделей с ДВС, в перспективе «Автотор» хочет выпускать и электромобили Kaiyi. □

КАЛУГА, РЕСТАРТ

По информации главы Калужской области, руководство местных автозаводов обсуждает вопрос о возобновлении производства в этом году. Речь в первую очередь идет о предприятиях «Фольксваген Груп Рус» и «ПСМА Рус». Напомним, что с весны прошлого года они находятся в простое. При этом никого из работников калужских автозаводов не увольняли: все сотрудники получают 2/3 средней зарплаты или оклада и продолжают числиться в штате предприятий. Понятно, что бесконечно продолжаться это не может. Заводы нужно или перезапустить, или продать новому собственнику. В последнем случае производство придется отдать с дисконтом в 50% — и это если удастся найти покупателя. Если покупателя не будет, завод заберет государство за символический 1 евро, как это произошло с долей Renault в АВТОВАЗе и заводом Nissan в Санкт-Петербурге. Есть еще третий вариант: уволить всех сотрудников и законсервировать завод, как это сделала Toyota. Однако такой расклад в правительстве не поддерживают. В каком формате будет перезапущено производство автомобилей в Калуге, пока неизвестно.

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НЕ ПЛАТЯТ, ОСТАЛЬНЫМ РАСКОШЕЛИТЬСЯ

ВЛАДЕЛЬЦАМ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ПРИЛЕТЕЛ НЕОЖИДАННЫЙ ПОДАРОК. 1 МАРТА С НИХ ПЕРЕСТАЛИ ВЗИМАТЬ ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ДОРОГАМ. ПРИ ЭТОМ ВСЕМ ПРОЧИМ АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД ПО «ПЛАТНИКАМ» ПОДНЯЛИ.

НАШЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕШИЛО подогреть интерес россиян к «электричкам» в надежде увеличить продажи электрифицированных «Москвичей» и «Эволютов». Теперь, помимо бесплатных парковок, для их владельцев также сделали бесплатный проезд по платным дорогам. Новшество, безусловно, приятное. Но не все здесь так просто, как кажется: по незнанию можно не только не получить обещанного «бесплатного сыра», но и отдать за него свои кровные.

Прежде всего, нужно запомнить, что речь идет только о проезде по федеральным дорогам, находящимся в ведении «Автодора». И это далеко не все платные трассы в России. В этот перечень, к примеру, не входит питерский Западный скоростной диаметр (ЗСД) — на него льгота не распространяется. А вот участок трассы М-11 «Нева» от Тверской области до Москвы все-таки будет бесплатным, хотя и принадлежит не «Автодору», а другому концессионеру (ему обещают компенсировать выпадающие доходы).

Также для бесплатного проезда владельцу электромобиля нужно обязательно приобрести или арендовать у «Автодора» транспондер T-Pass. Зачем это делать, если транспондер изначально не привязан к конкретному автомобилю, непонятно. Вероятно, «Автодор» хочет получить хоть как-то прибыль даже с «бесплатного сыра». При этом импортные транспондеры стоят недешево — от 3000 до 3500 р., а устройства российского производства появляются позднее и по еще более высокой цене.

Те же, у кого уже есть транспондер, должны посетить офис «Автодора» с документами на электромобиль для внесения его в льготный список. После этого пользоваться транспондером на другом автомобиле просто так уже не получится — для начала его нужно отвязать от электромобиля (иначе арендное устройство грозится забрать, а его владельцу запретить льготный проезд), для чего придется еще раз посетить офис «Автодора». Это, согласитесь, тоже неудобно.

Хотя бы для тех, кто захочет ездить по платным трассам «Автодора» с транспондером от «электрички» на обычной ма-



шине с ДВС, система вычислит автоматически при сверке номеров и спишет со счета стандартную плату. Если же на счете не будет достаточно средств, владельцу транспондера начислят задолженность, которую придется закрывать добровольно или принудительно — через судебных приставов. При этом аналогичным образом может «попасть» и владелец электромобиля, если воспользуется транспондером от другой «электрички».

И самое главное, не сказано, сколько времени продлится такая льгота. Не исключено, что это временная мера, которую отменяют так же внезапно, как и ввели. Впрочем, резкого роста трафика электромобилей на платных трассах ждать не приходится. «Электрички» пока не очень подходят для дальних путешествий, так как запас хода у них примерно вдвое меньше, чем у бензиновых аналогов, а времени на «заправку», даже при наличии скоростной зарядки, требуется раз в десять больше.

Тем временем, пока для владельцев электромобилей устраивают аттракцион невиданной щедрости, правительство РФ одобрило увеличение верхней границы тарифов за пользование платными дорогами для всех прочих автомобилистов. Причем

предельно допустимая стоимость километра выросла в 2,6 раза! Объясняется такое резкое изменение ставок удорожанием строительства, хотя повышение тарифов касается не только строящихся трасс, но и тех, что уже давно построены.

Так, если раньше «Автодор» мог взимать с владельцев легковушек максимум 3 р. за километр платной дороги, то теперь этот порог повышен до 5–8 р., в зависимости от того, была ли платная дорога построена «с нуля» или появилась в ходе реконструкции бесплатной дороги. В последнюю категорию входят трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон» и М-3 «Украина»: здесь предельный тариф за проезд легковушек вырос с 3 до 5 р. за 1 км. На полностью новых дорогах, таких как ЦКАД, М-11 «Нева» и М-12 «Восток», максимальная цена километра возрастет с 3 до 8 р. Водители грузовиков и автобусов заплатят еще больше.

Кстати, недавно «Автодор» уже проиндексировал свои тарифы в рамках действующего коридора цен. За проезд по трассе М-4 «Дон» от Москвы до Краснодара вместо 2400 р. водитель легкового автомобиля должен будет отдать от 2800 в будний день, или 3500 р. вместо прежних 3000 в пятницу и выходные. □



МОСКВА ЭЛЕКТРОМОБИЛЬНАЯ

На базе завода «Москвич» будет создан кластер по производству электромобилей отечественной разработки — об этом сообщил мэр российской столицы. «Вы дали добро на создание кластера электромобилей в Москве. Несмотря на попытки заблокировать производство машин, в столице возобновили работу “Москвича”. И мы планируем за два года сделать собственную российскую платформу электромобилей и начинать уже производить автомобили с большинством комплектующих, произведенных в России», — заявил Сергей Собянин на встрече с Владимиром Путиным. О какой платформе идет речь — уже существующей или разрабатываемой

с нуля — мэр Москвы не уточнил. Но даже по меркам современного автопрома, 24 месяца — это рекордный срок, за который создать и запустить в серию абсолютно новую машину, да еще и в глубокой степени локализации, нереально. Поэтому, скорее всего, речь идет о проекте в высокой степени готовности. Не стоит забывать, что главный технический партнер запуска завода «Москвич» — это КАМАЗ, у которого есть собственный проект электромобиля «Атом». Вероятно, говоря о создании кластера по выпуску электромобилей, Сергей Собянин имел в виду камазовские разработки. Ранее собирать «Атомы» планирова-

лось на простаивающей площадке Sollers в Елабуге, но сейчас ее загрузили производством коммерческих автомобилей JAC под собственным брендом. Теперь завод «Москвич» может стать новым домом для отечественного стартапа. Планировалось, что первые прототипы электромобилей «Атом» появятся в этом году, а запуск их серийного производства был намечен на конец 2024 года. Учитывая, что сроки подобных проектов обычно сдвигаются вправо, по датам все более или менее сойдется. Так что в 2025 году вполне реально увидеть первый серийный «Москвич-Атом».



АВТОВАЗ БУДЕТ ЧИНИТЬ ИНОМАРКИ

Российский автогигант решил расширить свой бизнес и выйти на прибыльный рынок сервисного обслуживания и ремонта иномарок. Развивать этот бизнес Волжский автозавод будет под вывеской LECAR Service через свою дочернюю компанию «Лада Имидж». Первые СТО под этим брендом уже начали работу в Уфе, Ярославле и Тольятти, а до конца года откроется около сотни подобных станций по всей России. Но одними СТО дело не ограничится. LECAR Service — это лишь одно из направлений экосистемы «Мир LECAR», которая включает собственную торговую марку автозапчастей, мультибрендовые магазины автомобильных запчастей и аксессуаров, станции техобслуживания и сервис помощи на дорогах. Также весной «Лада Имидж» запустит собственный маркетплейс по продаже запчастей под маркой LECAR. Цель АВТОВАЗа — занять весомую долю сегмента с оборотами в миллиарды рублей. СТО LECAR Service готовы обслуживать автомобили любой марки и практически любого года выпуска. При этом на все виды работ распространяется фирменная гарантия. Новым клиентам LECAR Service предлагает бесплатную диагностику автомобиля по 30 пунктам, бесплатную замену масла и фильтра при их покупке в LECAR Service, а также карту «LECAR Помощь на дороге» при ремонте от 5000 р. К слову, обслуживать и чинить иномарки АВТОВАЗ умел и раньше: после ухода из России Renault и Nissan сервисное и гарантийное обслуживание автомобилей этих марок пришлось взять на себя российскому автогиганту.



РОССИЯ ПОМОЖЕТ ИРАНУ

О возобновлении продаж автомобилей из Ирана говорилось весь прошлый год, и в этом году они уже точно появятся на нашем рынке. Но сотрудничество между нашими странами в автомобильной сфере оказывается гораздо более разносторонним. Оно будет включать поставки не только машин, но и комплектующих. Причем поставлять их будут не иранцы нам, а мы иранцам! «Теперь, когда новые иранские модели появятся на российском рынке, партнерство с АВТОВАЗом не за горами, чтобы удержать как иранских, так и российских автопроизводителей на дороге. Цель Ирана по возвращении на российский рынок является полностью стратегической и запланированной», — заявил Мирзаи Гази Аббас Мослем, советник и официальный представитель Евразийского делового совета по Ирану. То, что АВТОВАЗ работал в кооперации с Renault, сыграло на руку российскому автопроизводителю. Ведь иранцы в свое время также тесно сотрудничали с французами, использовали их платформы. Но после введения санкций им пришлось развивать свой автопром самостоятельно — так же, как это делаем мы сейчас. И оставшееся в России оборудование по производству деталей двигателей альянса Renault — Nissan теперь может пригодиться для иранских партнеров. Но иранцы также планируют закупать двигатели Lada в сборе! Речь, по всей видимости, идет о 8- и 16-клапанных моторах, которые ставились на «Ларгус».

«Как и Iran Khodro, многие продукты российской компании АВТОВАЗ тоже основаны на технологиях Renault, что делает отношения между двумя странами более привлекательными в условиях санкций, и это сотрудничество не является односторонним. Теперь АВТОВАЗ поставляет детали двигателей Renault крупнейшему отечественному конкуренту Iran Khodro — компании Saipa, которая договорилась о покупке блоков двигателей у российского автопроизводителя для возобновления производства моделей Renault. В рамках объявленной сделки компания Saipa построит новый автомобиль на базе Renault Logan под названием L90 Thunder, оснащенный российским двигателем от Lada Largus», — подытожил высокопоставленный иранский чиновник. Здесь уже вопрос к точности перевода, но речь, скорее всего, идет про старый «Логан», который компания Saipa до 2018 года выпускала под названием Pars Tondar. Теперь благодаря АВТОВАЗу иранцы смогут вдохнуть в этот проект новую жизнь.





ЭТО РОДИНА МОЯ!

12+
реклама



ОЖИДАНИЕ И РЕАЛЬНОСТЬ

CHANGAN UNI-K ЦЕНА: ОТ 3 439 900 ₺ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

ТЕМНОТУ МОСКОВСКИХ УЛИЦ ПРОНЗАЮТ МОЩНЫЕ ЛУЧИ СВЕТОДИОДНЫХ ПРИЩУРЕННЫХ ФАР. ПО СЕРОМУ КУЗОВУ ПРОБЕГАЮТ ОТБЛЕСКИ ОГНЕЙ ОТ МАШИН, ЯРКИХ БАРНЫХ ВЫВЕСОК И ФОНАРЕЙ. БЛЕСТЯТ ЧЕТЫРЕ КРУПНЫХ ХРОМИРОВАННЫХ ПАТРУБКА ВЫПУСКНОЙ СИСТЕМЫ. ПЕСТРЯТ ЗАДНИЕ СТОП-СИГНАЛЫ, ПРОДУБЛИРОВАННЫЕ ДВУМЯ КРАСНЫМИ «КЛЫКАМИ» НА КРЫШЕ. ОПИРАЯСЬ НА БОЛЬШИЕ 21-ДЮЙМОВЫЕ КОЛЕСА, ПО МЕГАПОЛИСУ «ПЛЫВЕТ» НАСТОЯЩИЙ ШОУ-КАР – CHANGAN UNI-K ◻ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ◻ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

Дизайн экстерьера и интерьера – сильные стороны UNI-K. Каждый элемент кузова хочется рассматривать, особенно решетку радиатора и «клыки» стоп-сигналов, гармонично интегрированные в задний спойлер.



УДИВИТЬ КОГО-ТО В МОСКВЕ автомобилем? Пфф... Проще стать «коучем» и обосноваться в одном из офисов Сити. На M или AMG здесь никто не обращает внимания. На Bentley если и смотрят, то с целью узнать, кто за рулем, чтобы кинуть вслед что-нибудь злобно-стереотипное. Исключения из правил есть, но обычно у них большое антикрыло, громогласный выхлоп и стоимость, эквивалентная бюджету какой-нибудь африканской страны. Это двухдверки вроде Lamborghini Huracan, Lexus LC 500, 911 GT3 или уж совсем какая-то экзотика, как McLaren и Ferrari.

UNI-K не рычит на километры вокруг выхлопной системой, несмотря на оркестр из четырех труб. Разницу в мощности и стоимости между ним и каким-нибудь Lamborghini можно

исчислять в световых годах. Он не побеждал и не ставил рекорды на Nordschleife. У него нет богатой и романтической истории, как у европейских брендов. Он не снимался в кино, и едва ли за его рулем сидели Моника Беллуччи или Адам Драйвер. Но на какую бы улицу я ни сворачивал, от фешенебельно-клубной до спально-унылой, за этим серым кроссовером тянулись взгляды.

Вот таксист из Средней Азии за рулем Kia Rio проверяет свою шею на гибкость в попытке рассмотреть переднюю часть автомобиля. До этого UNI-K разглядывал крупный мужичок через стекло своего Lexus LX. А до него — три девушки, ожидавшие такси возле бара. Витрину достижений ребят из Changan хочется даже не рассматривать, а пожирать глазами. Настолько классным, стильным

и, что самое главное, гармоничным получился UNI-K.

Видно, что дизайнеры вдохновлялись европейским люксом вроде Porsche Cayenne Coupe, Audi RS Q8 и Lamborghini Urus. Да что уж там. Поменяй шильдик с литерой V на переднем бампере на четыре кольца, и все за чистую монету примут, что перед ними новая Audi, которую привезли по параллельному импорту. Но при этом язык не повернется сказать, что из UNI-K торчат очевидные уши от моделей Volkswagen Group. Хотя одни явные «уши» есть — выдвигающиеся ручки, сделанные в точности как у Range Rover. И они точно так же примерзают после мойки на морозе.

Мне нравится, что почти каждый элемент в дизайне был продуман. Даже парктроники интегрированы с особым подходом.





ДЕТАЛЬНО

ГРОМЧЕ



В подголовник кресла водителя встроены дополнительные **КОЛОНКИ** для вывода громкой связи.

ЧТО-ТО ИЗ УЩЕДШЕГО



СТИЛИСТИКА КЛАВИШ и оформления панелей напоминает RS-модели Audi.



Нравится сливающаяся с бампером фальшрешетка радиатора. Нравятся два «клыка» над задним спойлером, которые дублируют тормозные огни. И, конечно, нравится, что на одном только экстерьере смелость дизайнеров не кончилась.

Внутри царство экранов и ломаных линий. Передо мной не один, не два, а целых четыре дисплея, стремящихся выдать максимум полезной и не очень информации. Но главная фишка — скошенный как снизу, так и сверху почти что прямоугольный руль. Его и рулем то не назвать. Это штурвал! К тому же весь салон выполнен на ма-

нер капитанского мостика космического корабля. Кажется, вот-вот на пассажирское кресло прыгнет Хан Соло, а на заднем диване, закинув ногу на ногу, развалится Чубакка, и наш Millennium Falcon перейдет в гипердрайв.

Насобирав с десятков взглядов и наигравшись с дисплеями кроссовера, на которые можно дублировать зеркало заднего вида или на любых скоростях транслировать изображение с камер кругового обзора, я беру курс на платную трассу, перевожу «корабль» в спортивный режим, отправляю педаль акселератора в пол и... И гипердрайву случиться не суждено. В вождении UNI-K полный антипод того, что ты успел себе представить, глядя на довольно агрессивную внешность и спортивные нотки в интерьере.

Двухлитровый бензиновый турбомотор неплохо справляется со стартом с места. Спасибо 390 «ньютонам» крутящего момента в полке 1900–3300 оборотов. Но заявленные 226 «лошадей» откровенно ленятся при ускорениях двухтонного кроссовера с ходу. Автоматическая 8-ступенчатая коробка флегматична. Руль не информативен, а шасси допускает крены. Спортивный режим бодрит,

1 Удивляет, почему вокруг UNI-K нет маркетингово-рекламной шумихи от российского офиса Changan. При таком по-настоящему классном дизайне кроссовер фактически пребывает в информационном штиле и остается неизвестным.



1

2 Интерьер удивляет дизайном не меньше, чем экстерьер. Но в процессе эксплуатации к дизайнерским решениям возникают вопросы по части удобства. Если к прямоугольному рулю можно привыкнуть, то расположение экранов надо менять.



ВОЖДЕНИЕ

Диссонировать с внешним и внутренним видом. Спокойствие и только спокойствие.



САЛОН

Стильный, из хороших материалов, но расстраивает отсутствие некоторых очевидных функций.



КОМФОРТ

Хорошие шумоизоляция и плавность хода.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор ассистентов активной и пассивной безопасности.



но радикально общую картину не меняет. Changan не приводит данные разгона с нуля до 100 км/ч, но по моим замерам на зимней «липучке» Nokian укладывается в не впечатляющие 10 секунд.

Впрочем, дело даже не в пресловутом разгоне до сотни. UNI-K в принципе не оставляет никаких эмоций от вождения. Есть ты, есть пустой неинформативный руль, есть педаль акселератора, на которую коробка с двигателем реагирует с задержкой, и есть слабые тормоза с небольшими тормозными дисками и суппортами с плавающей скобой, которых еле-еле

хватает на две тонны массы. И вот вы вместе пытаетесь что-то сочинить. Все, что запоминается в вождении, — мягкий ход и хорошая шумоизоляция.

И в момент, когда ожидание с реальностью не совпало радикальным образом, а вау-эффект угас, начинаешь обращать внимание на другие нюансы Changan UNI-K. А их немало. Множество экранов в салоне — это, конечно, модно, но не очень хорошо, когда один перекрывает другой. Русификация как по стилистике шрифта, так и по содержанию оставляет желать лучшего. И даже

в топовой комплектации нет сервисов Apple CarPlay и Android Auto.

Блок клавиш с регулировкой зеркал и открытием багажника лишен подсветки. Дополнительные колонки Sony, встроенные в подголовник водителя, люфтят. К прямоугольному рулю еще можно привыкнуть, но не к отсутствию его подогрева. А чтобы активировать подогрев кресел, необходимо пройти лабиринт в медиацентре. Наконец, при поистине огромном запасе места на втором ряду там нет ни своего климата, ни разъемов USB. Такие вот странности от UNI-K. □

CHANGAN UNI-K 2.0 T

Габариты	4865x1948x1695 мм
База	2890 мм
Снаряженная масса	2005 кг
Полная масса н. д.	
Клиренс	190 мм
Объем багажника	351 л
Объем топливного бака н. д.	
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1998 см³, 226/5500 л. с./мин³, 390/1900-3300 Нм/мин¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	265/45R21
Динамика	200 км/ч

КОНКУРЕНТЫ



Chery Tiggo 8 Pro Max от 3 490 900 Р



Exeed TXL от 3 684 900 Р



Skywell ET5 от 4 480 000 Р

☑ КОНЕЧНО ЖЕ, СМЕЛЫЙ, НО В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ГАРМОНИЧНЫЙ ДИЗАЙН КУЗОВА И САЛОНА.

☒ ЭМОЦИИ ОТ ВОЖДЕНИЯ НЕ ОПРАВДЫВАЮТ АГРЕССИВНЫЙ ВНЕШНИЙ ВИД.

ВЕРДИКТ



UNI-K ОСТАВЛЯЕТ НЕОДНОЗНАЧНОЕ ПОСЛЕВКУСИЕ. ОН ПОХОЖ НА КОНЦЕПТ-КАР, КОТОРЫЙ ПО СЛУЧАЙНОСТИ ПОПАЛ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО. НО ВМЕСТЕ С ЭТО РЕДКИЙ СОВРЕМЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ИЗ КИТАЯ, КОТОРЫЙ ХОТЯ БЫ ВНЕШНИМ ВИДОМ И ВНУТРЕННИМ УБРАНСТВОМ ВЫЗЫВАЕТ ЭМОЦИИ И ОБЛАДАЕТ ВАУ-ЭФФЕКТОМ. ОСТАЛОСЬ НАУЧИТЬ ЕГО КЛАССНО ЕЗДИТЬ.



ПОЛИГОН

HAVAL DARGO X

СКРОМНОЕ ОБАЯНИЕ МАРКЕТИНГА

HAVAL DARGO X ЦЕНА: 2 969 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С ФЕВРАЛЯ 2023 Г.

ПОМНИТЕ ФИЛЬМ, ГДЕ ЛЮДИ X – ПЕРСОНАЖИ, НАДЕЛЕННЫЕ СВЕРХЧЕЛОВЕЧЕСКИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ. ОЧЕВИДНО, ИНДЕКС X В НАЗВАНИИ АВТОМОБИЛЯ УКАЗЫВАЕТ НА ЕГО ВЫСОКИЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ. ПОСМОТРИМ, ОБЛАДАЕТ ЛИ ИМ DARGO С БЛОКИРОВКОЙ ЗАДНЕГО ДИФФЕРЕНЦИАЛА НА САМОМ ДЕЛЕ ◻ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ ◻ ФОТО АВТОРА И HAVAL





СОТРУДНИКИ КОМПАНИИ

Naval в России настоящие хитрецы. Судите сами: когда в прошлом году представили кроссовер Dargo без индекса X, то есть без блокировки заднего дифференциала, никто и словом не обмолвился, что будет и такой автомобиль, причем в самом начале 2023 года. Но это ладно, у всех свои подходы. Смотрите: два Dargo — один моно- или полноприводной, другой же не просто с полным приводом, но и с блокировкой центрального дифференциала. И это далеко не все. У «Икса» совсем другая решетка радиатора — более массивная, трапециевидная и черная, только короткая сторона основания трапеции у «X» направлена вниз, а у «гражданского» Dargo вверх. У «Икса» внедорожные бамперы с клыкками из прочного материала, делающими легкое касание препятствия небольшой неприятностью, которая не грозит фатальными последствиями для внешнего вида новехонького автомобиля. Кожухи боковых зеркал — матовые, серого цвета. Болты на расширителях колесных арок и на бамперах выглядят внушительно, и несмотря на то, что это декорация, брутальности облику добавляют изрядно. Короче, если два автомобиля поставить рядом, перепутать, кто есть кто, практически невозможно. Новые детали экстерьера безусловно придали автомобилю облик «проходимца», а блокировка приблизила его к настоящему рамному внедорожнику H 9, но не вплотную, а позволила занять промежуточное положение между обычными городскими кроссоверами, которые хоть

и обладают полным приводом, но для труднопроходимых трасс годятся едва ли. А вот подходит ли для этого «X»? Для откровенного бездорожья, конечно, нет, хотя по геометрии кузова он значительно превосходит своих городских родственников. Во-первых, клиренс выше 20 см, днище плоское, без выступающих элементов. Угол въезда 24 градуса, угол съезда 30, рампа 22. Ну и техника — блокировка заднего дифференциала, которая сама по себе панацеей не является, в трудных ситуациях помощь бесспорно окажет. При вывешивании или в глубоком снегу, например. Тронуться с этой опцией получится куда сподручнее.

Кто только про такие автомобили не рассказывал: в топь и на джиперские покатушки, конечно, не годится, а вот рыбакам и охотникам вполне подойдет. Хотя если бы это было так, то почти все кроссоверы раскупили бы охотники да рыбаки. На деле эти машины в основном покупают простые жители мегаполисов, подсознательно желающие иметь в личном автомобиле дополнительный потенциал. Вот два последних года оказались снежными, и многие мигранты, тщательно убравшие дворы, уехали домой. Припарковаться во дворе после обильного снегопада стало ой как непросто. Тут-то и раскрывается этот самый потенциал полного привода с блокировкой заднего дифференциала. Владелец не раз поблагодарит конструкторов за решение

не экономить на внедорожных способностях автомобиля.

А вот как компания подошла к формированию комплектаций автомобилей — это отдельная история.

Если сделать одинаковые комплектации, то цена на Dargo X в «топе» может ока-

заться неприлично высокой, а ведь автомобиль не только в салоне стоять должен, его и продавать надо. И тут находится интересный выход. Маркетологи Haval поступили рационально и изобретательно. Зачем внедорожнику «топовая» комплектация — решили они. Даже если кому-то и понадобятся люксовые опции, то покупателей такого автомобиля будет не слишком много (гипотеза проверена путем опроса потенциальных покупателей), а цена и так не маленькая окажется, близкая к запредельной. Решение: ограничить присутствие на рынке РФ Dargo X комплектацией Premium. Расчет на то, что на условной рыбалке мало кто будет задумываться о лакшери-опциях — здесь проходимость важнее. А если кому нужен массаж, адаптивный круиз, проекция на лобовое стекло и всякие там подушки для коленей — добро пожаловать за обычным Dargo в комплектации Tech Plus без блокировки, но с подножками, ну и, само собой, кроссоверы F7 и F7X, которые недавно обновлись, тоже к вашим услугам — продуманно, не правда ли?

1 Оранжевые акценты в темном интерьере поднимают настроение.

2 Эластичные ленты в качестве фиксаторов бутылок позволяют закрепить тару разного объема.



ДЕТАЛЬНО



СТИЛЬНО

Крепление расширителей **КОЛЕСНЫХ АРОК** выглядит стильно. Но это всего лишь пластиковые заклепки.



ПРАКТИЧНО

Для включения **МЕХАНИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ** физические кнопки – самое то.

Есть еще один нюанс: X не будут собирать на заводе в Туле, такие автомобили привозят непосредственно из Поднебесной. Разницы в качестве сборки нет, и в этом отношении потребителю беспокоиться не стоит. А если вдруг сформируется серьезный запрос на топовую комплектацию, то тоже не проблема: в Китае, где X производится, на запрос из России, смогут, надеюсь, оперативно отреагировать.

Внутри у «Икса» ничего не поменялось. Сажусь в кресло, отделанное натуральной кожей, оно само по себе находится высоко, и нет нужды его поднимать, но это

как кому удобнее, длина подушки не «скамеечная», а приближающаяся к европейским стандартам, с регулировкой по наклону. У рулевого управления несколько режимов работы; «легкий» лучше не использовать, как, впрочем, и «спортивный», в котором руль деревенеет и становится малоинформативным. Вот «комфортный» самое то.

Перемещение по городу хочется назвать уютным. Преодоление лежащих полицейских не скажу, что удовольствие, но проходит мягко. А что удивляться? Для Dargo стандартными являются пухлые широкие шины 235/65R16, да и подвеска энергоемкая. Зимняя дорога в Архангельской

области — то еще приключение: день будний, и машин практически не встречается, можно развлечься в разных режимах движения. Покрытие — укатанный грейдер, кое-где встречаются выбоины. Обычно по щбенке перемещаешься со скоростью километров 50 в час. На Dargo эту планку можно превысить без особого ущерба для комфорта. Продольная раскачка практически отсутствует, в поворотах, надо отдать должное инженерам, автомобиль кренится, но не критично. Пробой на глубоких выбоинах и резкая встряска моментально гасятся. Если шум от мелких камешков и песка и просачивается в салон, то акустического дискомфорта это не доставляет, по крайней мере понятно, что шумоизоляция сделана. Но все это как в обычном Dargo.

А что же блокировка? И одной из приятных мелочей, которой уж и не ждешь в китайских машинах, где все функции — от регулировки кресел до изменения направления потоков воздуха — обычно включаются через меню центрального дисплея, стала физическая клавиша включения блокировки. Причем в Dargo X она электро-механическая, зажимного типа. При ее активации прижимная пластина, в обычном положении от-

HAVAL DARGO X

Габариты	4620x1890x1780 мм
База	2738 мм
Снаряженная масса	1815 кг
Полная масса	2157 кг
Клиренс	200 мм
Объем багажника	333/1342 л
Объем топливного бака	60 л
Двигатель	бензин., рядный, 4-цилиндр., турбо, 1998 см³, 192/6300 л. с./мин¹, 320/4000 Нм/мин¹
Трансмиссия	7-ступенчатая, роботизированная, привод полный
Размер шин	235/65R18
Динамика	180 км/ч; 10 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	12/7,5/9,2 л на 100 км

жатая пружиной, с помощью электромагнитной катушки зажимает сателлиты заднего дифференциала, превращая полуоси в неразрывную целую ось, которая вращает колеса с одинаковой скоростью, не подтормаживая одно из них. Специально застрял на снежном подъеме холма, съехав с трассы. Включаю режим «Ухабы» (можно любой из внедорожных), нажимаю клавишу включения блокировки, и автомобиль продвигается вперед еще на несколько метров, но в итоге застревает. Назад с блокировкой выбираюсь самостоятельно — без нее пришлось бы

КОНКУРЕНТЫ



Hyundai Tucson
от 3 149 000 Р



Kia Sportage
от 3 464 900 Р



Mitsubishi Outlander
от 3 289 000 Р

ждать помощи либо окапываться, но то и другое заняло бы дополнительное время. Кстати, если забудешь эту опцию отключить, на скорости 38 км/ч она выключится автоматически.

Функция «прозрачного капота» позволяет не упереться бампером в пену, камень или еще какое-то низкое препятствие перед передними колесам, все это видно на центральном дисплее. Если держать кнопку отключения ESP больше трех секунд, то активируется так называемый «экспертный» режим, когда все системы помощи отключаются, остается одна ABS,

и можно попробовать, каков «Икс» без электронных ассистентов, полезных, но иногда навязчивых. Для ленивых или не очень продвинутых водителей есть внедорожный круиз-контроль; забавно, но включается он только в режиме «Песок». Он позволяет поддерживать постоянную скорость на бездорожье от 7 до 15 км/ч. Все эти электронные дополнения не сильно поменяли внедорожные характеристики новинки, но вот электромеханическая блокировка заднего дифференциала подняла проходимость кроссовера на следующий уровень. □

ВОЖДЕНИЕ

Внятная настройка пары двигатель – робот. Хорошо управляется на пересеченной местности. Крены в поворотах незначительные.



САЛОН

Оригинальный салон. Качественные материалы отделки. Оформление – отсылка к британской стилистике. Просторен сзади.



КОМФОРТ

Комфортная, упругая подвеска. Неплохая эргономика водительского места. Сравнительно приличная «шумка».



БЕЗОПАСНОСТЬ

6 подушек безопасности, включая боковые шторки, функция «прозрачного» капота.



ВЕРДИКТ

7,8

СЛОЖНУЮ ЗАДАЧУ ПОСТАВИЛИ МАРКЕТОЛОГИ КОМПАНИИ «ХАВЕЙЛ МОТОР РУС» ПЕРЕД ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ ПОКУПАТЕЛЯМИ. ЧТО ЖЕ ВЫБРАТЬ, ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМФОРТ ИЛИ ПОВЫШЕННУЮ ПРОХОДИМОСТЬ? СКЛОНЯЮСЬ К МЫСЛИ, ЧТО ЛЮБИТЕЛЕЙ УДОБСТВ ОКАЖЕТСЯ БОЛЬШЕ. НО ЗАТО ЦЕНИТЕЛИ БОЛЬШЕЙ ПРОХОДИМОСТИ СДЕЛАЮТ ВЫБОР КУДА БОЛЕЕ ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННО.



- 1 Вывод на дисплей автомобиля в разных проекциях, смешно сказать, стал более чем привычным.
- 2 При путешествии вдвоем скромный размер багажника лечится трансформацией заднего дивана.





РАМНЫЕ ВНЕДОРОЖНИКИ

Great Wall Motor выпускал и раньше. Да что там выпускал: с продукцией этого китайского производителя россияне познакомились именно благодаря недорогим рамным моделям GWM Hover, ставшим отличной альтернативой УАЗам. Следом появился «китайский Prado» — Haval H9, который нашел своих поклонников, но по причине высокой цены такого успеха, как «Ховеры», не имел. Теперь же настал черед целой линейки рамных внедорожников, которую GWM будет продвигать под новым брендом Tank (производитель настаивает, что название читается как «Тэнк»). Время для этого выбрано весьма удачное: пока американские и британские конкуренты разбежались, а японские затаились, китайцы могут спокойно занять вакантное место.

Кстати, сам бренд Tank появился, можно сказать, случайно.

В 2020 году «премиальное» подразделение Great Wall Motor, названное в честь главы автоконцерна (им является миллиардер Вэй Цзяньцзюнь), выпустило рамный внедорожник Wey Tank 300. В Китае он оказался настолько успешным, что уже в следующем году в GWM решили сделать Tank самостоятельной маркой. И уже тогда китайцы начали строить планы по выходу нового бренда на российский рынок...

Первые «Тан...», простите, «Тэнки» прибыли на испытания в нашу страну как раз в 2021 году. По результатам тестов в конструкции внедорожников были внесены определенные изменения. Так, помимо «зимнего пакета», включавшего подогревы лобового стекла, форсунок омывателя, руля и обоих рядов сидений, у Tank 300 появились омыватель камеры заднего вида и блок физических кнопок под сенсорным экраном.



ДЖИП ПО-КИТАЙСКИ

TANK 300 ЦЕНА: ОТ 3 699 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С ВЕСНЫ 2023 Г.

КОНЦЕРН GREAT WALL MOTOR ПРОДОЛЖАЕТ НАСТУПЛЕНИЕ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК. ЗАНЯВ НИШУ КРОССОВЕРОВ И ПИКАПОВ, КИТАЙЦЫ РЕШИЛИ ЗАХВАТИТЬ И СЕГМЕНТ РАМНЫХ ВНЕДОРОЖНИКОВ, ИСПОЛЬЗУЯ В КАЧЕСТВЕ УДАРНОЙ СИЛЫ МАРКУ TANK □ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО TANK И АВТОРА





Причем последнее решение теперь масштабируется на все рынки присутствия марки, куда кроме Китая и России на данный момент входят Австралия и Саудовская Аравия.

Но не всем нашим просьбам китайцы шли навстречу. Например, в дизельном двигателе, который помимо нас хотели и австралийцы, они отказали. Для GWM наши рынки важные, но пока слишком маленькие, чтобы удовлетворять подобные «хотелки». Вместо дизельной версии китайцы планируют выпустить гибридную, но пока нет точной информации, появится ли она в России.

В дизайне Tank 300 вы не найдете какого-то прямого заимствования у определенной модели. Тем не менее сходство с Jeep Wrangler и Ford Bronco очевидно: достаточно взглянуть на нарочито угловатые формы кузова, почти плоское лобовое стекло, широкие крылья, вывешенную на заднюю дверь запаску... А как вам горизонтальная вставка

в фарах, которая есть и у «Бронко», и у «Тэнка», но только повернута в разные стороны? Совпадение? Как ни странно, да: ведь дебютировали эти модели в одно и то же время.

Глядя на характерные «турбинки» дефлекторов обдува и спаренные 12,3-дюймовые дисплеи электронной приборной панели и медиасенсора, хотелось уличить китайцев в плагиате дизайна интерьера Mercedes-Benz G-class, ан нет. На поверку внутри Tank 300 совсем не похож на Gelandewagen. Разве что по качеству материалов отделки (сиденья в «топе» обиты натуральной кожей наппа), шумоизоляции и звуку аудиосистемы китайцы вплотную приблизились к «Премиуму». Понимаю, что многим в это трудно поверить (проще уличить журналиста в продажности), но это факт, который легко проверить, заглянув к дилеру.

Хотя Tank 300 на 20 см короче Mitsubishi Pajero Sport, разница в величине колесной базы составляет

1 Tank 300 радует комфортом и на асфальте и на бездорожье. Это касается как работы подвески, так и уровня шума в салоне.

2 Новый двухлитровый турбомотор мощностью 220 л. с. имеет чугунный блок и цепной привод ГРМ.

3 Дизайнеры Ford Bronco и Tank 300 использовали схожее решение в оформлении передних фар.

всего 5 см. При этом для пассажиров «Тэнк» несравненно комфортнее. И не столько за счет более просторного заднего ряда с ровным полом и регулируемым наклоном спинки отдельного дивана, сколько за счет удачно настроенной подвески, которая отлично отработывает любые неровности. Нам всего лишь раз удалось пробить задние амортизаторы до отбойников, но в том месте и трасса была как стиральная доска, и ехали мы достаточно быстро. При всем при этом китайский внедорожник неплохо управляется, бодро ускоряется и прекрасно тормозит. Тот редкий случай, когда и хотелось бы поругать машину (должны же быть какие-то минусы), а не за что.

Впрочем, минусы нашлись в другом. Больше всего за время теста проблем доставил... не фиксируемый рычаг указателей поворота! При перестроениях, когда хватает нескольких вспышек поворотника, все хорошо: «короткий» режим включается легким нажатием рычага и других действий от водителя не требует. Чтобы включить длительный режим мигания, ры-





ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

Вот такой **СТОЛИК** получается из багажника. Складное подстолье входит в комплектацию Premium.



ПРОДУМАНО

В переднем бампере есть место для **ЛЕБЕДКИ**, но ее придется устанавливать самостоятельно — такой опции в России пока не предусмотрено.

Специально для России камеру заднего вида оснастили **ОМЫВАТЕЛЕМ**.



ЧИСТО



4 Кнопки под аналоговыми часами добавили после тестов Tank 300 в России.

5 Качество отделки и оснащения — не хуже, чем в моделях класса «Премиум».

6 В максимальной комплектации передние сиденья обиты кожей наппа и оснащены вентиляцией, а для водителя есть еще и функция массажа.

чаг нужно качнуть чуть сильнее, и при поворотах на обычных перекрестках или разворотах проблем тоже нет: после возвращения руля в исходное положение указатель поворота отключается автоматически. Но вот при проезде круговых перекрестков и затяжных обгонах, когда руль поворачиваешь на небольшой угол, долгий режим мигания приходится отключать вручную. А чтобы это сделать, нужно точно рассчитать усилие нажатия на рычаг, иначе вы точно промахнетесь и включите указатель поворота в другую сторону, после чего опять начинается пляска с его выключением. Продолжаться это может бесконечно долго — пока вы не совладаете с нервами и не поймаете нужное положение рычага. Думаете, мой случай уникальный? Нет! Все

участники тест-драйва столкнулись с той же проблемой! Причем одну тестовую машину из-за этого даже тормознул экипаж ГИБДД: им показалось, что водитель ведет себя неадекватно. Впрочем, возможно, это дело привычки: на второй день тест-драйва таких ошибок уже было меньше.

Не порадовал и аппетит автомобиля. Даже при движении в спокойном режиме по трассе показания среднего расхода топлива у нас колебались в районе 15 литров на сотню. Но нужно учесть, что аэродинамическая форма кузова здесь чуть лучше, чем у кирлича, а под капотом 220 «лошадок», которым нужно толкать вперед почти 2,5 тонны металла. И это еще у нас подключен только задний привод. Хотя в Китае есть версии Tank 300



- 1** Возле рычага АКП находятся шайбы выбора режимов вождения (слева) и подключения полного привода (справа). Кнопками справа можно заблокировать межколесные дифференциалы, включить внедорожный круиз-контроль, а вместе с ним активировать функцию «танковый разворот».
- 2** Спинка заднего дивана регулируется по углу наклона.
- 3** У задних пассажиров есть подогревы и два разъема USB.



с автоматически блокирующей межосевой муфтой, для России выбрали вариант с привычной для владельцев рамных внедорожников системой Part Time, которая проще и дешевле. Полный привод здесь включается вручную, селектором возле рычага автомата. Сделать это можно на скорости до 80 км/ч, и превышать такую скорость не рекомендуется, о чем сигнализирует надпись на электронной приборной панели.

Помимо подключения передней оси здесь можно также заблокировать межколесные дифференциалы. Делается это одновременно с включением «понижайки» и только после полной остановки. На снегу блокировки в паре с зубастыми зимними шинами действуют настолько эффективно, что дарят обманчивое

чувство вседозволенности: машина вытянет! Заканчивается это одинаково — выдергиванием зарывшейся машины тросом, благо проушины здесь открытые и расположены очень удобно.

Из систем помощи на бездорожье больше всего понравился «экспертный режим», отключающий все электронные «ошейники», кроме ABS. Также показались полезными внедорожный круиз-контроль, позволяющий поддерживать минимальную скорость движения, и «танковый разворот». Последняя функция, появившаяся еще на обновленном Naval N9, но мной опробованная впервые на Tank 300, может ощутимо уменьшить радиус разворота за счет блокировки (внутреннего к радиусу разворота) заднего колеса.

Вообще, к бездорожью Tank 300 подготовлен очень хорошо. Геометрическая проходимость у него лучше, чем у того же Mitsubishi Pajero Sport, а по углу преодолеваемой ramпы «Тэнк» превосходит даже Jeep Wrangler! Кроме коротких свесов и дорожного просвета в 22,5 см здесь есть штатная стальная защита моторного отсека, а в максимальной комплектации аналогичной защитой прикрыт и 8-ступенчатый автомат ZF. Правда, под днищем остаются открытыми внушительные банки глушителя, так что разумную осторожность соблюдать все же необходимо. Поднятый к кромке капота и развернутый вбок (чтобы не захлестнуло волной) воздухозаборник позволяет безболезненно преодолевать глубокий брод: про-





- 4 На бездорожье Tank 300 способен на многое, и при этом остается очень комфортным на асфальте.
- 5 Задний диван складывается вровень с полом.
- 6 При вывешенном заднем колесе дверь багажника открылась и закрылась без проблем.



изводитель заявляет 70 см, но мне кажется, что можно и больше.

В переднем бампере есть место для лебедки (из-за этого площадка под номерной знак поднята вверх), но ее придется устанавливать самостоятельно — такой опции в России пока не предусмотрено. Также отмечу наличие сади крепления под фаркоп и разъема для подключения электрики прицепа. При этом тягово-сцепное устройство внесено в ОТТС, а значит, у ГИБДД не будет лишних вопросов. Сами бамперы, а также пороги и расширители колесных арок сделаны из «антивандального» некрашеного пластика. Но вот почему по углам бамперов, самых «травмоопасных» мест любого автомобиля, сделаны глянцевые наклейки, мне не понять. Говорят, так красивее...

Чтобы сделать диагональное вывешивание, машину загнали на снежный бруствер. Огромные ходы подвески впечатлили. При этом дверь багажника откры-

лась без проблем: хотя основную нагрузку на скручивание здесь берет на себя рама (она сделана из стального профиля сечением 160x130), это также говорит о высокой жесткости самого кузова. Спереди в раме предусмотрены зоны запрограммированной деформации, что вкупе с внушительным арсеналом электронных помощников позволило Tank 300 получить высшую оценку за безопасность в краш-тесте ANCAP, австралийском аналоге Euro NCAP.

В общем, «первый блин» у марки Tank получился настолько удачным, что когда объявили рублевую цену 300-го, я даже удивился. Да, до теста я предполагал, что такой внедорожник будет стоить около 4 млн. Но когда проехал на нем, понял, что просить можно было и больше. Тем не менее в Great Wall Motor не стали жадничать и сделали крайне интересный ценник. За «Тэнк» в максимальной комплектации Premium (именно

такие машины были на премьерном тесте в Хакасии) сейчас просят 4 049 000 рублей. Для такой машины, где помимо всего прочего даже есть столик для пикника, цена — просто сказка.

А есть еще версия Adventure на 350 тысяч дешевле, и оснащена она не сильно хуже: здесь не будет передней блокировки дифференциала, шторок безопасности, вентиляции передних кресел, кожаной отделки и классной аудиосистемы Infinity. Но все прочие «плюшки», включая 17-дюймовые легкосплавные диски, электронную приборную панель, адаптивный «круиз» с ассистентами, отдельный климат-контроль, водительское сиденье с массажем, а также «зимний» пакет, здесь будут. Вряд ли такие цены продержатся долго. Если спрос окажется выше ожиданий, подорожания не избежать. Вы еще не забываете в поисковую строку «дилер Тэнк»? Я думаю, стоит поторопиться. □

ВОЖДЕНИЕ

Tank 300 одинаково хорош и на асфальте, и на бездорожье. Динамики хватает, но за нее приходится расплачиваться высоким расходом топлива.



САЛОН

Просторный, тихий, с качественной отделкой и отличной «музыкой».



КОМФОРТ

В плане комфорта подвеска Tank 300 настроена просто отлично. На его фоне Mitsubishi Pajero Sport — это жесткая «табуретка».



БЕЗОПАСНОСТЬ

Высокий уровень пассивной безопасности, куча электронных ассистентов, которые действительно помогают, а не раздражают.



TANK 300

Габариты	4760x1930x1903 мм
База	2750 мм
Снаряженная масса	2230 кг
Полная масса	2552 кг
Клиренс	224 мм
Объем багажника	410/1635 л
Объем топливного бака	80 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1967 см ³ , 220/5500 л.с./мин ⁻¹ , 380/1800-3600 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	265/65R17
Динамика	175 км/ч; 10,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	10,7 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ



Isuzu Mu-X 3.0D от 5 549 000 р



Mitsubishi Pajero Sport 3.0 от 5 729 000 р



Toyota Fortuner 2.8D от 4 544 000 р

- ⊕ ОТЛИЧНАЯ ПРОХОДИМОСТЬ, ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА, БОГАТОЕ ОСНАЩЕНИЕ, СТИЛЬНЫЙ ДИЗАЙН, АДЕКВАТНАЯ ЦЕНА.
- ⊖ ВЫСОКИЙ РАСХОД ТОПЛИВА, НЕТ ДИЗЕЛЯ, РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ ПО ВЫСОТЕ, НЕФИКСИРУЕМЫЙ РЫЧАГ УКАЗАТЕЛЕЙ ПОВОРОТА.

ВЕРДИКТ

ПО ЦЕНЕ НАВОРОЧЕНОГО КРОССОВЕРА КИТАЙЦЫ ПРЕДЛАГАЮТ РАМНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК, СДЕЛАННЫЙ В ДУХЕ JEEP WRANGLER И FORD BRONCO, КОТОРЫЕ СТОЯТ В РАЗЫ ДОРОЖЕ! ВЫ СКАЖЕТЕ — ТАК ТО ОРИГИНАЛ, А ЭТО «КИТАЙ»... НУ И ЧТО С ТОГО? ВЕДЬ ВЫГЛЯДИТ КИТАЙСКИЙ «ТЭНК» НЕ ХУЖЕ КУЛЬТОВЫХ АМЕРИКАНСКИХ МОДЕЛЕЙ, ДА И ЕДЕТ ТОЖЕ.





При мощности электросети 6,6 кВт на зарядку потребуется 8 часов. Если мощность 11 кВт – 6 часов. В любом случае утром автомобиль будет полностью готов к поездке.

СТАВИМ НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВО?

EVOLUTE i-JOY ЦЕНА: 3 490 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

СТАВКИ ЕЩЕ НЕВЫСОКИ, НО ОСНОВАНИЙ ДЛЯ РАЗДУМИЙ ПРИБАВИЛОСЬ. ПОВОДОМ ДЛЯ ЭТОГО СТАЛО ЗНАКОМСТВО С ОДНИМ ИЗ ПЕРВЕНЦЕВ БОЛЬШОЙ ПРОГРАММЫ ЗАВОДА «МОТОРИНВЕСТ» – ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ КРОССОВЕРОМ EVOLUTE i-JOY □ ВИКТОР БЕРЕЗОВСКИЙ, СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО СТАНИСЛАВА ШУСТИЦКОГО

АКТИВНОЙ ПОЗИЦИИ

в области развития электроомобильности, которую занимает руководство расположенного в Липецкой области завода «Моторинвест», можно только позавидовать: в марте прошлого года с Минпромторгом был подписан специальный инвестиционный контракт, весной шли процессы, связанные с наладкой оборудования и сертификацией продукции, а в середине ноября началось производство Evolute i-Joy. Несколько раньше с конвейера завода сошел седан Evolute i-Pro. Изначально «Моторинвест» специализировался

на сборке внедорожников Great Wall и Changan, поэтому шаги эволюции выглядят логично, а в генетической цепочке «Эволютов» просматривается код Dongfeng. Но разве это плохо?

Ответ на этот вопрос, как и определенный вердикт о состоятельности электромобилей, мы получили несколько позже, причем не самым обычным способом. А пока о внешности, которая, как известно, всегда много чего наследует. Причем не только хорошего. В случае с i-Joy от размышлений о наследственности можно абстрагироваться — экс-

терьер критики не заслуживает. Единственное, что сразу бросилось в глаза, — галогенные лампы передней оптики. Во-первых, мы как-то уже привыкли к светодиодам, во-вторых, последние и по энергопотреблению выигрывают, а энергию здесь нужно беречь. Правда, в нижней части переднего бампера имеются дневные ходовые огни, поэтому в светлое время фары можно не включать. Некоторое удивление мы испытали при открытии капота: моторный отсек у автомобиля с пробегом чуть больше 600 км оказался достаточно гряз-



ным. Все дело в отсутствии каких-либо уплотнений. Зато защелки-блокиратора, которую, пачкая руки, нужно искать для открытия капота, нет — два раза дергаешь рычажок в салоне и легко поднимаешь крышку на газовых упорах.

Под капотом — «плиты» инвертора и блока управления, под которыми расположен сам электродвигатель, а также россыпь расширительных бачков систем охлаждения двигателя, инвертора и литиевой батареи, расположенной под днищем электромобиля. Есть и привычная АКБ, энергия которой используется для некоторых бортовых систем. Перед моторным щитом топливный бак, питающий автономный обогреватель. Это оборудование опциональное,

но мы убедились, что такая опция крайне полезна.

Интерьер салона кому-то может показаться аскетичным, но мы определили его как «сдержанный» и вполне современный. В отделке использованы экокожа и мягкий пластик. Если не придраться, то салон выполнен на неплохом уровне. Цифровая приборная панель имеет три варианта настроек конфигурации приборов, мультимедийная система снабжена 10,3-дюймовым экраном. И очень много всякого рода настроек, как функционала автомобиля, так и многочисленных систем помощи водителю. Имеется даже встроенный видеорегистратор, причем с очень хорошим разрешением. При этом есть ряд

претензий к эргономике. Передние сиденья, и водительское, и пассажирское, снабжены электрическими регулировками и подогревом, но регулируются только движение назад — вперед и наклон спинки. Боковая поддержка слабая, поясничный подпор отсутствует... Если учесть, что рулевая колонка регулируется лишь по углу, то не исключено, что удобно устроиться за рулем получится не у всех. Правда, у нас проблем с посадкой не возникло. Для двух человек вполне достаточно места на сиденьях заднего ряда, но удовольствие путешествия для пассажира слева во многом зависит от того, как «угнездится» водитель.

В «эволюционно-революционном» средстве передвижения се-



годня важны не столько «бытовые условия», а то, как это средство едет. А едет оно весьма и весьма неплохо. Хорошо спроектирована подвеска: на дорожную мелочь не откликается, а препятствия типа лежащих полицейских упруго отрабатывает, уверенно гася удары. Нет претензий к курсовой устойчивости и к движению в поворотах.

Evolute i-Joy снабжен 176-сильным электродвигателем с максимальным крутящим моментом 225 Нм, который обеспечивает очень неплохую динамику (разгон до 100 км/ч происходит менее чем за 9 секунд). Ощущения от такого ускорения, которое не сопровождается рваным ритмом с «подхватами», а происходит равномерно, приятные. После «сотни» ускорение не столь интенсивное, да и расход заряда батареи сразу увеличивается. Кстати, о заряде. На тесте мы не пользовались автономным

обогревателем, поэтому все тепло в салон получали за счет энергии основной аккумуляторной батареи. Да и вообще, электричество старались не экономить. Соответственно и получили: при «паспортном» пробеге с полностью заряженной батареей в 405 км мы, проехав 100 км, истратили 65% ее заряда. Большая часть нашего маршрута проходила по автомагистрали, когда режим рекуперации энергии (а здесь есть три режима) практически не был задействован, поэтому «энергия извне» в батарею почти не поступала.

Когда с кем-либо заводишь разговор об электромобиле, первое, чем будет оппонировать собеседник, — это отсутствие инфраструктуры. И да, и нет... Действительно, зарядных станций пока не так много, но и потенциальные покупатели электромобилей пока вряд ли готовы совершать на них путешествие на край земли.

Из дома в офис, в торговый центр, в спортзал, на загородную прогулку... Это тот режим, в котором большинство из нас используют и автомобили с ДВС. Таким образом, и энергии батареи электромобиля на ежедневные поездки должно хватить, и расположение зарядных станций подучим — пользуемся же мы «пристрелянными» надежными АЗС. Да и количество самих станций должно увеличиться в разы. На «Эволютах» установлена батарея емкостью 53 кВт·ч, и на ее полную зарядку на станции мощностью в 50 кВт·ч потребуется, соответственно, час времени, а с 30 до 80% заряда — 30 минут. Куда более интересный вариант с загородным домом, где можно поставить электромобиль на ночную зарядку и при мощности сети 7 кВт зарядить его за восемь часов, подключив к бытовой розетке.

- 1** При поднятой крышке багажника автомобиль «обозначат» фонари на бампере.
- 2** Пара пассажиров достаточно удобно разместится на заднем ряду сидений.
- 3** Интерьер выполнен в сдержанном стиле, но это скорее плюс.



ДЕТАЛЬНО



СТИЛЬНО

При запуске электродвигателя СЕЛЕКТОР АКП выдвигается из «шахты».



УДОБНО

МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА снабжена простым и удобным в использовании интерфейсом.



4

КОНКУРЕНТЫ



Hyundai Creta
2 660 000 Р



Nissan Qashqai
3 470 000 Р



Skoda Karoq
2 716 000 Р

В самом начале мы начали рассуждать об электромобилях вообще и о родословной «Эволотов» в частности. Так вот, все ответы на вопросы мы получили самым простым способом, посадив за руль Evolute i-Joy нашего друга, который до этой поездки об электромобилях не думал вообще. Он успешный бизнесмен и в прошлом известный автогонщик, который в личном пользовании всегда предпочитал автомобили премиального сегмента. Его реакция была весьма интересной: сначала недоверие, но не без любопытства, затем удивление, а вердикт после короткого тест-драйва нам очень напомнил обеденный диалог профессора Преображенского и доктора Борменталья из повести

Михаила Булгакова «Собачье сердце». Помните? «Это плохо? — жужа, спрашивал Филипп Филиппович. — Плохо? Вы ответьте, уважаемый доктор». «Это превосходно», — искренне ответил Борменталь. А в заключение, уже разбирая плюсы и минусы продукта завода «Моторинвест», наш друг подытожил: «Хотим мы или нет, но это наше будущее. И судя по этому автомобилю, оно неплохое». □

4 К тому, как едет Evolute i-Joy, нет никаких претензий.

5 По «паспорту» объем багажника составляет 535 литров, но это, вероятнее всего, по китайским стандартам, с загрузкой «до потолка».



⊕ ПРИЯТНЫЕ ОЩУЩЕНИЯ ОТ ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ. ПРИВЛЕКАТЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ ВЛАДЕНИЯ.

⊖ ЕСТЬ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ НЕКРИТИЧЕСКИЕ ПРЕТЕНЗИИ К ЭРГОНОМИКЕ. ВЫСОКАЯ ЦЕНА, НО С УЧЕТОМ СУБСИДИЙ ОНА СОИЗМЕРИМА С НЫНЕШНИМИ ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ РЫНКА.

ВЕРДИКТ

8,3

ВСЕ ХОРОШО, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ЦЕНЫ И СЛОЖНОСТЕЙ С ИНФРАСТРУКТУРОЙ. НО... ВО-ПЕРВЫХ, НА ПОКУПКУ ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ СУБСИДИЯ, КОТОРАЯ СОСТАВИТ 25% ОТ ЕГО СТОИМОСТИ. ВО-ВТОРЫХ, КОЛИЧЕСТВО ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ. А ЗНАЧИТ, EVOLUTE I-JOY ВПОЛНЕ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ КОНКУРЕНЦИЮ «ОДНОКЛАСНИКАМ» С ДВС.

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН КОМПАНИЕЙ «РОЛЬФ АВТОПРАЙМ».

ВОЖДЕНИЕ

Хорошая динамика разгона, автомобиль неплохо управляется.

8

САЛОН

В целом неплохо, но есть претензии к эргономике.

7

КОМФОРТ

Хорошая настройка подвески. Несмотря на шипованные шины, высокий уровень акустического комфорта.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

6 подушек безопасности и большой пакет систем помощи водителю.

9

EVOLUTE i-JOY

Габариты 4385x1850x1650 мм

База 2655 мм

Снаряженная масса 1690 кг

Полная масса 2065 кг

Клиренс 180 мм

Объем багажника 535/1225 л

Емкость батареи 53 кВт

Силовая установка синхронный электродвигатель с постоянными магнитами, 130 кВт (176 л. с.)

Трансмиссия редуктор, привод передний

Динамика 160 км/ч; 8,9 с до 100 км/ч

Примерный расход электроэнергии 7,6 кВтч



БЕРИ ПРИМЕР СО СТАРШЕГО БРАТА

CHERY TIGGO 7 PRO MAX ЦЕНА: ОТ 2 689 900 Р В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

НЕ БУДУ ХОДИТЬ ВОКРУГ ДА ОКОЛО И УТОМЛЯТЬ ВАС ДОЛГИМИ ВСТУПЛЕНИЯМИ ПРО ЭКСПАНСИЮ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ. ОНА И ТАК ОЧЕВИДНА. ПЕРЕД ВАМИ КРОССОВЕР CHERY TIGGO 7. ОН ОБНОВИЛСЯ И ПОМИМО ОБШИРНОГО НАБОРА НОВОВВЕДЕНИЙ ПОЛУЧИЛ ОЧЕНЬ ДЛИННОЕ ПОЛНОЕ ИМЯ **О МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ О ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА**

ЗАГИБАЙТЕ ПАЛЬЦЫ: ЧЕРИ! Тигго! Семь! Про! Макс! Пять слов в полном названии. Пять, Карл! Парадокс в том, что с появлением приставки «Макс» не появились ни многодисковая муфта, ни кардан для полного привода. Как и до рестайлинга, «семерка» толкается передними колесами. Боюсь представить, каким будет назва-

ние, когда появится полный привод... Chery Tiggo 7 Pro Max AWD? Как вариант, пожалуй. Впрочем, я бы не прикалывался так над названием, если бы оно не занимало половину двери багажника на этом красном кроссовере.

Как бы там ни было, с обновлением «семерка» преобразилась значительно. Китайцы выслушали

почти все замечания с пожеланиями, щелкнули пальцами и выкатили новый автомобиль. Скорость модернизации, по меркам автомобильной индустрии, почти что молниеносная. Немцы бы все тщательно взвешивали и ждали лет шесть до смены поколения. Японцы подождали бы все десять лет, чтобы покупатели



свыклись с нюансами и их вовсе не надо было менять.

Внешне почти тот же, да?

Да, внешность почти не тронули. Поменяли решетку радиатора. Она теперь в паутинку с блестящими стразами. Добавили аккуратную матово-хромированную окантовку спереди, которая «клыками» ниспадает вниз от фар. Установили новые блоки дневных ходовых огней. Налепили на передние крылья специфические накладки с литерами T — от турбо. Поменяли бамперы. Прикрутили имитацию раздвоенного выхлопа. Сзади соединили в единый элемент диодные фонари, заменили спойлер, а логотип заменили надписью — CHERY.

Хоть радикальных перемен во внешности и не произошло,

радар по центру бампера сразу выдает одно из главных новшеств — комплекс систем активной безопасности с адаптивным круиз-контролем. Да, как на старшем Tiggo 8 Pro Max. Адаптивный круиз работает неплохо, хотя и берет дистанцию от впереди идущего автомобиля с запасом. Перестраховывается.

А вот излишняя опека в лице мониторинга автомобилей сзади досаждала. В интенсивном и рваном московском движении кто-то постоянно резко перестраивается, мечется из ряда в ряд, сидит на бампере или торопится. И, соответственно, «семерка» постоянно сигнализирует мне надписью на приборной панели «внимание на автомобиль сзади» и мигает аварийкой. Ах, да, и она все еще сигнализирует, если выйти

с ключом из заведенного автомобиля и закрыть дверь.

ВНУТРИ БОЛЬШЕ ПЕРЕМЕН?

О да! Если вкратце, там все стало как в старшем Tiggo 8 Pro Max. Визуально внутри теперь все прям круто! Тактильно — неплохо. Местами встречается жесткий пластик, но не так часто, чтобы досаждал. Все панели подогнаны аккуратно. Придаться можно разве что к маленькому стыку разделенной на две части серебристой декоративной панели напротив переднего пассажира. Но только из-за того, что придаться особо больше не к чему.



1 **Салон «семерки»** изменился кардинально. Он теперь унифицирован с кроссовером Tiggo 8 Pro Max. Самая яркая новая черта в интерьере — два «спянных» дисплея по 12,3 дюйма каждый.



ДЕТАЛЬНО



ВСЕ ВИЖУ

Для массового сегмента у «семерки» хорошая картинка с **КАМЕР КРУГОВОГО ОБЗОРА**.



ПОТИШЕ

В топовой комплектации у Tiggo 7 Pro Max в передних дверях установлен **ДВОЙНОЙ СТЕКЛОПАКЕТ**.



Первое, что цепляет взгляд, — широкая единая панель из двух 12,3-дюймовых дисплеев приборной панели и медиасенра. Графика у экранов классная. Картинка с камер хорошая. Функционал широкий: есть Apple CarPlay и Android Auto. Отзывчивость сенсора на прикосновения неплоха. И только блики от солнца досаждают.

Прямо под тачскрином медиасенра элегантный ряд физических клавиш. Под ним — сенсорная панель управления двухзонным климат-контролем и подогревом кресел. К слову, отзывчивость на прикосновения лучше, чем в Volkswagen Golf последнего поколения, где тоже установлен сенсорный блок климата. Странно только, что нельзя отдельно активировать обогрев стекла, который выполнен сеткой. Только вместе с обдувом.

Круто, что черный глянецый пластик заменили пластиковыми вставками под фрезерованный металл по всему салону. И выглядит солиднее, и меньше царапается. Джойстик-селектор коробки передач оставили тот же, но блок клавиш под ним продлили. Подстаканники поменяли местами с беспроводной зарядкой.

На простор жаловаться не приходится. Руль регулируется в двух плоскостях. Кресла из экокожи и с электронными регулировками удобны. Разве что длины подушки немного не хватает. Сзади почти королевский запас места для ног и головы. Плюс большая панорамная крыша существенно добавляет света и воздуха. Багажник не может похвастаться рекордными объемами — 475 литров и 1500 при сложенных в пол креслах второго ряда.

А ЧТО ПО МОТОРУ?

Двигатель с коробкой не меняли. Как и до обновления, Tiggo 7 Pro Max оснащается 1,5-литровой бензиновой «турбочетверкой» на 147 сил и 210 Нм крутящего момента. К мотору прикручен вариатор, работающий в двух режимах — Sport и Eco. С последним ездить почти невозможно. Правая педаль дозирует тягу с уверенностью плавного сырка. Реакции на газ можно измерять не секундомером, а календарем.

Поэтому основным все дни тест-драйва для меня был спортивный режим. Правда, не стоит его напрямую ассоциировать со словом «спорт». Он просто нормальный. С небольшими, но адек-

ватными задержками, к которым быстро адаптируешься.

В ускорении нет драмы.

Настройки вариатора преимущественно городские. В диапазоне от 10 до 60 км/ч кроссовер весьма бодр. Старты со светофоров, маневрирование в потоке — все дается достаточно комфортно и уверенно.

После 60 км/ч запал энтузиазма закономерно сдувается. В любом режиме с педалью в пол «семерка» делает упражнение 0–100 примерно за 10 секунд. Нормально. **7**

2 Силовые агрегаты не меняли. Tiggo 7 Pro Max комплектуется бензиновым турбомотором объемом 1,5 литра. В паре с 4-цилиндровым двигателем работает вариатор.



ВОЖДЕНИЕ

Ни особым азартом, ни особым комфортом «семерка» похвастаться не может. Просто нормально. **7**

САЛОН

Обновление категорически приветствую! Стало удобнее и лаконичнее. **9**

КОМФОРТ

Шумоизоляция неплоха, но ямы незаметными не остаются, да и подушка кресла коротковата. **7**

БЕЗОПАСНОСТЬ

По безопасности у «семерки» и раньше были хорошие оценки, а теперь еще появился комплекс помощи водителю. **10**



CHERY TIGGO 7 PRO MAX

Габариты	4500x1842x1705 мм
База	2670 мм
Снаряженная масса	1540 кг
Клиренс	190 мм
Объем багажника	475/1500 л
Объем топливного бака	50 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1498 см ³ , 147/5500 л. с./мин ⁻¹ , 210/1750–4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	вариатор, привод передний
Размер шин	225/60R18
Динамика	186 км/ч; 9,7 с до 100 км/ч
Расход топлива	8,2 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ



Changan CS55 Plus
от 2 669 900 Р



Haval F7
от 2 149 000 Р



Geely Atlas Pro
от 2 458 990 Р

+ ОБНОВЛЕНИЕ ИСПРАВИЛО РЯД ЭРГОНОМИЧЕСКИХ НЕДОЧЕТОВ И ДОБАВИЛО МНОГО ПОЛЕЗНЫХ ОПЦИЙ.

- НО КОГДА ЖЕ ПОЯВИТСЯ ПОЛНОПРИВОДНАЯ ВЕРСИЯ?

ВЕРДИКТ

8,2

ОБНОВЛЕННЫЙ CHERY TIGGO 7 PRO MAX ОСТАВЛЯЕТ В ОСНОВНОМ ПРИЯТНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ. НОРМАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ СЕБЯ И СВОЕЙ СЕМЬИ ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б. ДА, ОН НЕ ДОСТАВЛЯЕТ ЛЮБИМЫЕ НАМИ ЭМОЦИИ ОТ ВОЖДЕНИЯ, НО ПРЕДЛАГАЕТ ОБШИРНЫЙ НАБОР ОПЦИЙ ЗА АДЕКВАТНЫЕ ПО НЫНЕШНИМ ВРЕМЕНАМ ДЕНЬГИ — ОТ 2 689 900 Р.



РАЗНЫЕ ГРАНИ ПОХОЖЕГО

- **HAVAL DARGO** ЦЕНА: 3 349 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.
- **SKODA KODIAQ** ЦЕНА: 5 000 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2021 Г.

МЫ СРАВНИЛИ ОБНОВЛЕННЫЙ SKODA KODIAQ И Haval DARGO. НА БУМАГЕ ЭТО ОЧЕНЬ БЛИЗКИЕ СОПЕРНИКИ: У НИХ 2-ЛИТРОВЫЕ ТУРБОМОТОРЫ, РОБОТЫ С ДВУМЯ МОКРЫМИ СЦЕПЛЕНИЯМИ, ПОЛНЫЙ ПРИВОД. ВОТ ТОЛЬКО DARGO РАЗВИВАЕТ 192 Л. С., А SKODA KODIAQ – 180, НО ЭТО В ПРЕДЕЛАХ ПОГРЕШНОСТИ. ЗАТО ПОСМОТРИТЕ, НАСКОЛЬКО ПО-РАЗНОМУ ОНИ ВЫГЛЯДЯТ!

□ ИГОРЬ СИРИН □ ЕВГЕНИЙ МИХАЛКЕВИЧ



SKODA ДАВНО ПРИМЕЛЬКАЛАСЬ на наших дорогах, и даже недавний рестайлинг мало что изменил. При своих габаритах «чехи», как обычно, предлагают максимум внутреннего объема. Вместе с тем есть опасение, что Kodiaq уже начинает устаревать. Выпущенный в 2016 году, он с тех пор не получил ни одного нового силового агрегата, и топовый двигатель с отдачей 180 л. с. — это весьма скромный показатель на фоне китайских соперников. Даже учитывая доступный в Европе 240-сильный вариант с 2-литровым дизелем в исполнении RS.

Haval Dargo выглядит одновременно новым и старым. Классические круглые фары, не окрашенные бамперы, вертикальная радиаторная решетка. Это все из детства, когда внедорожники были брутальными. Есть даже подножки и мощные накладки на арки. При этом 15–20 лет назад полноприводник был сложным в управлении агре-

гатом. В массе своей они были рамными, часто с двумя балками мостов, с соответствующим уровнем комфорта и управляемости. А теперь давайте заглянем под Dargo. Несмотря на грубую внешность, у него несущий кузов, независимые подвески, а в самой простой версии — передний привод. Задний мост подключается муфтой, как и у Skoda.

Но настрой совершенно другой. А кроме того, у Haval недавно появилась продвинутая версия Dargo X с блокировкой заднего редуктора, о которой можно прочитать в этом же номере журнала.

По концепции Dargo напоминает Renault Duster, не правда ли? Конструктивно кроссовер, но с яркими внедорожными амбициями. Я уверен, многие автолюбители ждали такого автомобиля от французов, чтобы было на что пересаживаться, если Duster стал тесноват для семьи, но и эту нишу оккупировали китайцы.

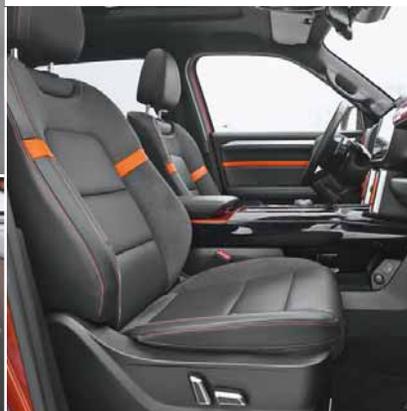
Если бы мы оценивали внешность машин, чего мы стараемся не делать, я бы отдал свой голос за Dargo. Встретив его на дороге, оборачиваясь вслед, а это дорогого стоит в наше время очень похожих машин. А «Шкоде» не помешало бы задуматься о Kodiaq нового поколения.

Сравнивать Kodiaq и Dargo по цене сейчас сложно, у дилеров Skoda почти не осталось машин российской сборки, и потому цены улетели в космос. Параллельный импорт новых машин из Европы невыгоден из-за курса валют. Зато на вторичном рынке есть масса предложений как машин отечественной сборки, так и импортных, с самыми разными моторами и в разных комплектациях. У Dargo ситуация обратная: машина новая, так что продается только у дилеров. Причем опыт эксплуатации есть лишь у родственного кроссовера Haval F7. У него похоже мотор и трансмиссия, но сама машина немного легче.





как в положительном ключе, так и в отрицательном. Вынесенные подножки в зимнее время очень неудобны, на них легко поскользнуться, и они пачкают брюки. Но даже если выбрать Dargo в более простой комплектации, без них, двери не закрывают пороги, как у Kodiac. Салон с первого взгляда поражает обилием опций и порой сложностью их достижения. Огромный центральный дисплей выглядит круто, но окружает его жесткий пластик. Блок климат-контроля



ВОЖДЕНИЕ

Настройка работы могла бы быть подинамичнее: в городских условиях и на небольших скоростях Dargo реагирует на газ весьма задумчиво.



САЛОН

На втором ряду сидений вполне достаточно места для взрослых, а вот багажник мог бы быть вместительнее: он вдвое меньше, чем у Kodiac.



КОМФОРТ

При использовании шипованных шин Haval становится шумным, также нарекания вызывает запутанное управление климат-контролем.



БЕЗОПАСНОСТЬ

В базовой комплектации у Dargo шесть подушек безопасности, а в топовой добавляется коленная для водителя.



HAVAL DARGO 3 349 000 ₺

1 Шайба селектора позаимствована у Haval Jolion. Нареканий к ее работе нет, но имиджу внедорожника не соответствует.

2 Большая приборная панель лишена круглых шкал, и это непривычно, зато есть проекция на лобовое стекло.

При перемещении из одного салона в другой ситуация как и с внешностью. В Kodiac все привычно, но не идеально. Центральный тоннель низковат, подлокотник имеет неудачную форму. Но в остальном Skoda хорошо продумана. Отличные кресла, легкий, но точный руль, традиционные приборы, даже в цифровом виде, удобный блок климат-контроля, хотя очень похожий был у меня в VW Golf 2008 года. В салоне минимум вибраций от силового агрегата и трансмиссии, мотор практически не слышно, и даже на высокой скорости Skoda словно стоит. Еще один заметный плюс обновленного Kodiac — это матричные фары, которые доступны только в дорогих комплектациях; они значительно лучше освещают дорогу, чем обычные диоды Dargo.

Про Haval «привычно» не скажешь. Он удивляет всем, причем





стекло, огромная панорамная крыша и массаж водительского кресла.

По запасу пространства для ног на заднем сиденье оба наших соперника очень хороши. Двое здесь будут чувствовать себя вольготно, да и третьего можно разместить. Но Skoda все-таки предпочтительнее. Кроме огромного запаса пространства для ног, она оснащена откидными столиками с подстаканниками. На спинке впереди стоящего кресла можно закрепить держатель для телефона или планшета. А в дальней дороге очень кстати будут боковые шторки. Есть у Kodiaq и лючок для лыж, что особенно актуально для большого автомобиля для активного отдыха.

А вот разница в объеме багажников просто катастрофическая. Согласно заводским данным, она более чем двукратная, и это

- 3 Спортивные кресла, обшитые алькантарой, очень хороши, хотя и лишены массажа, как у Dargo.
- 4 Цифровая панель приборов меньше, чем у Haval, но информация на ней отображается более привычно и удобно.

ВОЖДЕНИЕ

Подвеска настроена здорово, но мощность даже топового мотора невелика, многие китайские соперники быстрее.



САЛОН

Неудобный бокс между передними сиденьями, в остальном Skoda близка к идеалу.



КОМФОРТ

Двигатель очень хорошо изолирован от салона, а вот дорожный гул все-таки ощущается.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Пять звезд Euro NCAP после рестайлинга дополнил отличный матричный свет.



SKODA KODIAQ 5 000 000 ₹



практически полностью поглощен мультимедиа, осталось лишь несколько функциональных клавиш. Регулировка температуры и включение подогревов — только после загрузки экрана и снятия перчаток. Также в теплой одежде неудобно пользоваться шайбой селектора. Она позаимствована у Haval Jolion, что не слишком брутально.

В то же время Dargo может похвастаться уникальными опциями, которые не предлагает Skoda даже в топовой комплектации. В их числе проекция на лобовое





1 Места в Dargo вполне достаточно даже для высоких, есть обогрев и воздуховоды, но спинка регулируется в минимальном диапазоне.

2 К услугам задних пассажиров откидные столики, шторки на окнах, лючок для лыж и королевский запас свободного пространства.

похоже на правду. У «Шкоды» значительно ниже уровень пола и высота 60 см против 40 у Dargo. Разница по длине пола также почти 20 см — 102 против 84. А вот ширина между арками совершенно одинаковая — по 101 см. Единственный встречный аргумент, который есть у Dargo, — это полноразмерное запасное колесо. Но если вы собираетесь в дальнюю дорогу (внешность Haval явно к этому располагает), нужно будет подумать о боксе на крышу или о прицепе. А вот Kodiah уже готов к приключениям. Багажник у него огромный, и уже на заводе установлен выдвижной фаркоп. Кстати, оба автомобиля оснащены розетками на 220 вольт, у Kodiah она расположена в ногах задних пассажиров, а у Dargo — в багажнике.

Теперь, когда мы основательно познакомились с нашими персонажами, давайте сравним их динамику и внедорожные способности. Заправились мы согласно рекомендациям: 92-й бензин залили в Haval и 95-й в Kodiah. И какое же было наше удивление, когда после двух зачетных попыток на каждой машине мы получили разницу всего в 0,05 секунды! Преимущество на стороне Skoda, но это скорее погрешность измерений, чем реальное превосходство.

При разгоне с хода ситуация еще любопытнее. Примерно каждый второй заезд Dargo проиграл

из-за запинок роботизированной коробки, но когда удавалось стартовать синхронно со скоростью 70–80 км/ч, Haval сначала немного вырывался вперед, после 110 км/ч Skoda его нагоняла и с дальнейшим ростом скорости уходила в отрыв. Получается, что на небольшой скорости Dargo реализует преимущество в мощности, но в дальнейшем на первое место выходит аэродинамика, которая у Kodiah явно лучше.

Дорожный просвет еще больше подтвердил визуальные ощущения. После рестайлинга Kodiah стал немного ниже, сейчас у него под пластиковой защитой меньше 19 см, тогда как Dargo с запасом показывает заявленные 20 см. Вот только при такой суровой внешности пластиковый пыльник выглядит не очень убедительно. Haval явно нуждается в стальной защите, и пока сложно сказать, какой дорожный просвет останется после ее установки.

Съезжая с асфальта, хочется заручиться поддержкой электронных ассистентов, и тут начинаются муки выбора. У Dargo восемь режимов езды, из которых пять можно считать внедорожными: «Снег», «Грязь», «Песок», «Трава/гравий», «Ухабы». Но какой из них лучше выбрать для езды по глубокому снегу, непонятно. В режиме «Снег» колесам не хватает тяги, в «Грязи» робот слишком резко управляет тягой и периодически размывает сцепления. В итоге



БАНК ДАННЫХ



HAVAL DARGO

SKODA KODIAQ

Skoda немного крупнее снаружи, но сильно вместительнее внутри – магия!

На больших скоростях Dargo сильнее сопротивляется воздуху, отсюда выше расход и ниже максимальная скорость.

Двигатель Dargo ощущается более мощным, но робот настроен не так здорово, как на Skoda.

ГАБАРИТЫ, ВЕС		
Длина, мм	4620	4697
Ширина, мм	1910	1882
Высота, мм	1780	1661
Колесная база, мм	2738	2790
Клиренс, мм	200	187
Снаряженная масса, кг	1815	1707
Полная масса, кг	2157	2307
Объем багажника, л	333	835
Объем топливного бака, л	60	58
ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ		
Максимальная скорость, км/ч	180	206
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,0	7,8
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	12,0	9,0
загородный цикл	7,5	6,3
смешанный цикл	9,2	7,3
ТЕХНИКА		
Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо	бензиновый, 4-цилиндровый
Рабочий объем, см ³	1998	1984
Мощность, л. с. при мин ⁻¹	192/5600-6300	180/3900-6000
Крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	320/1500-4000	320/1400-3940
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая	роботизированная, 7-ступенчатая
Привод	полный	полный
Передняя подвеска	McPherson	McPherson
Задняя подвеска	независимая	многоорычжная
Тормоза	дисковые	дисковые
Размер шин	235/65R18	215/65R17
ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*		
Транспортный налог, Р	9600	9000
ТО-1/ТО-2**, Р	19 800 / 19 350	28 350 / 41 600
ОСАГО, Р	21 500	21 500
Каско, Р	55 581	112 884

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 – по данным дилера. Каско и ОСАГО – из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.
** Haval интервал ТО1 – 10 000 км, далее каждые 15 000 км, интервал ТО Skoda – 15 000 км.



3 Багажник Dargo заметно ниже и короче, зато по бокам есть ниши.
4 В заявленный Skoda объем больше 800 литров вернется с трудом, он точно раза в полтора больше, чем у Haval.

я выбрал «Спорт». В нем обороты холостого хода поднимаются до 1200, и у водителя под педалью ощущается больший запас тяги. Понятно, что при этом страдают сцепления, но хочется верить, что масляное охлаждение их спасет. Отключив заодно ESP, на Dargo вполне можно бороздить сугробы. В случае слишком глубоких заносов электроника все равно подправляет ошибки водителя, но, пожалуй, именно «Спорт» — тот режим, который поможет извлечь максимум из внедорожных возможностей Haval.

Управлять Kodiaq проще, у него есть один режим Off-road, и в нем Skoda отлично перебрасывает момент между колесами. Это бы здорово пригодилось, будь у нас под колесами хоть что-то твердое, но в плотном снегу все решили скромный дорожный просвет и более низкие бамперы. В итоге Kodiaq повис «на брюхе» всеми четырьмя колесами там, где Dargo смог прорваться, хотя и не без труда. □

	Haval Dargo	Skoda Kodiaq
Вождение	8	9
Салон	8	9
Комфорт	8	9
Безопасность	10	10
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	8,5	9,3

ВЕРДИКТ

SKODA НЕСКОЛЬКО ОТСТАЕТ ПО УРОВНЮ ОПЦИЙ, НО ПО-ПРЕЖНЕМУ ДАЕТ МАКСИМУМ ПРОСТРАНСТВА ВОДИТЕЛЮ И Пассажирам. NAVAL ПОКОРЯЕТ СВОЕЙ БРУТАЛЬНОЙ ВНЕШНОСТЬЮ, БОЛЕЕ ПРАКТИЧНЫМИ ЧЕРНЫМИ БАМПЕРАМИ, ДОРОЖНЫМ ПРОСВЕТОМ И ОБИЛИЕМ ЭЛЕКТРОНИКИ, НО ЕГО ЕЗДОВЫЕ ПОВАДКИ ПОКА ЕЩЕ НЕ ТАК ИДЕАЛЬНЫ, КАК У ЕВРОПЕЙСКОГО СОПЕРНИКА.



ВСТРЕЧАЮТ ПО ОДЕЖКЕ

GWM POER 2023 ЦЕНА: ОТ 3 449 000 Р В ПРОДАЖЕ: С 2021 Г.

ПУСТЬ ВАС НЕ СМУЩАЕТ СТРАННАЯ ЛИТЕРА Р НА МАССИВНОЙ РЕШЕТКЕ РАДИАТОРА. ЭТО GREAT WALL POER, И ОН САМЫЙ БОЛЬШОЙ СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЙ ПИКАП С ДВОЙНОЙ КАБИНОЙ, КОТОРЫЙ ОФИЦИАЛЬНО ПРОДАЕТСЯ В РОССИИ. А МЫ СОБРАЛИ ДЛЯ ВАС СРАЗУ ТРИ МНЕНИЯ О НЕМ В НАШЕЙ ТРАДИЦИОННОЙ РУБРИКЕ «ФОКУС-ГРУППА» □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА





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

Не сосчитать, сколько через меня, автомобильного журналиста с опытом в десять с лишним лет прошло автомобилей. Но этот тест входит в число особенных. Так сложилось, что я рассматриваю для покупки в семью вторую машину именно пикап. Зачем? Да просто детская мечта о пикапах, появившаяся после просмотра сериала «Техасский рейнджер» с Чаком Норрисом, подкрепились практичными соображениями. Во-первых, для обслуживания своего загородного дома, который сейчас строится в Калужской области. Во-вторых, для пугешествий в отдаленные места вроде Кольского полуострова с домом на колесах на буксире. В кузов пикапа отлично помещается надувная лодка и куча разных вещей, которые не хочется грузить в салон или в «караван».

Несмотря на опыт, споров с самим собой в избытке. Какой брать: американский большой, но пятилетний, или новый, но среднеразмерный... А тут яркий Great Wall Poer появился на горизонте. Интересно страсть как! Естественно, перед тем как отправиться в пресс-парк за «грузовиком», подписать документы, кинуть ключи в карман и прыгнуть за руль, я проштудировал почти все текстовые и видеоматериалы моих коллег. Практически все оказались сугубо позитивными. А заголовки в стиле «не хуже, чем Hilux» только подогревали интерес.

Спустя пару дней получаю ключи от этого пикапа в синем цвете кузова, устраиваюсь за рулем и почти мгновенно соглашаюсь со всеми похвалами в адрес GWM Poer. Внешний вид, инте-





1

1 У пикапа Poer одни из лучших в классе показатели габаритов грузовой платформы – 1520x1520x538 мм. Откидной задний борт выдерживает нагрузку до 150 кг. Заявленная грузоподъемность пикапа – 975 кг.

рьер, оснащение, ход на первых 20 километрах до дома — а хорошо же! Завершаю вечер того дня диалогом с подругой, которая работает в японской автомобильной компании за границей. Она скептически отнеслась к моим лестным словам о «Поере» и наотрез отказалась верить, что он не хуже, чем Hilux.

Первые два дня я кайфовал от этого пикапа. У него монументальная внешность с высокой капотной линией. Передок в стиле «Тундры» и «Секвойи» десятилетней выдержки, а задняя оптика на манер Ford F-150. Согласитесь, приятные ассоциации! Стильный салон с неплохими по профилю передними креслами, подогревами и электрорегулировками.

Большой дисплей медиасистемы с поддержкой Apple CarPlay.

Дизельная двухлитровая «турбочетверка» на 150 сил





и 400 Нм момента неплохо тянет разгруженный двухтонный пикап. Автоматическая 8-ступенчатая коробка с заметными, но не критичными паузами тасует передачи и бодрится в спортивном режиме. На нем комфортно маневрировать в рваном городском потоке — пикап весьма резв в диапазоне от 10 до 60 км/ч. А еще Роер оснащен «понижайкой», полным приводом с постоянной тягой на заднюю ось и муфтой подключения «передка», блокировкой заднего дифференциала, дисковыми тормозами по кругу, рамой и рессорами сзади. А главное — его грузоподъемность составляет 975 кг при максимальной массе 3 тонны. Казалось бы, все так здорово, что пора отсчитывать 3,8 млн рублей за топовую комплектацию и бежать к дилеру. Но через пару дней воодушевление начало затихать,

2 Интерьер симпатичен визуально. Светлая искусственная кожа добавляет лоска. Сенсорный 9-дюймовый дисплей идет во всех версиях. Он поддерживает Android Auto и Apple CarPlay, но страдает от бликов. Двухзонный климат-контроль доступен только в топовой, а регулировки руля по вылету нет ни в какой комплектации.

как резвость пикапа после набора 60 км/ч.

Коробка передач все чаще удивляла странными и внезапными рывками, а бортовой компьютер порой высвечивал ошибку в КП. Два раза пикап почему-то пытался ползти вперед, несмотря на выжатую до упора педаль тормоза. Из-за отсутствия регулировки руля по вылету так и не удалось за пару недель комфортно устроиться в «Поере». Нижние кромки передних дверей вплотную нависают над подножками и шкрябают по ледяной корке. Медицентр периодически глючил, отключал Apple CarPlay, а то и вовсе уходил в черный экран. И еще его трясет буквально на каждой ямке. Спасибо, торсионам вместо пружин в передней подвеске и пятилистовым задним рессорам. Что ж, подруга, ты была права!

ДЕТАЛЬНО



ПОЛЕЗНО

В кузов пикапа штатно вставляется антивандальная **ЗАЩИТНАЯ ВСТАВКА**.



СТРАННО

ПОДНОЖКИ в пикапе — вещь полезная, но у Роера они стоят вплотную к нижним крамкам дверей.

Большой **ЛОГОТИП P** (от Роера), сделанный на манер бублика, не позволяет окружающим сходу идентифицировать марку пикапа.



НЕЗНАКОМО



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

Мне, как Михаилу, пикап в личное пользование не нужен. Я вообще не особо понимаю необходимость в среднеразмерном пикапе с практической точки зрения. Разве что для газовых служб, которым надо добираться до труднодоступных мест за пределами цивилизации. А для перевозки вещей оптимальнее выбрать фургон. Они там будут и под замком, и в сухости.

При этом с эстетической точки зрения мне как фотографу нравятся пикапы. Особенно в местах, естественных для них. В мае мы снимали L200 на базе отдыха и в фермерском хозяйстве. А для этого GWM Poer выбрали природу и промзону. Вписался идеально. Да и выглядит он реально круто. Большая морда

с гигантской хромированной решеткой с толстыми ламелями — монументальная, как Великая Китайская стена. Широкие накладки на арки. Большие колеса с 18-дюймовыми дисками интересного дизайна и резиной размерностью 265/60. Хромированные трубы в кузове. Яркие задние фонари, которые по своему дизайну действительно напоминают фонари Ford F-150. И, конечно, этот цвет — насыщенный, глубокий, синий. Смотрится классно! Ну, разве что большая буква Р спереди вызывает вопросы...

Внутри все солидно. Нет ощущения, что попал за руль коммерческой техники, созданной для перевозки грузов по внедорожью. Коричневая экокожа, стильная комбинация из черного и серого пластика. Широкий тачскрин медиацентра. Да, но тактильно материалы не так восторгают, как визуально. Жесткого пластика здесь много. Хотя подогнано все аккуратно.

И тут возникает диссонанс. Если Poer использовать по назначению, закидывать в кузов стог сена и везти на ферму по раскисшей грязи или доставлять ремонтную бригаду с инвентарем до какой-нибудь скважины или вышки, то не слишком ли много роскошеств в его салоне? А если он больше предназначен для гламура, то не слишком ли мало в его салоне этих самых роскошеств?

За все время, что пикап пробыл со мной, я так и не смог сфотографировать для себя портрет его покупателя. Но, как бы там ни было, Great Wall Poer оставил по большей части приятные впечатления. Едет неплохо. Жестковато, но нормально для пикапа с рессорной задней подвеской и неразрезным мостом. На внедорожье прыгает уверенно. Правда, весь потенциал ограничивают ужасные зимние шины Roadstone Winguard WinSpike, которые совершенно не хотят держать двухтонный пикап на льду.



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

А я вовсе не удивлена, отчетливо коллеги после первого теста хвалили Poer. За один-два дня с перерывами на созерцание локаций и еды в пресс-турах пикап действительно способен показать себя с максимально лучшей стороны и оставить приятнейшее послевкусие. Так было и со мной в первый день. Но в Москве и без вкусных трапез в ресторанах. А дальше... Дальше начинают вылезать наши нелюбимые нюансы.

Я не буду проходить по второму кругу в перечислении «грехов». Михаил уже озвучил основную массу в своем мнении. Подниму тему, которую почему-то никто из мужчин не озвучил, — тяговитость двухлитрового турбодизеля. Poer действительно резво стартует с места до 50–60 км/ч налегке. Небольшого по объему мотора вполне хватает, чтобы 2 тонны

и 5,5 метра металла комфортно перестраивались из ряда в ряд и ускорялись со светофора наравне с общим потоком.

Но в один день мне пришлось воспользоваться грузоподъемностью пикапа. Надо было перевезти четыре канистры воды по 20 литров, восемь 20-дюймовых колесных дисков с резиной и еще много всяких вещей. Загрузив кузов и салон почти до основания, не без помощи, конечно, я уже не нашла той резвости и живости под правой педалью, что была там ранее. Ушедшие из России конкуренты «Поера» тоже по-разному ехали в зависимости от нагрузки. Спасибо, кэп! Но даже при полной загрузке тот же Nilux ехал увереннее. Все-таки почти три литра объема. И снова спасибо, кэп!

Из этого вытекает другой вопрос — надежности. Все же пикапы, в отличие от легковых автомобилей, покупают на более длительный срок и для более суровой эксплуатации. Что будет с двухлитровым дизелем GWM Poer лет через 5–6 при активном использовании его в перевозке грузов? Вопрос открытый. □



1 Турбодизель 2.0 серии GW4D20M для России дефорсировали со 163 до 150 сил. Тягу в 400 «ньютонов» сохранили. К мотору прикручен 8-ступенчатый автомат ZF. За полный привод отвечает электрогидравлическая муфта BorgWarner.

GWM POER 2.0 D AT

Габариты	5403x1934x1886 мм
База	3230 мм
Снаряженная масса	2095 кг
Полная масса	3070 кг
Клиренс (макс./мин.)	232/191 мм
Габариты платформы	1520x1520x538 л
Объем топливного бака	78 л
Двигатель	дизель, турбированный, 4-цилиндр., 1996 см³, 150/3600 л. с./мин⁻¹, 400/1500–2500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автомат., 8-ступ., привод полный
Размер шин	265/60R18
Динамика	155 км/ч; 16 с до 100 км/ч
Расход топлива	9,5 л в смешанном цикле





МАЛЕНЬКИЙ, НО СЕРЬЕЗНЫЙ

CHERY TIGGO 4 PRO ЦЕНА: 2 009 900 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

КОМПАКТНЫЙ ГОРОДСКОЙ КРОССОВЕР — МЕЧТА МНОГИХ. ОН ВЫШЕ ЛЕГКОВУШЕК, НО КОРОЧЕ, А ЗНАЧИТ, ЗАНИМАЕТ МЕНЬШЕ МЕСТА НА ПАРКОВКЕ. ЗАТО ВНУТРИ В НЕМ ТОЧНО НЕ БУДЕТ ТЕСНО ЗА СЧЕТ ВЫСОКОЙ КРЫШИ, ДА И КЛИРЕНС НИКОГДА ЛИШНИМ НЕ БЫВАЕТ. ИМЕННО С ТАКИМИ МЫСЛЯМИ МЫ ОБЫЧНО ВЫБИРАЕМ СЕБЕ ПЕРВЫЙ КРОСС ПОСЛЕ ЛЕГКОВУШКИ. ИМЕННО ТАК Я РАССУЖДАЛ, КОГДА ВЗЯЛ НА ДЛИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ ОБНОВЛЕННЫЙ CHERY TIGGO 4 PRO □ ИГОРЬ СИРИН □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА

УЖЕ ПОТОМ ВОЗНИКАЮТ желания заполучить полный привод, нарастить габариты, выбрать более мощную версию, но все это здорово взвинчивает цену. А может быть, нужно просто вовремя остановиться и довольствоваться малым? После более крупных машин Tiggo 4 поначалу кажется каким-

то игрушечным, но уже через пару дней я начал получать удовольствие от этого. При длине 4,3 метра я спокойно паркуюсь в любом свободном кармане, да и при развороте минимальный задний свес сильно упрощает маневры. При этом снаружи Tiggo 4 Pro в комплектации Style с яркими красными вставками

выглядит очень нарядно. И цена совсем не пугающая — 2 миллиона рублей. Но это не предел, есть еще топовая версия Ultimate с адаптивным круиз-контролем и функцией экстренного торможения. Кроме того, в ней 6, а не 4 подушки безопасности, но она на 100 тысяч дороже. Базовый вариант с атмосферным



мотором и «механикой» можно купить за 1 миллион 660 тысяч. Привод исключительно передний, но благодаря скромной массе, цепким колесам и малоснежной зиме у меня не было проблем с проходимостью. Выезд из двора, даже с ледяными колеями, не является для Chery серьезной трудностью. Электроника исправно перебирается момент между передними колесами. Конечно, парковаться в сугробе с разгона, как я иногда делаю на полноприводных машинах, на Tiggo 4 не стоит, но если не терять голову, то за два зимних месяца у меня не было ни одной ситуации, чтобы я пожалел об отсутствии полного привода.

Еще больше удивил запас места сзади. Вроде и габариты скромные, но при росте 181 см я спокойно усаживаюсь «сам за собой». Китайцы знают толк в ком-

1 Красные вставки более ярко смотрятся, например, на белой машине, но и так тоже неплохо.

2 Салон оказался неожиданно широким и вместительным для компактного кроссовера.

3 В багажнике много выпирающих элементов, так что для крупных вещей лучше заказать доставку, а сумки из супермаркета и так поместятся.

поновке машин, и все пассажиры будут довольны. Кстати, начиная уже со средних комплектаций у Tiggo 4 есть подогрев заднего дивана, а руль, лобовое стекло и передние кресла уже в «базе» оснащены обогревами. Удивительно, у Chery нет своего сборочного завода в России, но они смогли здорово утеплить машину непосредственно в Китае. В начале января у меня была возможность оценить готовность машины к сильным морозам: утром градусник показывал -28, но мне совершенно не хотелось ехать на работу общественным транспортом, и Tiggo 4 не подвел, мотор запустился с первой же попытки. Было слышно, что стартеру приходится нелегко, но он справился. А дальше в дело вступают подогревы, и буквально через пару минут можно начинать движение.

Большая часть поездок у меня пришлась на городские условия с большим количеством пробок, и здесь хочется сказать спасибо вариатору: на небольших скоростях он работает даже плавнее обычного гидромеханического автомата, а уж о роботах лучше и не вспоминать. Как и рекомендуется, я заправлялся 92-м бензином, и за 2000 км средний расход зафиксировался на отметке 8,9 литра, хотя на трассе он заметно падает. Так что 50-литрового бака вполне хватает на 500 км в городе, и только потом загорается лампочка.

Заявленное время разгона до сотни в 9,7 секунды зимой проверить сложно, но в городском потоке турбо-Tiggo точно не потеряется. Интересно было бы попробовать более скромные атмосферные версии, но, учитывая, что доплата за турбоагрегат составляет всего 60 тысяч рублей, причем в дополнение предлагается еще и более обширный набор опций, мне кажется, задумываться об атмосферном Tiggo 4 стоит, только если нужна совсем базовая машина с минимумом опций. А принимая во внимание доступность кредитов, возможно, и нет смысла отказывать себе в маленьких радостях. Тем более что опасаться за надежность турбоагрегата не приходится. Блок цилиндров полностью чугунный, а вариатор на турбоверсии усиленный, рассчитанный на 250 Нм крутящего момента, хотя двигатель выдает только 210.

Из недостатков Chery я бы отметил не самый большой багажник в 340 литров. Для повседневных нужд — вполне достаточно, но если нужно перевезти что-то большое, тут призадумаетесь. По бокам выпирают усилители задней подвески, а при складывании сидений еще образуется заметная ступенька. Так что для перевозки холодильника или мебели лучше заказать доставку, но во всех остальных случаях Tiggo 4 Pro вполне справляется с функцией недорогого, но в то же время универсального автомобиля. □

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Пробег автомобиля за время теста, км	2000
Средний расход топлива, л/100 км	8,9
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	15 315/15 650
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	18 812
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	38 157
Транспортный налог, ₽/год	5145
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	8,83



ПОЛУФАБРИКАТ

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

С ОБНОВЛЕННЫМ «ЛАРГУСОМ» Я ВПЕРВЫЕ ПОЗНАКОМИЛСЯ НА ПРЕМЬЕРНОМ ТЕСТ-ДРАЙВЕ В 2021 ГОДУ. НО ЧТО ТАКОЕ ДВУХДНЕВНЫЙ ТЕСТ ПРОТИВ ДВУХ МЕСЯЦЕВ, ПРОВЕДЕННЫХ ЗА РУЛЕМ ЭТОГО АВТОМОБИЛЯ В РЕЖИМЕ ПОВСЕДНЕВНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ?! ТЕМ БОЛЕЕ В УСЛОВИЯХ ЗИМЫ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА

ЗИМА — ИДЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ, чтобы выявить слабые места автомобиля. Здесь тебе и дорожные реагенты, и перепады температур, и бездорожье, в которое превращаются городские улицы после каждого снегопада. А еще в зимнее время машины начинают подкидывать разные сюрпризы. К такому можно отнести необычную конструкцию дверей «Ларгуса», верхняя кромка которых заходит на крышу. Поленился, не смахнул снег — и вот он уже лежит на водительском кресле. Каркасные щетки — пережиток прошлого. Из-за неравномерности прижимного усилия такой конструкции часть

лобового стекла всегда остается неочищенной от наледи. Причем подогрев лобового стекла эту проблему не решает.

Понятно, что в целом в Румынии гораздо теплее, чем в России. Но это никак не снимает ответственности с разработчиков Dacia, которые сделали систему обдува такой неэффективной. На единичке вентилятор «Ларгуса» не справляется даже при закрытых центральных дефлекторах: стекла обмерзают, ноги тоже. Двойка — рабочий режим, хотя отнюдь не тихий. Любопытная деталь: над центральными дефлекторами есть

небольшая полка — она хорошо нагревается от обдува, благодаря чему здесь можно подсушить шапку или перчатки.

Вообще видно, что инженеры АВТОВАЗа пытались максимально исправить те «косяки», которые достались им от румынских коллег. Кнопки подогревов сидений переехали на центральную консоль и получили три режима интенсивности «прожарки». Здесь же появилась USB-зарядка. Старомодное торпедо от «Логана» заменили более презентабельным от «Дастера», а вместе с ним кнопки электростеклоподъемников переехали на двери. Наконец-



- 1** Шуму много, толку мало — это про силовой агрегат «Ларгуса».
- 2** Поводки щеток полностью откидываются, это плюс. Но сами щетки — каркасные и чистят стекло неважно.

то появились камера заднего вида и новый руль (от «Весты») с подогревом — этой опцией я пользовался даже чаще, чем подогревом сидений или лобового стекла. Добавили подогревы и на задний ряд, но более крупные эргономические просчеты закрыть не удалось.

Так, для пассажиров второго ряда нет подстаканников, зато они есть на... третьем ряду! Передние подстаканники здесь «для галочки»: пользоваться ими неудобно. В салоне также не предусмотрено место для хранения набора автомобилиста, поэтому он занимает ценное пространство и без того небольшого грузового отсека 7-местного универсала. А домкрат и баллонный ключ здесь вообще крепятся прямо на кузов — в углу багажника. Запаска находится под днищем и собирает с дороги всю грязь: в случае необходимости заменить колесо водитель не только провозится с извлечением запаски, но и хорошенько испачкается.

Кресла. Скажем откровенно — они неудобные. Им не хватает и поддержки поясницы, и жесткости набивки. Те же китайцы научились копировать удачные профили у европейских моделей. Почему это до сих пор не смог осилить АВТОВАЗ? Французы мешали?

Есть вопросы и к мотору, хотя он здесь не французский, а наш, родной, вазовский. У 16-клапанного двигателя 1.6, которым оснащается версия «Кросс», есть два неоспоримых достоинства — относительная дешевизна ремонта и обслуживания, а также экономичность. Средний расход в условиях питерской зимы, когда температура опускалась до минус 15 градусов, составил всего 8 литров на сотню. Да, кстати, заводился в такие морозы мотор «с полпинка»: сибиряки, конечно, посмеются, но для западной части России такой минус сейчас — уже экстрим.

А в остальном двигателю похвастать нечем. 106 сил крайне мало для динамичной езды: ускорение при обгонах идет как в замедленной съемке. При этом «шестярку» не хватает тяги на низах. Тихим мотор тоже не назовешь, плюс на ходу отчетливо слышен вой механической коробки передач... Вот не поскупились бы на АВТОВАЗе на заводскую шумоизоляцию, и машина бы стала на порядок комфортнее. Скажете, кто мешает сделать шумоизоляцию самому? Да никто, просто хочется, чтобы завод выпускал готовый продукт, а не полуфабрикат, тем более при такой цене.

- 3** Штатная навигация вырчит там, где не работает мобильный Интернет.
- 4** Торпедо и дверные карты от «Дастера», а также руль от «Весты» частично закрыли проблемы с эргономикой исходного Dacia Logan MCV.

Кстати, о ценах. Прошлогодних «Ларгусов» у дилеров почти не осталось, а свежие подвезут только к концу года, и сколько они будут стоить, пока непонятно. При этом с большой долей вероятности это будут универсалы с 90-сильным моторе оказалось слишком много деталей из «недружественных стран», и не факт, что к осени их удастся заместить. Впрочем, это даже к лучшему: у менее мощного двигателя выше момент на низах, а ценник ниже. Но сильно удешевить универсал это не поможет. И в этом, пожалуй, главная проблема АВТОВАЗа. Ведь с каждым днем на российский рынок проникает все больше моделей из Китая, среди которых рано или поздно отыщется и конкурент «Ларгуса». □

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Пробег автомобиля за время теста, км	3200
Средний расход топлива, л/100 км	8
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	12 600 / 14 000
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	12 000
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	51 000
Транспортный налог, ₽/год	2650
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	79

ИГРОК ВДОЛГУЮ

HISUN SECTOR 750 LIMITED EPS

ЦЕНА: ОТ 1 380 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2022 Г.

ЧТО МЫ ЗНАЕМ О МИРЕ БАГГИ? ПЕРВЫЙ ОБРАЗ В ГОЛОВЕ — ЭТО СПОРТИВНЫЕ МОНСТРЫ ВРОДЕ CAN-AM MAVERICK X RS TURBO RR С ДВУХСОТСИЛЬНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ И ПОДВЕСКОЙ С КИЛОМЕТРОВЫМИ ХОДАМИ — И, РАЗУМЕЕТСЯ, С СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ЦЕНОЙ. НО ЕСТЬ И ДРУГАЯ СТОРОНА ЭТОГО МИРА: НЕТОРОПЛИВЫЕ ВЫНОСЛИВЫЕ РАБОТЯГИ, СОЗДАННЫЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ДЛЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ЦЕЛЕЙ □ ВЛАДИМИР ЗДОРОВ □ ФОТО ВЛАДИМИРА ШЕВЧЕНКО





ВПРОЧЕМ, «ХОЗБЫТ» не отменяет возможности отправиться в небольшое внедорожное путешествие или на легкий променад на природе для тех, кому автомобильная схема посадки ближе и понятнее, нежели мотоциклетная. Hisun Sector 750 Limited EPS — представитель как раз такой компоновки, когда водитель и пассажир сидят рядом, то есть side-by-side.

У нашего «сайда» техника следующая: одноцилиндровый силовой агрегат, предельно простой по конструкции, спрятанный инженерами компании в базе, настоящая среднемоторная компоновка, как у спорткупе Porsche! Полноценная внедорожная трансмиссия с блокировкой переднего дифференциала и демультпликатором. Заводская лебедка, силовой бампер, кузов самосвального типа, рассчитанный на груз до 230 кг, клиренс в 300 мм, крыша, ветровое стекло и электроусилитель рулевого управления. Все это хозяйство китайцы вам «накидают» прямо с завода, причем по цене обычного квадрика — 1 млн 380 тыс. р. Для владельца коттеджа или дачи такая машинка должна быть из серии «обязательно», ведь среди бесчисленных опций есть и мягкие и жесткие двери с окнами, и снегоуборочный отвал, и подготовка под фаркоп.



СУГУБО УТИЛИТАРНОЕ НАЗНАЧЕНИЕ АППАРАТА НЕ ОТМЕНЯЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ОТПРАВИТЬСЯ В НЕБОЛЬШОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ.

А еще такой «сайд» подойдет для охотников, любителей внедорожного туризма... добавьте свой вариант. Итак, что дают?

Начнем с дизайна. Практически ноль азиатской вычурности, никаких лишних, априори ненужных декораций, здесь все строго по делу, предельно функционально. Большой двухместный диван с двумя ремнями безопасности. Из регулировок у этого «трона» есть только функция «ничего».

Полагаю, в диапазоне роста 160–188 см всем будет примерно одинаково удобно, мне с моими 193 см уже тесновато, при этом запас «по крыше» даже с учетом шлема — на индивидуума под 230–240 см!

Руль регулируется только по наклону, регулировки по вылету нет. Приборная панель, расположенная по центру, страдает излишне мелкой оцифровкой, а унифицированные со всеми остальными моделями компании спидометр и тахометр, размеченные до 200 км/ч и 12 000 мин⁻¹ соответственно, вызывают саркастическую улыбку. В жизни уже на 70 км/ч электронная отсечка отрубает inferнальный разгон, а общий уровень шума выхлопа уже начинает напугать.

В теории, да и на практике, с учетом полного набора светотехники, складываемых зеркал и на-



1 Настоящая среднемоторная компоновка, как у спорткупе Porsche!
2 Лебедка устанавливается на заводе.

личия ПСМ, вы можете передвигаться на Hisun Sector по дорогам общего пользования при наличии соответствующего водительского удостоверения (А2, тракториста-машиниста), но вряд ли это доставит большое удовольствие.

Электрический усилитель руля полностью лишает обратной связи по передним колесам, низводя усилия до тактильных ощущений от компьютерной мыши: с точки зрения некоего драйва это совсем «не айс», а вот в аспекте работы и ползания по полям, бродам и прочему бездорожью — вне всяких сомнений, большой и жирный плюс. Равно как и кузов самосвального типа с мощным газовым упором, который определенно облегчит разгрузку доставленных вами до коттеджа дров, навоза, кирпичей... подставьте нужное.

Поразили длинноходные подвески с полным набором регулировок и выносными компенсационными бачками: обычно

такие решения на «колхозниках» не встречаются. При езде даже по жесткой пересеченной местности возможности этих амортизаторов заметно выше таковых у силовой установки. Жестковато, но и нагрузки как таковой не было. Если добавить пассажира/пассажиров (да, формально диван двухместный, но поместиться можно втроем) и груз в кузов, будет комфортнее и, главное, подвески все равно будет хватать. Если же вдруг что-то не устроит, широкий спектр регулировок позволит найти оптимум именно под ваши условия эксплуатации.

Жаль, что точные значения ходов подвески завод традиционно не сообщает, зато заявленный клиренс в 300 мм вкупе с силовым бампером и лебедкой вселяют опасное чувство вседозволенности: во время теста я залезал в такие дебри, что практически каждый раз был уверен, что здесь однозначно «прилипну», причем

HISUN SECTOR 750 LIMITED EPS

Габариты (д/ш/в)	2998/1550/1918 мм
Габариты кузова (д/ш/в)	863/1143/279 мм
Колесная база	1943 мм
Клиренс	300 мм
Двигатель	735 см ³ , 1 цилиндр, 4-тактный, жидкостное охлаждение, инжектор, 44,8 л. с. / 33 кВт при 6000 мин ⁻¹ , 58 Нм при 5000 мин ⁻¹
Трансмиссия	CVT 2WD / 4WD подключаемый
Привод	карданный вал
Подвеска	двойные А-образные рычаги, амортизаторы, регулируемые на сжатие и отбой
Тормоза	дисковые, гидравлические
Сухая/полная масса	743/1062 кг
Максимальная нагрузка	230 кг
Объем топливного бака	28 л
Максимальная скорость	70 км/ч (ограничено электроникой)



**В ЦЕНОВОМ СЕКТОРЕ
HISUN В РОССИИ
СЕЙЧАС НЕТ БОЛЬШЕ НИЧЕГО
АНАЛОГИЧНОГО,
БЛИЖАЙШИЕ КОНКУРЕНТЫ
ЗАМЕТНО ДОРОЖЕ.**

надолго и всерьез. Однако каждый раз мой скепсис оказывался посрамлен действительностью, в которой «сайд» уверенно проезжал там, где любой, даже самый злой внедорожник уже точно бы свил себе гнездо.

По большому счету, в таком ценовом сегменте на рынке полноразмерных багги (именно к этому классу ТС в России официально относятся и мотовездеходы типа side-by-side) у нас сейчас нет ни-

чего, ближайшие конкуренты заметно дороже, не говоря уже о безвременно покинувших нас представителей Америки, Канады и Японии.

Понятно, что последних можно привезти «в серую», но никаких двухлетних гарантий, официальных дилеров, наиболее востребованных расходников и запчастей вам не будет. Будет только в несколько раз большая цена и много головной боли даже при элементарном ТО. Наверное,

когда речь идет исключительно об инъекциях адреналина, с этим еще можно смириться, но когда ваш «сайд» мобилизован исключительно для несения службы в хозяйстве и периодических вылазок на отдых, такие сложности несоразмерны. Именно поэтому Hisun 750 Sector в текущих реалиях и в конкретном сегменте рынка безальтернативен, а решать, какая именно модификация нужна, базовая Normal или «жирная» Limited EPS, уже вам. □





ПРЕДЛОЖЕНИЯ РАСШИРЯЮТСЯ

Команда Eurogarage активно наращивает свой ассортимент, который уже давно охватывает не только запчасти для автомобилей группы PSA. Так, к середине февраля в продажу поступило 55 новых артикулов:

- Амортизаторы Eurogarage для автомобилей Mercedes C180, C230, C200, C240 и Renault Laguna.
- Воздушные фильтры для японских Toyota Hiace, Mitsubishi Pajero, Honda Fit, Jazz и других моделей.
- Салонные фильтры для Suzuki моделей Swift и Splash, Land Rover Freelander, Fiat Bravo, Stilo, Panda и других.
- Масляные фильтры для Audi A6, A6 Quattro.
- Топливные фильтры для Peugeot Boxer, Citroen Jumper, Renault Kangoo, Kia Carens, Opel Zafira, Tourer и других моделей.
- Детали подвески и рулевого управления для Renault моделей Logan, Megane, Sandero и Scenic, Lada Largus, Ford Fiesta, VW Golf и Caddy, а также многих других.
- Комплекты ремней на VW Touran, Caddy и Passat.
- Свечи накаливания для Mercedes E200 и E220.
- Аккумуляторные батареи Eurogarage для Hyundai Elantra, Honda Fit и Insight, Chevrolet Spark и Kia Picanto.
- Бескаркасные щетки стеклоочистителей на Mercedes Sprinter Classic, Renault Master T35 и Opel Movano.
- Лампы R10W 12V для Citroen C4, BMW 520i и Opel Vectra.

- Тормозные диски и колодки для Mini Cooper, Mitsubishi Pajero, Skoda Felicia, VW Caddy и других моделей.

Подобрать и при необходимости заменить запчасть можно в сети автосервисов Eurogarage Car Service. При замене запасных частей в сервисе двухлетняя гарантия распространяется как на запчасть Eurogarage, так и на работу по ее установке.



ТЕПЕРЬ И ДЛЯ KOMATSU

ЛУКОЙЛ запустил производство масел для сервисного обслуживания спецтехники Komatsu в рамках подписанного соглашения с официальным представительством бренда в России – компанией «Комацу СНГ».

Компании подписали соглашение о сотрудничестве в конце прошлого года, поставив перед собой задачу полной локализации производства смазочных материалов для горнодобывающей и строительной техники Komatsu – одного из крупнейших производителей индустриальной спецтехники в мире. Подписанию соглашения предшествовала длительная подготовка. Специалисты ЛУКОЙЛа изучали разные варианты рецептур масел, проводили лабораторные и полевые испытания. На основе полученных результатов была разработана линейка продуктов, включающая моторные, трансмиссионные и гидравлические масла различной вязкости, отвечающие всем требованиям и стандартам качества производителя спецтехники. Сегодня компания производит восемь наименований масел для обеспечения потребностей партнера в смазочных материалах в России. Изготовленные ЛУКОЙЛом смазочные материалы обеспечивают высокую эффективность техники Komatsu на протяжении всего межсервисного интервала. Первые партии продукции поступили в адрес ООО «Комацу СНГ» в январе этого года.

НАЧАЛО СОТРУДНИЧЕСТВУ ПОЛОЖЕНО



Бескаркасные щетки стеклоочистителя НПК «АВТОПРИБОР» теперь доступны в продаже на АЗС «ЛУКОЙЛ». В настоящее время автомобилисты могут приобрести их на отдельных станциях, а к маю 2023 года продукция будет предлагаться во всех магазинах АЗС на территории России. В мини-маркетах заправочных станций ЛУКОЙЛ будут представлены бескаркасные щетки НПК «АВТОПРИБОР» восьми наиболее популярных размеров – от 330 до 650 мм. В комплект входят специальные универсальные адаптеры, благодаря которым щетки могут быть легко установлены

на автомобили всех отечественных и зарубежных марок с типом крепления Ноок.

Производство бескаркасных щеток стеклоочистителя в режиме полного цикла полностью сосредоточено на предприятии во Владимире, при этом резиновая лента изготавливается по собственной уникальной рецептуре НПК «АВТОПРИБОР». На всех этапах проводится оценка качества продукции и испытания в лабораториях собственного научно-производственного комплекса. Щетки проходят тестирование на работоспособность на разных скоростях очистки и с имитацией различных погодных условий (повышенная и пониженная температура, влажность, соляная и морская туман, обильные снежные осадки). Также проводятся испытания на стойкость к омывающему раствору, к старению в воздухе и озоне, на светостойкость и динамическую нагрузку, проверка люфта щетки относительно рычага. Внимательно оцениваются внешний вид, маркировка и габариты. Эти и другие лабораторные испытания позволяют НПК «АВТОПРИБОР» гарантировать надежность и долговечность продукции.



НОВОЕ ВРЕМЯ – НОВЫЙ СТИЛЬ

АО «Кордиант» является одним из крупнейших шинных холдингов России и Восточной Европы, занимающим лидирующую долю российского рынка шин для легковых и грузовых автомобилей. В состав холдинга входят три производственных площадки в Ярославле и Омске суммарной мощностью более 8 миллионов шин в год, а также R&D центр «Интайр». Под брендами Cordiant и Cordiant Professional производится около 300 моделей шин в массовых типоразмерах.

Текущий фирменный стиль компании существовал с 2006 года, когда началось производство шин под брендом Cordiant. За 20 лет в рамках холдинга бренд серьезно вырос: значительно расширилась продуктовая линейка легковых шин Cordiant и грузовых ЦМК-шин Cordiant Professional, появилась программа профессиональной подготовки шинных специалистов «Школа Кордиант», сформировался HR-бренд Cordiant, который привлекает на работу специалистов на предприятия в Москве, Ярославле и Омске. Требовалось сформировать цельный и современный образ бренда Cordiant в разных сферах деятельности – от продукта до социальной сферы, повысить узнаваемость продукции и запустить обновленную коммуникацию в рынок. Учитывая серьезную работу по продвижению и повышению узнаваемости бренда, которая велась ежегодно на протяжении всего этого времени, назревшую актуализацию необходимо было проводить мягко, без кардинальных изменений.

Основным графическим идентификатором бренда Cordiant была лапа геккона. Благодаря множеству микроскопических волосков на лапках,

визуально напоминающих протектор шины, гекконы способны с легкостью перемещаться не только по вертикальным поверхностям, но и по потолку. Основной слоган бренда – «Врожденное сцепление с дорогой» – максимально соответствует способностям миниатюрной ящерицы. Для реализации проекта ребрендинга было выбрано агентство Progression Group. Перед ним была поставлена задача разработать фирменный стиль, в рамках которого создать единую визуализацию для всех продуктовых направлений Cordiant, достичь актуального внешнего вида для поддержания образа современного, динамичного бренда, достойного доверия потребителя.



АЛЬБОМ ВИРТУАЛЬНЫЙ, ПУТЕШЕСТВИЯ РЕАЛЬНЫЕ

Компания Continental готовит к публикации виртуальный альбом с интересными достопримечательностями РФ, а также подарочную версию атласа в бумажном формате. Объем альбома составит около 100 страниц, в нем появятся яркие фотографии и «народные» маршруты по территории родной страны.

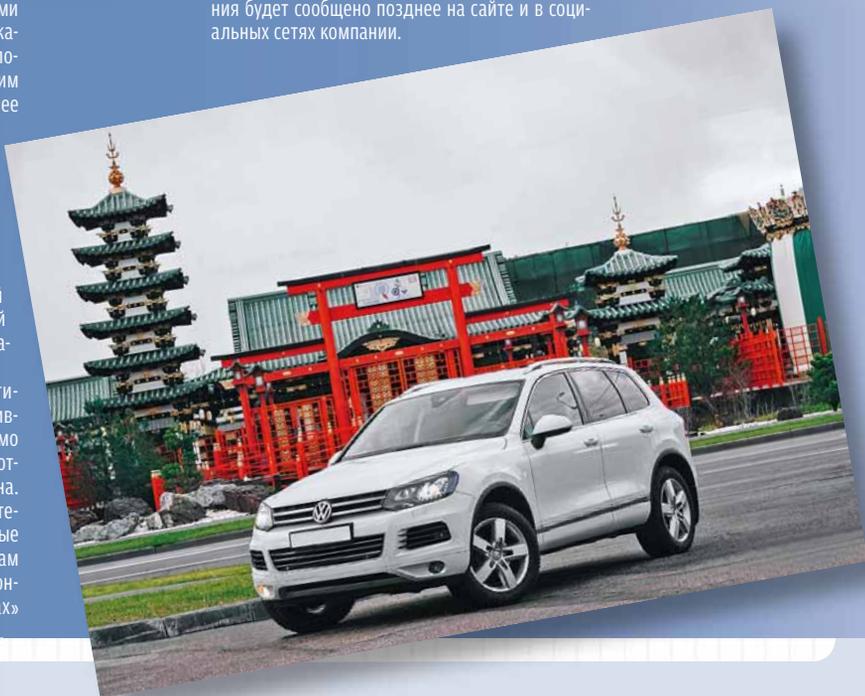
Основой для альманаха стала интерактивная карта, которую наполняли объектами участники акции «Путешествуйте вместе с Continental». В рамках проекта, организованного совместно с коммуникационным агентством полного цикла MARCON, жители России на протяжении трех месяцев публиковали собственные маршруты в разных регионах, делились историями о достопримечательностях и фотографиями необычных природных локаций. Отметку на карте можно было поставить в специально созданном приложении социальной сети «ВКонтакте». В итоге о путешествиях по российским просторам рассказали более 1200 человек, на атласе опубликовано более 3300 «пинов» с историями. Многие участники оставляли несколько отметок из совершенных поездок.

Приложение с интерактивной картой, по данным каталога VK, установили более 20 тысяч человек. Согласно статистике проекта, наиболее активные путешественники проживают в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Владимирской, Свердловской областях и республике Татарстан. «Народная» карта туристических автомаршрутов доступна для всех желающих. На данный момент атлас набрал 2 миллиона просмотров. В создании интерактивной карты также приняли участие известные тревел-блогеры и автообозреватели. Охват проекта составил около 38 млн просмотров.

Одним из этапов всероссийского проекта стал конкурс #Контитпешествие, в рамках которого компания отмечала призами самых активных участников. Для того чтобы получить полный бак топлива, необходимо было загрузить на карту фото автомобиля во время путешествия с короткой историей о поездке или рассказ о достопримечательностях региона. Победителей определило специальное жюри среди авторов самых интересных историй, наиболее активных участников и конкурсантов, которые успели первыми разместить посты в ходе каждого этапа акции. По итогам конкурса было выбрано 22 победителя. Дополнительно к основному конкурсу локальные дилерские центры и крупные шинные сервисы «на местах»

организовали поддержку среди подписчиков своих сообществ в социальных сетях. Среди участников в сообществах дилеров дополнительно определено 30 победителей, которые также отмечены призами.

Компания Continental ставит перед собой задачу активной популяризации внутреннего автомобильного туризма и регулярно поддерживает туристические проекты для автолюбителей. Согласно планам, подобные проекты компания продолжит реализовывать в 2023 году, подписчики сообщества Continental в социальной сети «ВКонтакте» смогут принять участие в новом интересном конкурсе. О подробностях и сроках проведения будет сообщено позднее на сайте и в социальных сетях компании.





ПРИКЛЮЧЕНИЯ ЭЛЕКТРОНИКИ

ТЕХНОЛОГИИ ДОПОЛНЕННОЙ И ВИРТУАЛЬНОЙ РЕАЛЬНОСТИ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ЗАЩИТУ ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТИ, ПРИЧУДЛИВАЯ РОБОТОТЕХНИКА И, КОНЕЧНО ЖЕ, САМЫЕ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ И АКТУАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ТРЕНДЫ ЗАНЯЛИ ЦЕНТРАЛЬНОЕ МЕСТО В МНОГОКРАСОЧНОЙ ЭКСПОЗИЦИИ CES 2023 В ЛАС-ВЕГАСЕ ▢ АЛЕКСАНДР РОЖКОВ ▢ ФОТО ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

■ Впервые с января 2020 года ежегодная выставка Consumer Electronic Show состоялась не в виртуальном и не в усеченном полувиртуальном формате. Снятие коронавирусных ограничений в США в прошлом году позволило компаниям выложить все, что они накопили в своих исследовательских лабораториях за эти два года. В шоу приняли участие

АМЕРИКАНСКИМ ПОЛИЦЕЙСКИМ НЕ ОСОБЕННО ПРИГЛЯНУЛАСЬ ИДЕЯ МОМЕНТАЛЬНОГО ИЗМЕНЕНИЯ ЭКСТЕРЬЕРА МАШИНЫ.

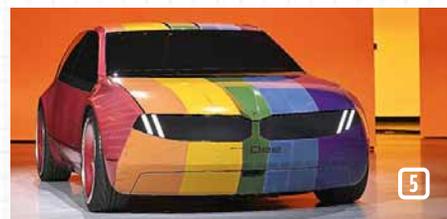
не только производители собственно потребительской электроники, но и некоторые автоконцерны, выбравшие Лас-Вегас в качестве альтернативы закрывшемуся Детроиту. Компания BMW показала первый в мире авто-

мобиль, который может полностью менять свой цвет за несколько секунд. Кузов концепта BMW iVision Dee покрыт панелями с использованием технологии E-ink, которая используется, напри-



1 2 3 4 Honda при создании концепта Afeela занималась исключительно автомобильными функциями, а Sony превратила его в мультимедийный центр.





мер, в электронных книгах. Всего таких панелей установлено 266. При помощи специального приложения на смартфоне пользователь может, как в компьютерной игре, изменить цвет всего автомобиля несколькими движениями пальцев. Панели «перекрестят» его на ваших глазах.

Название Dee буквально расшифровывается как «цифровой эмоциональный опыт» (digital emotional experience). Одной из примечательных особенностей является усовершенствованное проекционное оборудование, которое может отображать всю необходимую для водителя информацию на ветровом стекле, а также проецировать объемную виртуальную реальность. Искусственный интеллект обладает эмоциями, совсем как человек, и когда обнаруживает присутствие владельца, разговаривает с ним и выражает свои чувства цветовой палитрой.

Насчет перспектив запуска в производство было заявлено, что эмоциональная машина с электронными чернилами, несмотря на свою концептуальную сущность, является одним из реальных и разрабатываемых в данный момент коммерческих продуктов, которые будут выводиться на рынок начиная с 2025 года.

Однако с этой говорящей разноцветной концепцией согласны далеко не все. В частности, американским полицейским не особенно приглянулась идея моментального изменения экстерьера машины, а также возможность интеллектуального общения, ведь при помощи ИИ водителю гораздо проще найти контраргументы в споре с любым инспектором.

Еще один автоконцерн, принявший участие в CES 2023, – японская Honda Motor. Совместно с компанией Sony она представила концепт Afeela, который позиционируется как «электромобиль нового поколения». Он является умным настолько, что может входить в «эмоциональный контакт» с водителем и пассажирами. Отсюда и название, отсылающее к английскому feel – «чувство, чувствовать». При создании концепта Honda занималась исключительно автомобильными функциями, а Sony превратила его в настоящий мультимедийный центр со своим фирменным дизайном, только на колесах.

Никакой существенной информации о запасе хода или мощности не сообщается, но доподлинно известно, что седан будет оснащаться 45 камерами и чувствительными датчиками, чтобы обеспечить ряд продвинутых функций автоматического вождения. Помимо этого, Afeela обещает самые грандиозные в своем классе функции мультимедиа для развлечений водителя и пассажиров. Также предусмотрен небольшой дисплей на решетке радиатора, чтобы делиться информацией как с пешеходами, так и с другими участниками движения. Afeela предлагает клиентам интегрированный в автомобиль игровой движок с 3D-графикой UnrealEngine от американского лидера компьютерных игр и ПО EpicGames, чтобы помочь визуализировать не только развлечения и интерактивное общение, но и безопасность. Производитель надеется, что в будущем автомобиль станет средством социального взаимодействия. Чтобы справиться со всеми вычислительными задачами, необходимыми для обеспечения автономных

5 Кузов концепта BMW iVision Dee покрыт панелями с изменяемым цветом.

6 Компания Gatik совместно с Goodyear испытывает систему SightLine, которая определяет безопасную скорость движения.

7 Автоматизированная система ExactShot со снайперской точностью определяет оптимальные места для посадки семян.

8 Электрический экскаватор John Deere 145 X-Tier может работать без подзарядки до 8 часов.

функций, автомобили Afeela будут строиться на цифровом фундаменте процессорной технологии Qualcomm SoC (system-on-a-chip), включая цифровое шасси Snapdragon, в котором головной чип представляет собой более совершенное устройство, чем классический процессор.

Пока непонятно, как новый азиатский бренд повлияет на будущие разработки электромобилей Honda, но предварительные заказы на эмоциональный электроседан будут открыты уже в первой половине 2025 года, а поставки начнутся весной 2026-го, сообщают представители компаний-производителей.

Существенная проблема для всех электромобилей – ограниченный запас хода. Оригинальное решение для энергосбережения предложил концерн ZF, представивший свою новую разработку – ремни безопасности с подогревом. Новинка называется Heat Belt. Основная



Основная идея подогреваемых ремней безопасности Heat Belt заключается в том, что в случае электромобилей такое решение намного эффективнее, чем обогрев воздуха в салоне.

идея ZF заключается в том, что в случае электромобилей такое решение намного эффективнее, чем обогрев воздуха в салоне. По данным ZF, использование только лишь таких ремней может увеличить запас хода электромобиля в холодную пору года на немалые 15%. ZF акцентирует внимание на том, что основные элементы системы обогрева расположены таким образом, что не мешают работе ни ремня, ни втягивающего механизма. Толщина ремня также не меняется. Известно, что мощность си-

стемы Heat Belt составляет 70 Вт, что позволяет разогревать ремни до 40 °С.

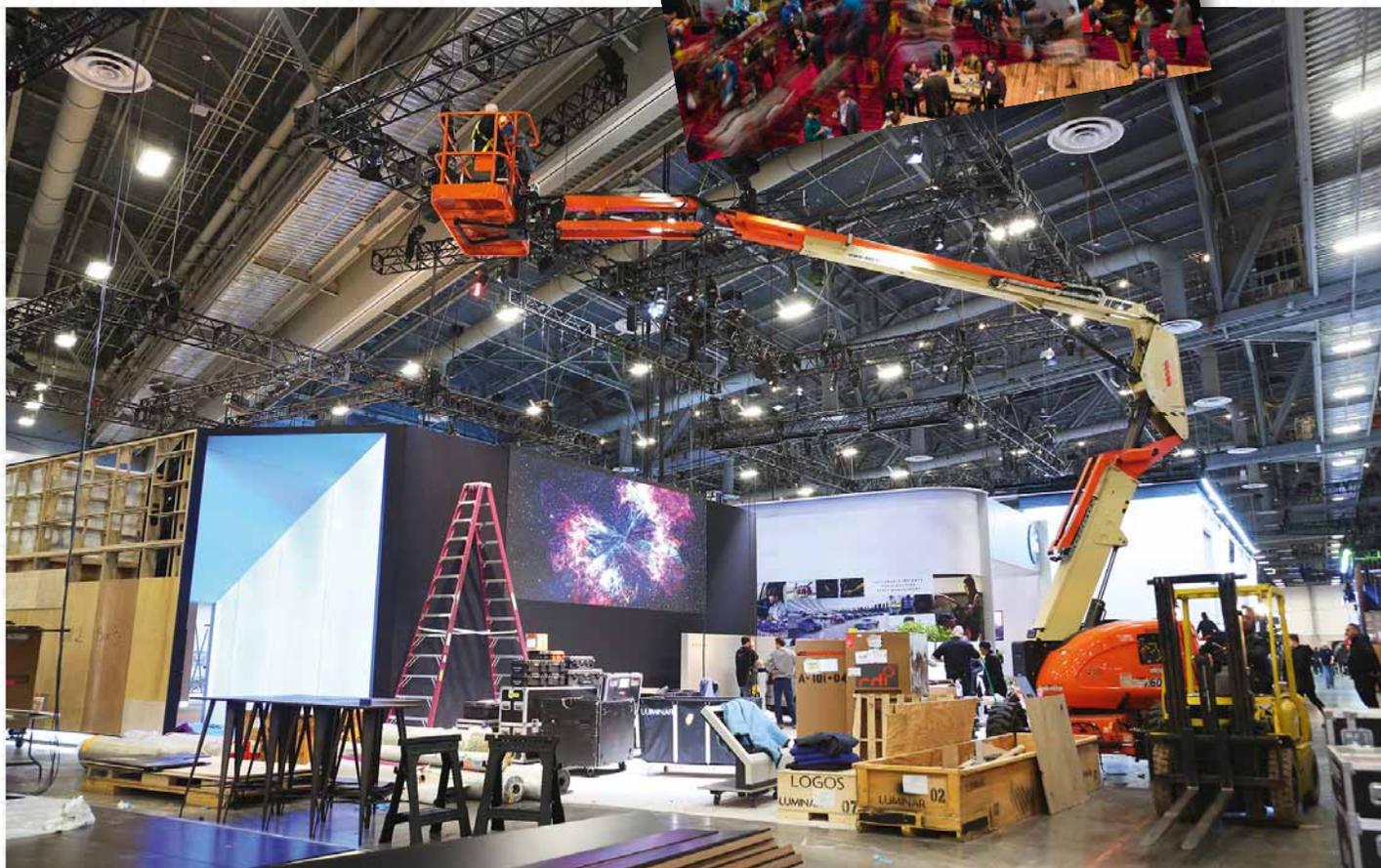
От эстетических дизайнерских высот перейдем к рассказу о более приземленных решениях. В прямом смысле этого выражения. John Deere, ключевой игрок американского рынка тракторов и комбайнов, сделал в Лас-Вегасе важный шаг навстречу потребителям, присоединившись к Американской федерации фермерских бюро (AFBF). Подписанный на выставке меморандум о взаимопонимании призван открыть фермерам доступ к инструментам и информации о ремонте. Дело в том, что многие производители техники практически лишают своих потребителей права на самостоятельный ремонт, что влечет множество неудобств и затрат для клиентов. Но времена меняются, и John Deere разрешил эксплуатационникам самостоятельно ремонтировать свою технику, обеспечив им электронный доступ к фирменной технической документации. Сделка последовала за растущим давлением со стороны клиентов, требующих «открытой ремонтпригодности». Ранее компания Deere для осуществления ремонта требовала от фермеров обязательного посещения только авторизованных дилеров.

Эта новость является победой многочисленных потребителей и сложной производственной продукции в борьбе за независимость от производителя-

лей эксплуатацию и самостоятельное обслуживание. Кстати, Apple, Samsung и Google запустили специальные программы ремонта своей техники на дому, поскольку такие штаты, как Нью-Йорк и Массачусетс, приняли собственные законы о праве на ремонт. Предполагается, что федеральная версия закона о ремонте тоже не за горами. Однако фермерам придется учитывать, что Deere в настоящий момент делает ставку на робототехнику, поэтому и «уровень квалификации независимости» придется повышать соответственно.

В Лас-Вегасе John Deere анонсировал сенсорную роботизированную систему ExactShot, которая со снайперской точностью определяет оптимальные места для посадки семян, а внесение удобрений происходит только в соответствии с такой навигацией. Deere считает, что поможет таким образом сократить объем использованных удобрений на 420 млн литров в год при снижении роста сорняков. На рынке появление системы ExactShot ожидается уже в следующем году.

По словам производителей, ExactShot поможет сократить количество используемых удобрений на 60%. И это тоже значимый вклад в здоровье и безопасность, ведь оптимизация применения и управления удобрениями снижает воздействие сельского хозяйства на климат и окружающую среду. □



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+



КАЧЕСТВО ВАЖНЕЕ КОМПРОМИССА

ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «МОТОТЕХНИКА «НЕВА» ПРОИЗВОДИТ СВОЮ ПРОДУКЦИЮ С 1985 ГОДА И ЯВЛЯЕТСЯ ПРИЗНАННЫМ ЭКСПЕРТОМ В ОБЛАСТИ МАЛОЙ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ. СЕГОДНЯ БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ АГРЕГАТОВ, ВЫПУСКАЕМЫХ ПОД ЭТИМ БРЕНДОМ, СНАБЖАЕТСЯ МОТОРАМИ КИТАЙСКОЙ КОМПАНИИ ZONGSHEN. У ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ ПОПУЛЯРНОЙ ПРОДУКЦИИ НАВЕРНЯКА ПОЯВЯТСЯ ВОПРОСЫ К ВЫБОРУ ДВИГАТЕЛЕЙ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ В ПОДНЕБЕСНОЙ. ВСЕ ДЕЛО В «ЦЕНЕ ВОПРОСА»? ИЛИ В НАДЕЖНОСТИ ПОСТАВОК? ОТВЕТЫ МЫ ПОЛУЧИЛИ ИЗ ПЕРВЫХ РУК

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА И ИЗ АРХИВА «МОТОТЕХНИКА «НЕВА»

ТЕ, КТО С МОТОРАМИ НА «ТЫ»

Ассортимент продукции «Мототехника «Нева» впечатляет: только мотоблоков здесь производится семь типов. А еще есть два вида культиваторов, два мотобуксировщика, садовый трактор и большой ассортимент навесного оборудования. Даже мини-багги есть

в номенклатуре завода. И вся эта механизированная армия должна радовать своих обладателей безупречной работой. Это значит, что и к двигателям малой мощности здесь должны быть особые требования, превышающие дежурное «соотноше-

ние цены и качества». Хотя и это тоже учитывается.

На самом деле отношение к эффективности и надежности моторов на этом предприятии присутствует на генетическом уровне: в 1984 году здесь был разработан

«
ОТНОШЕНИЕ К ЭФФЕКТИВНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ МОТОРОВ НА ЗАВОДЕ «МОТОТЕХНИКА «НЕВА» ПРИСУТСТВУЕТ НА ГЕНЕТИЧЕСКОМ УРОВНЕ
»





**АНДРЕЙ КОНДРАТЬЕВ:
«МЫ ПОЗИЦИОНИРУЕМ СЕБЯ
КАК КОМПАНИЯ,
ПРОИЗВОДЯЩАЯ КАЧЕСТВЕННОЕ И НАДЕЖНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ».**

и запущен в производство одноцилиндровый четырехтактный двигатель ДМ-1 с воздушным охлаждением. Помимо Санкт-Петербурга, эти моторы производились в Перми, Уфе и Калуге, и претензий к ним не было. Единственная проблема состояла в том, что технология производства двигателей внутреннего сгорания была основана на мелкосерийном выпуске изделий (не более 15 000 в год), а с точки зрения ценообразования соперничать с собранной на конвейерах импортной продукцией, которая в большом количестве стала поступать на российский рынок, было сложно. Выпуск ДМ-1 был закончен в 2013 году, и предприятие перешло на комплектование техники импортными силовыми агрегатами.

О том, какие требования предъявлялись к производителям двигателей, рассказал первый заместитель генерального директора «Мототехника «Нева» Андрей Кондратьев: «Мы позиционируем себя как компания, производящая качественное и надежное оборудование. При выборе любого поставщика комплектующих, особенно таких важных, как двигатели внутреннего сгорания, мы всегда руководствуемся четкими критериями. Это должна быть компания-производитель, причем с мировым именем и репутацией, не запятанной в юридическом плане, с которой

мы заключаем прямой, без всяких посредников, договор. Только так мы можем получать двигатели, которые не стыдно устанавливать на нашу технику».

Если говорить о технических параметрах, то мощность силовых агрегатов, в зависимости от техники, на которую они будут устанавливаться, должна составлять от 5 до 20 л. с., они должны иметь определенные общие габариты, диаметр выходного вала 20-25 мм, соответствующее исполнение воздушного фильтра (например, из-за неудобства эксплуатации здесь не используется масляный тип фильтра). Важны размеры глушителя и наличие искрогасителя, обязателен выключатель

электрики для быстрой остановки двигателя. Не менее существенны надежная система зажигания, легкий запуск в холодное время и относительная нетребовательность к качеству топлива. Ресурс двигателя должен составлять не менее 1000 моточасов, при этом соотношение цена-качество также являлось очень важным фактором. В связи с тем, что в России отсутствовали



- 1** Все моторы Zongshen отмечены простой конструкцией и качественным исполнением.
- 2** Этот воздушный циклонный фильтр был разработан Zongshen по техническому заданию «Мототехника «Нева».
- 3** Для облегчения запуска двигателя карбюратор модели GB2705 снабжен праймером.
- 4 5 6** Все детали двигателей Zongshen изготовлены из конструкционных материалов высокого качества.



предприятия, производящие ДВС малой мощности, пришлось обратиться к компаниям иностранным. Как уже говорилось выше, на продукцию «Мототехника «Нева» устанавливались двигатели производителей с действительно мировыми именами: Briggs & Stratton, Subaru, Yamaha, Honda...

КАК ПОБЕДИЛ ZONGSHEN

Наиболее востребованными на Санкт-Петербургском предприятии были двигатели из линейки Briggs & Stratton, но с недавнего времени американская компания переживает «технический дефолт», и ее новые владельцы стараются любой ценой обеспечить большую маржинальность. В результате продукция крупнейшего производителя двигателей малой мощности потеряла привлекательность

того самого соотношения цены и качества. Причем и в первом, и во втором измерении. Показательно, что для Санкт-Петербургского предприятия необходимость выбора нового партнера по поставке двигателей никак не была связана с ужесточением антироссийских санкций и уходом с рынка американских и японских компаний – смена поставщика силовых агрегатов произошла еще в 2020 году. При этом «Мототехника «Нева» для своей продукции по-прежнему старалась выбирать лучших производителей комплектующих. Неудивительно и то, что в список потенциальных партнеров попали китайские компании: Китай

- 1 Мотобуксировщик МС1 с двигателем GB225S.
- 2 Газонокосилка с 6-сильным мотором Zongshen.
- 3 На мини-трактор устанавливается модель GB420 мощностью 15 л. с.

в мировой экономике уже давно не позиционируется исключительно как рынок дешевого ширпотреба. В Поднебесной двигатели с необходимыми характеристиками производят две компании, Loncin и Zongshen, и после оценки всех «за» и «против» была выбрана продукция последней.

Если вернуться к критериям отбора, о которых говорил Андрей Кондратьев, то Zongshen Industrial Group является одним из самых крупных концернов в КНР, в состав которого входят полсотни компаний и два научно-технических центра. Что касается продукции, то детали для 4-тактных моторов Zongshen производятся на высокотехнологичных предприятиях и из высококачественных конструкционных материалов. В линейке выпускаемых Zongshen двигателей существует профессиональная серия GB, для которой характерны ресурс более 1000 моточасов, легкий запуск, низкий уровень шума, они экономичны в плане потребления топлива и масла.

СЛОВА НЕ РАСХОДЯТСЯ С ДЕЛОМ

Все, что говорят о своих двигателях представители Zongshen, звучит убедительно, но, как уже говорилось, в «Мототехника «Нева» дорожат своей репутацией и времени на контроль выходящей из цехов компании продукции не жалеют. Тесты также проходят все поступающие на завод комплектующие. Тщательным проверкам подвергаются и поставляемые двигатели. Моторы разбираются, специалист замеряет размеры всех скользящих деталей, и после сборки двигатель определенное время работает на стенде. После этого снова следует разборка и замеры. Это при том, что вся продукция Zongshen еще на производстве в Китае проходит не одну строгую проверку.

Что еще важно при работе с китайскими партнерами – это гибкость их работы, а значит, и возможность максимально удовлетворять пожелания заказчиков. Так, по требованию представителей «Мототехника «Нева» двигатели для них поставляются в фирменной цвето-

3





вой гамме, а воздушный циклонный фильтр адаптирован к работе техники в условиях большой запыленности, и такой фильтр можно чистить. С учетом круглогодичной эксплуатации мототехники в Российской Федерации, в спецификации двигателей Zongshen для «Мототехника «Нева» используются карбюраторы с облегченным низкотемпературным запуском, а в моделях GB270 и выше применяется праймер для подкачки топлива.

Поскольку с двигателями Zongshen на предприятии работают всего четвертый год, о статистике отказов говорить рано (к слову, обращений по поводу поломки моторов по вине производителя пока вообще не было), но преимущество китайских агрегатов уже отмечено: в сравнении с продукцией Briggs & Stratton они и работают тише, и вибрация у них меньше. При этом не уступают «американцам» по эффективности и надежности, а постоянные контакты производителей малой сельхозтехники с изготовителями двигателей позволяют максимально адаптировать силовые агрегаты под особенности локальных условий эксплуатации.

ЧИТАЙТЕ ИНСТРУКЦИЮ

В продукции «Мототехника «Нева» используются несколько моделей двигателей Zongshen, которые отличаются объемом цилиндра и мощностью. GB200 и GB210 мощностью 6,5 и 6,8 л. с. устанавливаются на мотокультиваторы, GB225, GB270 и GB390 мощностью 7,5, 9 и 13 л. с. соответственно используются на мо-

4 5 6 Мото-блоки с двигателями GB270 и GB225. Zongshen GB225 устанавливается и на ледокол.

7 Мотобуксировщик с двигателем GB270.

8 Мотор Zongshen мощностью в 6,5 л. с. успешно справляется с уборкой снега.

тоблоках, 15-сильный GB420 ставится на мини-трактор, а самый мощный GB460 – на мотобуксировщик.

Понятно, что и для «бытовой» сельхозтехники, и для профессиональных устройств помимо соответствия заявленным техническим характеристикам важна надежность. На вопрос, как продлить жизнь агрегатам, технические специалисты «Мототехника «Нева» отвечают коротко: «Четко следовать рекомендациям инструкции по эксплуатации». Требования, обеспечивающие безотказную работу оборудования, несложные: регулярно чистить фильтр, использовать рекомендованное изготовителем двигателя масло (в инструкции по эксплуатации есть табличка, позволяющая подо-



брать масло, исходя из температурных условий региона) и своевременно производить его замену, не использовать топливо «из старых запасов», дабы избежать засорения топливной системы. Практически все работы владелец техники может проводить самостоятельно, но и техническое обслуживание у «официалов» недорогое. Важно и то, что все двигатели Zongshen обладают высоким уровнем ремонтопригодности. Это касается и удобства работы с моторами, и отсутствия проблем с запасными частями. □



КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

ЧИСТОТА И ПОРЯДОК

Смоленский завод КДМ начал производство малогабаритных комбинированных дорожных машин на шасси ГАЗ. Модель ЭД-250 предназначена для работы в условиях ограниченных пространств, в том числе на узких улицах небольших городов. Автомобиль «Газон Next» С41R13 с трехместной кабиной оснащен 4,4-литровым двигателем ЯМЗ-5344 мощностью



149 л. с. Вместимость топливного бака – 105 л. Габариты КДМ в комплектации с поворотным отвалом и пескоразбрасывающим оборудованием – 9000x2800x2920 мм, при этом ширина обработки – от 2420 до 2800 мм в зависимости от угла наклона отвала.

В летней комплектации – со щеткой или поливомоечным оборудованием – габариты машины составляют 6300x2800x2500 мм, ширина обработки – 2200 мм. Объем кузова ЭД-250 – 3 м³, вместимость баков, изготовленных из композитных материалов, – 4 м³.

До этого на предприятии производились машины с кузовами стандартного объема не менее 6 м³. Для оснащения новой КДМ на заводе разработаны более узкая межбазовая щетка, а также малогабаритные передние отвалы. В базовой комплектации машины предусмотрен металлический отвал, опционально можно установить навесное оборудование из композитных материалов. Спецмашина оборудована системой автоматического дозирования реагентов.

На шасси дается гарантия 24 месяца, на надстройку – 12 месяцев. Продажи новинки стартуют в марте.

НАБОР ПРИВИЛЕГИЙ

В России запущена программа бесплатной помощи на дорогах для владельцев автомобилей ГАЗ. ГК «Современные транспортные технологии» совместно с АО «ВЭР» разработали программу Assistance для технической поддержки автовладельцев. Сервис доступен для покупателей легких коммерческих и среднетоннажных грузовых автомобилей ГАЗ, а также автобусов ПАЗ сроком на три года.

Карта Assistance выдается бесплатно каждому клиенту в дилерском центре при покупке автомобиля. Программа предусматривает круглосуточную оперативную работу колл-центра, сотрудники которого готовы провести юридическую и техническую консультацию по телефону. Перечень услуг, входящих в программу, также включает вызов аварийного комиссара, запуск двигателя, отключение сигнализации и вскрытие заблокированных замков, подзарядку аккумулятора, обслуживание

машины автоконсервжем, поиск эвакуированного автомобиля и эвакуацию транспортного средства.

Сервис доступен в 514 городах России и включает в себя неограниченное количество обращений по услугам, входящим в программу, в течение трех лет и в радиусе до 250 км от границ города.



БЕЗ ВОДИТЕЛЯ

Концерн ZF начал сотрудничество с американским поставщиком мобильных услуг Веер, чтобы в ближайшие годы поставить клиентам в США несколько тысяч автономных шаттлов. Новый шаттл имеет четвертый уровень автономности и дополняет ранее созданную ZF модель беспилотного транспортного средства для перевозки пассажиров. В ближайшем будущем на рынке появится два типа беспилотных микроавтобусов — один в основном для использования на выделенных полосах движения и новая модель, которая будет использоваться в городских условиях при смешанном движении в условиях трафика.

Машина оснащена современной сенсорной технологией, состоящей из лидара, радара, камеры и аудиосистем, которые обеспечивают точное обнаружение окружающей среды. Это дополняется другими технологиями, такими как платформа подключения ZF ProConnect, обеспечивающая связь с инфраструктурой и облаком данных, а также суперкомпьютер ZF ProAI, где обрабатывается информация.

С возможностью выбора емкости аккумулятора от 50 до 100 кВт·ч транспортное средство может преодолевать до 128 км в электрическом режиме со скоростью до 42 км/ч и, в перспективе, до 84 км/ч. Общая вместимость шаттла составляет 22 пассажира, мест для сидения — 15. Транспортное средство адаптиро-



вано для перевозки маломобильных пассажиров. Благодаря функциям управления передними и задними колесами расстояние до тротуара сокращается до минимума при приближении к остановке. Это позволяет шаттлу точно причаливать и обеспечивать безбарьерную посадку и высадку.



700 ПОЗИЦИЙ НА ВИТРИНЕ

ГК «Современные транспортные технологии», дистрибьютор техники марки ГАЗ, запустила продажи запасных частей для автомобилей на «Яндекс Маркете». Сегодня на онлайн-витрине площадки представлено более 700 позиций самых востребованных категорий запчастей. Каждый месяц предлагаемый ассортимент будет пополняться. В продажу на «Яндекс Маркете» поступили товары двух видов: оригинальные запчасти ГАЗ, которые изготавливаются на тех же производственных линиях, что и комплектующие для конвейерной сборки автомобилей ГАЗ, а также продукция бренда g-part — качественные и проверенные аналоги запасных частей, обеспечивающие оптимальную стоимость технического обслуживания отечественного транспорта в постгарантийный период. Для борьбы с фальсификатом упаковка запчастей обеих марок содержит уникальный защитный код, который позволяет проверить подлинность продукции. На весь ассортимент представленных позиций действует гарантия производителя.

В случае возникновения любых вопросов о свойствах и технических характеристиках запасных частей, доступных для покупки на маркетплейсе, пользователи платформы могут получить консультацию от сотрудников ГК «СТТ». Для этого необходимо воспользоваться функцией «Задать вопрос». При выборе запчастей на «Яндекс Маркете» у покупателей сохра-

няется возможность приобретения товаров в рассрочку, оформления доставки, получения скидок по промокодам, а также бонусных баллов кешбэка, которые можно использовать в других сервисах «Яндекса».



АДРЕСОВАН РИТЕЙЛУ

Компания «Электромобили Мануфакчуринг рус» сообщила о сборе предварительных заказов на малотоннажный электрический грузовик EVM Pro. Отгрузка начнется во втором квартале 2023 года. Стоимость EVM Pro — 4,5 млн рублей — зафиксирована для первых 250 машин. При покупке машины в лизинг или кредит можно получить субсидию в размере до 925 тыс. рублей. Автомобиль прошел все испытания и получил Заключение об оценке типа транспортного средства. Его ключевые характеристики: грузоподъемность до 1 тонны, пробег на одном заряде до 300 км, в комплекте с электрогрузомобилем идет портативное зарядное устройство мощностью 40 кВт, способное полностью зарядить автомобиль в течение двух часов. Электромобиль адресован ритейлу, сервисам доставки, маркетплейсам, логистическим компаниям. 1 км пробега EVM Pro стоит 7-8 рублей, в отличие от автомобилей с ДВС, у которых стоимость 1 км составляет 13-15 рублей.

В настоящее время завод по серийному выпуску EVM Pro (находится в ОЭЗ «Технополис Москва») готовится к открытию, намеченному на конец марта. Мощность производства — 1000 машин в год. Одновременно с завершением оснащения завода оборудованием на него поступают шасси УАЗ, которые скоро станут первыми серийными моделями EVM Pro.

Электрогрузомобили доступны в трех модификациях: протомарный фургон, еврофургон и изотермический фургон. Приобрести новинки можно будет как напрямую у производителя, так и в автосалонах «Торгмаш» в Москве.

ЗАПУСК В СЕРИЮ

Бренд KAMA TYRES запустил в серийное производство легкогрузовую шину 7.50R16LT KAMA-312. Новинка предназначена для применения на легких грузовых автомобилях и автобусах особо малой вместимости. Российская новинка способствует снижению издержек при эксплуатации автомобиля благодаря своей надежности и особенностям конструкции. Так, волнообразная форма дна канавок обеспечивает эффективную защиту от застревания камней и щебня, а плечевые блоки протектора усилены для повышения жесткости и монолитности рисунка при высоких статических и динамических нагрузках. Оптимально построенный профиль и распределение материалов в зоне боковины обеспечивают баланс характеристик управляемости и демпфирования шины для комфортной эксплуатации в любых условиях. Максимально допустимая нагрузка составляет 1450 кг для одинарных колес и 1400 кг при сдвоенной ошиновке. Модель отличается повышенной износостойкостью протектора, спроектирована с учетом эксплуатации при высоких нагрузках и может применяться при температурах от -45 до +55 °С.





КРУТОЙ И НЕОБЫЧНЫЙ

КОНЦЕРН STELLANTIS ПРЕДСТАВИЛ В АМЕРИКЕ КОНКУРЕНТА ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПИКАПА TESLA, МОДЕЛЬ RAM 1500 REVOLUTION BEV. ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО НОВИНКА ВСТАНЕТ НА КОНВЕЙЕР В 2024 ГОДУ ◻ МИХАИЛ НЕВЗГОДИН ◻ ФОТО STELLANTIS

КОНЦЕПТ RAM 1500 REVOLUTION BEV демонстрирует множество инновационных функций, которые можно будет увидеть в будущих пикапах бренда Ram Truck. Разработчики акцентируют внимание на его огромных боковых дверях без центральной стойки, дизайне с измененной стилизацией фирменного логотипа Ram, обновленной облицовке и полностью светодиодных световых приборах.

Концепция Ram 1500 Revolution BEV является частью вклада Ram в стратегический план Stellantis Dare Forward на период до 2030 года, направленный на то, чтобы предоставлять инновационные, безопасные и доступные решения для мобильности.

Новинка построена на перспективной электрической платформе STLA Frame. Ее особенности — рамное шасси и 800-вольтовая электросистема. Полный привод обеспечивают два силовых модуля с электромоторами. Расположенная под полом аккумуляторная батарея обеспечивает запас хода до 100 миль (161 км). Длительность ускоренной зарядки постоянным током мощностью

350 кВт не превышает 10 минут. Другие характеристики пока не объявлены. Однако компания-производитель заявляет, что в ближайшие годы вся линейка Ram будет предлагать электрифицированные решения с использованием прорывных передовых технологий.

В пикапе предусмотрены пневматическая подвеска всех колес и задний подруливающий механизм: угол пово-





рота задних колес достигает 15 градусов (такое же решение есть у конкурента — Chevrolet Silverado EV). Концепт имеет колеса посадочным диаметром 24 дюйма и внедорожные шины внешним диаметром 35 дюймов, а колпачки ступиц у него неподвижны.

Проектом предусмотрен автопилот третьего уровня, у которого есть необычный режим Shadow Mode. Его можно активировать голосом, и тогда пикап будет следовать за шагающим впереди человеком, соблюдая безопасную дистанцию. По задумке, такой режим может пригодиться в тех случаях, когда машину нужно передвинуть на небольшое расстояние — например, на стройплощадке или пляже. А еще предусмотрено индукционное зарядное устройство под названием Ram Charger.

Двухрядная кабина почти на 10 см длиннее и, соответственно, просторнее, чем у нынешней модели Ram 1500, при этом длина грузовой площадки у машин одинаковая. Салон с четырьмя отдельными креслами имеет широчайшие возможности трансформации: здесь съемный центральный тоннель, ровный пол и длинные рельсы для перемещения сидений. А стеклянная крыша объединена с лобовым стеклом и имеет электрохромную систему затемнения. Крыша также в значительной степени состоит из стеклянных панелей для полного панорамного обзора.

Новая внутренняя планировка обеспечивает еще большую гибкость за счет возможности настройки рабочего пространства благодаря съемной центральной консоли со складывающейся плоской поверхностью. Вместо привычных приборов — проекционный дисплей с дополненной реальностью. А на опорных поверхностях управления установлены два сенсорных экрана диагональю 14,2 дюйма каждый. Верхний экран перемещается в вертикальном направлении, а нижний и вовсе можно снять и пользоваться им как «планшетом» — для игр или дистанционного управления внешним проектором: он установлен под лобовым сте-



- 1 Вместо привычных приборов — проекционный дисплей с дополненной реальностью.
- 2 Передний багажник — с множеством креплений, крючков и органайзеров.

клом и позволяет организовать кинотеатр, используя, например, стену дома.

А главная особенность концепт-кара — третий ряд сидений: они закреплены на задней стенке кабины,

и их можно разложить, отодвинув вперед кресла второго ряда. Хотя такая конфигурация годится только для поездок на небольшие расстояния. Кстати, если вы когда-нибудь хотели отсоединить откидные сиденья третьего ряда и использовать их в качестве стульев для кемпинга — это возможно.

Перегородка между кабиной и грузовой платформой складывается, задний борт состоит из двух половинок, которые распахиваются в разные стороны; панель пола выдвигается назад. Передний багажник — с множеством креплений, крючков и органайзеров, а еще между ним и салоном есть люк. С учетом этого люка и выдвинутого пола Ram 1500 Revolution позволяет перевозить предметы длиной до 5,5 м. Удобно для



таких вещей, как пилотматериалы и трубы.

Что из всего перечисленного великолепия достанется серийному электропикапу? Это мы узнаем уже через несколько месяцев, когда Stellantis представит финальную версию

новой модели. Хотя старт производства намечен только на 2024 год. Пока же объявлено, что, помимо чистого электромобиля, в гамме будет последовательный гибрид с бензиновым удлинителем хода под капотом. У конкурентов такой опции нет.

Добавим, что премьера нового варианта одного из самых популярных на североамериканском рынке пикапов состоялась на выставке CES 2023 в Лас-Вегасе. □



ВИДИМЫЙ ПРОГРЕСС

«СОБОЛЬ NN» ПОЛНАЯ МАССА: ДО 3,5 Т
НАЧАЛО ПРОДАЖ: IV КВ. 2022 Г. **ЦЕНА:** ОТ 2 695 000 ₽

СТАРТ ПРОДАЖ КОМПАКТНОГО ФУРГОНА «СОБОЛЬ NN» СТАЛ, ПОЖАЛУЙ, ГЛАВНЫМ СОБЫТИЕМ НА РЫНКЕ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В 2022 ГОДУ. ТАКОЕ ОЩУЩЕНИЕ, ЧТО МАШИНУ КОНСТРУИРОВАЛИ ЛЮДИ, РАБОТАЮЩИЕ В СФЕРЕ ЛОГИСТИКИ И ПЕРЕВОЗОК □ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА

ВЪЕЗД В ЦЕНТР В ПРЕДЕЛЫ

Третьего транспортного кольца, загрузка палет поперек кузова, комфорт и уют легковушки: «Соболь NN» для марки ГАЗ — автомобиль знаковый. Появление в линейке компактного городского фургона отражает быстро растущий спрос со стороны служб доставки и ком-

паний, работающих в сегменте онлайн-торговли, в маневренном, вместительном и комфортабельном развозном автомобиле. Неудивительно, что премьера новинки состоялась на Неделе российского ритейла — там машина вызвала живой интерес экспертов сферы розничной торговли.

Коммерсантам показали предсерийный образец машины, а мы дождались товарного продукта и испытали его в деле.

За счет небольших габаритов (длина 5110 мм, высота 2445 мм) и малого радиуса разворота (5,4 м) автомобиль может легко перемещаться в интенсивном





транспортном потоке, проезжать по узким улицам и загруженным складским помещениям, парковаться во дворах, не создавая помех легковому транспорту.

В модельный ряд «Соболь NN» включили версии полной массой 2,5 тонны (у «Соболя Бизнес» было 2,8 тонн) и 3,5 тонны. То есть по этому параметру новичок сравнялся с «младшими» модификациями «Газели NN». Но различать их между собой все же можно: у «Соболя NN» наименьшая габаритная длина и колесная база. А вот односкатная ошиновка задней оси исключительно «соболиной» особенностью больше не является: «Газель NN» недавно тоже обзавелась односкатной версией.

Техническое оснащение автомобиля призвано в первую очередь обеспечить высокие надежность и ресурс. Поэтому тут без изысков, все по-рабочему. Под капотом пока хорошо известный дизель Cummins 2.8 ISF (139 л. с., 320 Нм), но со временем его место займет новейший силовой агрегат марки ГАЗ. Пятый экологический класс достигается благодаря применению сажевого фильтра и системы EGR. Трансмиссия — 6-ступенчатая механическая КП — является собственной разработкой инженеров ГАЗ и производится на предприятии «Нижегородские моторы». Двухрычажная передняя подвеска и задний мост типа «Спайсер» также являются для ГАЗа «групповыми» продуктами». Стоит обратить внимание на происхождение других

1 Предусмотрено шесть точек подключения мобильных устройств.

2 Водительское кресло по качеству амортизации и обилию регулировок не уступает хорошему «дальнобойному».

3 Рабочее место водителя — как в «Газели NN».

4 Светодиодные приборы головного освещения имеют клеймо «Сделано в Беларуси».

5 В запираемом на ключ бардачке два отделения, верхнее удобно для хранения документов.

автокомпонентов: светодиодные приборы головного освещения имеют клеймо «Сделано в Беларуси», а электронный блок управления комфортом отмечен шильдиком НПП «Итэлма» (Россия).

Внутри кабины атмосфера комфорта и уюта легкового автомобиля. Интерьер рабочего места водителя повторяет «Газель NN»: цифровая приборная панель, кнопка «старт — стоп» для бесключевого запуска двигателя, электронный ручник, головное мультимедийное устройство с сенсорным 9-дюймовым экраном. Руль с регулируемой

по высоте колонкой получил кожаную оплетку. Нельзя не отметить насыщенность кабины «Соболя NN» всевозможными местами хранения. Например, на внутренней панели двери имеются три емких кармашка, а напротив пассажиров — аж два бардачка! Причем нижний отсек запирается на ключ.

В верхней части передней панели предусмотрено крепление для смартфона или планшета. Идея не нова. Подобное решение встречалось, например, в Iveco Daily. Минус в том, что девайс фиксируется выше линии центральной

ДЕТАЛЬНО



В верхней части передней панели есть крепление для смартфона или планшета.



НА ПОТОЛКЕ — очешник и объемные ниши для бумаг.

УДОБНО

ПРАКТИЧНО



КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

«СОБОЛЬ NN»



консоли, это не всегда удобно. Я бы предложил копировать экран мобильного устройства на головное устройство мультимедиа, по примеру легковых автомобилей. Было бы практичнее. А вот с зарядкой проблем нет: в кабине четыре USB-слота, два из которых расположены на потолке для удобства подключения видеорегистратора или радар-детектора.

Водительское кресло Pilot по качеству амортизации и обилию регулировок не уступает хорошим «дальнобойным». Регулировка поясничного подпора, настройка жесткости подвески под вес водителя, раздельное перемещение

передней и задней подушки по высоте и т. п. — более 10 направлений регулировки дают возможность настроить индивидуальные параметры под седока любой комплекции. Комфортабельные пассажирские сиденья получили боковую поддержку и откидной столик. А пространство под двухместным диваном теперь превращено в закрытый ящик, куда можно положить незамерзайку, инструменты и всякую нужную в дороге поклажу.

В состав зимнего пакета входит подогрев ветрового стекла, зеркал заднего вида и сидений. Правда, клавиша включения водительской

1 Задние распашные двери открываются на 180 градусов.

2 Для перевозки длинномерных грузов предусмотрен люк под пассажирским сиденьем.

3 Независимая передняя подвеска придает особый комфорт в движении.

«грелки» расположена неудачно, ее индикатор спрятан под регулятором климат-контроля и виден только пассажирам. Тут есть над чем подумать конструкторам. А вот для размещения пульта управления автономным подогревателем «Бинар» выбрали хорошее место — его ЖК-дисплей всегда в поле зрения. Штатное оборудование можно запрограммировать на автоматическое включение по времени или использовать как догреватель, чтобы не дать дизелю остыть зимой, когда стоишь на месте.

У нас на тесте

«СОБОЛЬ NN» СОХРАНИТ КЛЮЧЕВОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ — САМУЮ НИЗКУЮ СТОИМОСТЬ ВЛАДЕНИЯ В СВОЕМ КЛАССЕ





3



5



4

ошиновке расстояние между колесными арками составляет 1350 мм, и это дает возможность располагать европалеты не вдоль, а поперек кузова. Причем таким образом в кузов помещаются не две, а все три европалеты. Машину сумели приспособить для перевозки длинномерных грузов. Для этого под пассажирским сиденьем предусмотрен сквозной люк, прикрытый спереди и сзади съемными экранами. Если эти экраны убрать, то длинномерный груз можно из кузова продвинуть примерно на метр в кабину под ноги переднему пассажиру. Такое решение применяется и в «Газели NN».

За несколько дней, что машина была в распоряжении редакции, удалось проехать около 200 км — подрались на развоз свежего тиража. По личным ощущениям, руль с гидросилителем — в меру тугой (если сравнивать с электросилителем), но зато точный и с хорошей обратной связью. Габариты автомобиля чувствуются прекрасно благодаря увеличенной площади остекления и большим двухсекционным зеркалам. Понравилась работа стеклоомывателя: форсунки на поводках разбрызгивают жидкость безупречно. Подвеска показалась комфортной даже с незагруженным кузовом, сцепление — податливым и информативным. Избирательность джойстика КП требует привыкания — тросовый привод на новой машине туговат. Шумоизоляция в кабине особых нареканий не вызывает. 139-сильный турбодизель отличается высокой тяговитостью и эластичностью, тормоза — информативные, штатная ABS добавляет уверенности на мокрой и скользкой дороге — именно в таких условиях в основном и проходил тест-драйв. Средний расход топлива в городском цикле 11,3 л/100 км. Примерно такой же аппетит у 2,5-тонной версии, об этом

рассказал коллега, поездивший на облегченном варианте «Соболь NN». Что в ней особенного? Для снижения снаряженной массы фургон не имеет декоративной обивки боковин грузового отсека и фанерного настила пола, а также запасного колеса. Сдвоенное пассажирское сиденье заменено одинарным без подогрева. Паспортная грузоподъемность 139 кг.

Каковы перспективы новинки? Компактный фургон «Соболь NN» адресован прежде всего частным перевозчикам и транспортным компаниям, осуществляющим доставку мелких партий грузов в мегаполисах и пригородах. При переезде в изотермический фургон машина может заинтересовать фермеров и рестораторов. Причем одним из вариантов применения «Соболь NN», кроме понятной развозной функции, будет также фуд-трак.

Вообще сфера бизнеса, где востребован такой автомобиль, весьма широка. Начиная от быстрорастущего сектора онлайн-торговли и заканчивая... автолавками. Кстати, в ряде регионов автолашки работают и на заготовку: принимают у сельских жителей мясо, яйца, лекарственные травы, сельхозпродукцию. А у «Соболь NN» будет и полноприводное исполнение. Но как бы там ни было, в России мелочиться не время, компактный класс «каблучков» на базе легковушек не слишком востребован. Предпочтения отдаются все же более вместительным машинам, грузоподъемностью до 1,5 тонны.

Стоимость 3,5-тонного автомобиля 2 790 тыс. р. Гарантия 4 года или 200 тыс. км. При этом есть все основания полагать, что «Соболь NN» сохранит ключевое преимущество коммерческих автомобилей ГАЗ — самую низкую стоимость владения в своем классе. Для бизнеса это важно. □

основная версия: цельнометаллический фургон полной массой 3,5 тонны со средней по высоте крышей. Размеры его грузового отсека 2600x1860x1614 мм, полезный объем — 7,8 м³. Грузоподъемность 999 кг, погрузочная высота 755 мм. Доступ в фургон осуществляется через задние распашные и боковую сдвижную двери. Пол фургона выполнен из влагостойкой фанеры с такелажными петлями, а стены и колесные арки обшиты пластиком. Панели до крыши хорошо подогнаны, выглядит аккуратно. Благодаря односкатной

4 «Газелевский» задний мост получил оригинальные ступицы — под односкатную ошиновку.

5 Под капотом — привычный для газовских малотоннажников дизель Cummins 2.8 ISF.

«СОБОЛЬ NN»

Габариты (ДхШхВ) 5110x2068x2445 мм
Полная масса до 3500 кг
Колесная база 3,005 м
Полезный объем 7,8 м ³
Вместимость топливного бака 80 л
Двигатель Cummins 2.8 ISF, дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5, 2,8 л, 139 л. с. при 3800 мин ⁻¹ , 320 Нм при 2300 мин ⁻¹
Коробка передач 6МКП
Подвеска (передняя/задняя) пружинная, независимая / рессорная, зависимая
Тормоза дисковые
Размерность шин 235/65R16C
Заводская гарантия 4 года или 200 000 км
Межсервисный пробег 20 000 км



ДОРОЖНОЙ «КАПИТАН»

DONGFENG CAPTAIN-T ПОЛНАЯ МАССА 2490 КГ
НАЧАЛО ПРОДАЖ 2022 Г. ЦЕНА ОТ 1 790 000 ₽

В НИШЕ ЛЕГКИХ РАЗВОЗНЫХ ГРУЗОВИКОВ ПОЯВИЛСЯ ВАЖНЫЙ ИГРОК. КОМПАНИЯ DONGFENG НАЧАЛА ПРОДАЖИ В РОССИИ АВТОМОБИЛЯ CAPTAIN-T. ЕДВА ПОЯВИВШИСЬ НА РЫНКЕ, МОДЕЛЬ ВОШЛА В ТОП-10 РЕЙТИНГА ПРОДАЖ LCV ОТ АССОЦИАЦИИ ЕВРОПЕЙСКОГО БИЗНЕСА. КАКОВЫ ГЛАВНЫЕ КОЗЫРИ КИТАЙСКОГО «КАПИТАНА»? □ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА

ОДОБРЕНИЕ ТИПА ТРАНСПОРТНОГО средства получено на две модификации — DFA1030S-1 и DFA1030S-2 полной массой 2490 и 3490 кг соответственно. Важно, что облегченная версия грузоподъемностью 570 кг не попадает под ограничения, введенные в Москве на проезд в центр, а также имеет право въезда в отдельные районы, относящиеся к так называемому «грузовому каркасу». Хотя конструктивно модификации практически ничем не отличаются, скорее это уловка маркетинга.

Dongfeng Captain-T оснащается 2,2-литровым турбодизелем Quanchai Q23-132E60. Двигатель экологического класса Евро-5 развивает 128 л. с. и 315 Нм крутящего момента в диапазоне 1300–2000 мин⁻¹. В трансмиссии применяется безальтернативная механическая 5-ступенчатая КП

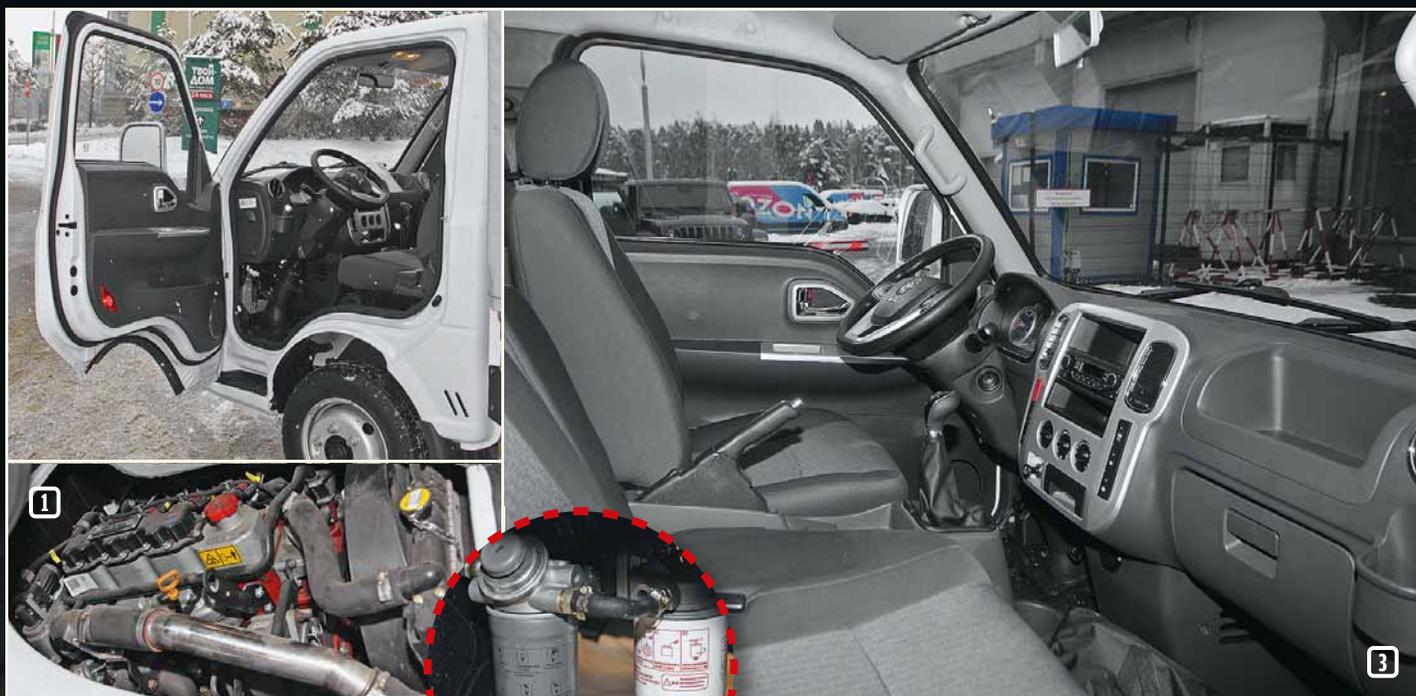
в паре с сухим однодисковым сцеплением. Привод переключения передач тросовый. Неразъемный ведущий мост выполнен в виде прямоугольной балки с развитой центральной частью. Главная пара представляет собой гипоидный редуктор с передаточным числом 4,875.

Передняя и задняя подвески машины выполнены по зависимой схеме. В качестве упругого элемента используются малолистовые рессоры. Задний пакет усилен поддрессорником. Он увеличивает упругость подвески при полной нагрузке.

Рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка — рейка — сектор» снабжен гидроусилителем. Причем гидравлический распределитель и силовой цилиндр размещены в одном корпусе с редуктором. Такая конструкция позволяет эффективно передавать большие усилия и хорошо komponуется с другими элементами шасси.

Рама лестничного типа изготовлена из высоколегированных сталей





без применения сварки. Силовая конструкция характеризуется повышенной жесткостью и уменьшенной массой. Толщина лонжерона 50 мм, высота полки 1000 мм. Имеются свободные монтажные отверстия для более удобной установки надстройки.

Комфортная цельнометаллическая двухместная кабина отвечает современным требованиям к рабочему месту водителя. Усиленные двери и каркас повышенной жесткости обеспечивают целостность кабины, образуя защитный кокон, что сокращает травматизм в случае ДТП.

Водительское кресло с боковой поддержкой имеет стандартные настройки — продольную и по наклону спинки. Рулевая колонка регулируется по высоте. Мультируль позволяет водителю управлять радиоприемником, круиз-контролем и принимать телефонные звонки, не отвлекаясь от дороги.

Явные плюсы — наличие большого количества мест хранения: в центральной части торпеды, напротив пассажира, под потолком и на внутренней панели двери. Кстати, весьма вместительный бардачок имеется даже в пассажирском подлокотнике-органайзере. Само пассажирское место — шириной 65 см. В меру упитанному человеку здесь будет вполне комфортно. Даже для рюкзака место остается. Впрочем, рюкзак или сумку можно поместить и за сиденьем, где достаточно свободного пространства.

Существенно, что модель щедро оснащена в «базе». В список оборудования входят иммобилайзер, кондиционер, электрические стеклоподъемники, электропривод зеркал, подогрев водительского сиденья и аудиосистема с функцией Bluetooth. Все это великолепие можно закрыть на расстоянии: дистанционное управление центральным замком здесь сделано по умолчанию. Набор светотехники включает галогеновые фары с электрорегулировкой, светодиодные дневные ходовые огни, противотуманные фары спереди и сзади.

Среди прочих технических особенностей стоит отметить бесступенчатую регулировку оборотов вентилятора отопителя, размещение форсунок стеклоомывателя на поводках щеток, 80-литровый стальной топливный бак. Адаптация к российским условиям также подразумевает подогрев топливного фильтра грубой очистки. А вот предпусковой подогреватель или догреватель, ускоряющий прогрев дизеля при низких температурах, перевозчику придется

- 1 Дизели Quanchai имеют длительный моторесурс, высокую ремонтопригодность, способны работать в любых климатических условиях.
- 2 Топливный фильтр грубой очистки снабжен подогревом и ручной подкачкой.
- 3 Водители оценят солидный внутренний объем кабины, выверенную эргономику, хорошую обзорность.

заказывать у дилера, в списке опций такового оборудования нет. Это минус.

Шасси Captain-T комплектуется надстройками российского производства, в том числе промтоварными, изотермическими, рефрижераторными и тентованными вместимостью до 9 м³ (четыре европалеты). Также в качестве готового решения для модификаций массой 2,5 и 3,5 тонны предлагается версия с бортовой платформой размерами 3400x1920 и погрузочной высотой 860 мм.

Межсервисный интервал у китайского грузовичка 20 тыс. км. Это на 5 тыс. больше, чем у прямого конкурента Sollers Argo, а значит, Captain-T будет посещать ремзону реже. Заниматься ТО и ремонтом машины в собственном гараже можно. Однако даже рукастые водители в корпоративных парках предпочтут посещать дилерские СТО. И не стоит сбрасывать со счетов, что это машина с простым мотором, механической коробкой и надежной рессорной подвеской. Ломаться в принципе нечему, да и электрики в новом фургончике не больше, чем в домашнем холодильнике. Неудивительно, что спустя лишь несколько месяцев после выхода на рынок китайский «капитан» вошел в топ-10 самых продаваемых новых коммерческих автомобилей в РФ. □

DONGFENG CAPTAIN-T

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса	1920 кг
Полная масса	2490 кг
Габариты (длина/ширина/высота)	5430/1945/2046 мм
Колесная база	2800 мм
Объем топливного бака	80 л
Двигатель	Quanchai Q23-132E60, рядный, 4-цил., Евро-5, 2,2 л, 128 л. с. при 2500 мин ⁻¹ , 315 Нм при 1200-1800 мин ⁻¹
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза (передние/задние)	дисковые/барабанные
Размер шин	185/70R15C
Заводская гарантия	3 года или 100 000 км
Межсервисный пробег	20 000 км
Конкуренты	Sollers Argo; Isuzu Elf 3.5 (NMR85); JAC N35



РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

TANK 300

Рамный внедорожник китайской марки Tank оснащен 2,0-литровым турбомотором мощностью 220 л. с., 8-ступенчатым автоматом Aisin и жестко подключаемым полным приводом с «понижайкой». В оснащение начальной комплектации Adventure входят 17-дюймовые легкосплавные диски черного цвета, адаптивные светодиодные фары, противотуманки с функцией подсветки поворотов, датчик дождя, камеры кругового обзора (задняя — с омывателем), стальная защита двигателя и блокировка заднего дифференциала. В салоне имеются передние и боковые подушки безопасности, электронная приборная панель и экран медиасистемы диагональю 12,3 дюйма, обивка сидений из искусственной кожи, электропривод передних кресел, массаж водителя, зимний пакет (подогрев сидений переднего и заднего ряда, подогрев руля и лобового стекла), отдельный климат-контроль, контурная подсветка интерьера (7 цветов), адаптивный круиз-контроль с системой удержания в полосе и сканер дорожных знаков. «Топовую» комплектацию Premium за 4 049 000 р. отличают шторки безопасности, блокировка переднего дифференциала, стальная защита трансмиссии, отделка сидений кожей наппа, передние сиденья с вентиляцией, шторки безопасности, заводская тонировка, аудиосистема Infinity с сабвуфером, фоновая подсветка 64-х оттенков, розетка на 220 вольт в багажнике и складной столик для пикника.

от 3 699 000 ₽

CHANGAN CS85 COUPE

Большое (длина — 4720 мм) кросс-купе от Changan оснащается 2,0-литровым турбомотором мощностью 224 л. с. и 8-ступенчатым автоматом Aisin. В России Changan CS85 Coupe представлен в одной комплектации, но с богатым оснащением. Оно включает светодиодную оптику, 19-дюймовые колеса, сиденья с обивкой из перфорированной кожи (передние — с подогревом, вентиляцией и электроприводом), отдельный климат-контроль с функцией ионизации воздуха, камеры кругового обзора, автопарковщик, адаптивный круиз-контроль с кучей электронных ассистентов и многое другое. На российском рынке новинка станет главным конкурентом Geely Tugella — эти модели близки по дизайну, мощности и цене. Правда, есть одно «но»: кроссовер Changan имеет передний привод, чем проигрывает полноприводному Geely.

от 3 299 900 ₽



от 7 990 000 ₽

VOYAH DREAM

Полноприводной минивэн оснащен гибридной силовой установкой с двумя тяговыми электродвигателями на передней и задней осях и 1,5-литровым бензиновым мотором, который выполняет функцию генератора и не имеет прямой связи с колесами. Суммарная пиковая мощность электромоторов составляет 393 л. с. (176 л. с. развивает передний и 217 л. с. – задний), что позволяет большому и тяжелому 7-местному минивэну (длина – 5,3 м, масса – 2,6 т) ускоряться до 100 км/ч всего за 6,6 с. На борту минивэна имеется батарея емкостью 25,6 кВт·ч, которая обеспечивает запас хода на электротяге в 82 км. При этом суммарный запас хода Voyah Dream составляет 750 км. Новинка доступна в России в двух комплектациях. Начальная Business включает 20-дюймовые легкосплавные диски, сиденья первого и второго ряда с электроприводом, подогревом, вентиляцией и массажем, отделку салона экокожей, панорамную крышу, электропривод сдвижной двери, шумопоглощающие боковые стекла, трехзонный климат-контроль, три экрана на торпедо диагональю 12,3 дюйма каждый, светодиодные фары, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль и множество электронных ассистентов водителя (автопарковщик, контроль слепых зон, система автоматического торможения, функция удержания автомобиля в полосе и т. д.). Топовая версия Executive за 8 290 000 р. отличается наличием пневмоподвески, системы ночного видения, Hi-Fi-аудиосистемы Dynaudio, отделки салона материалом из микрофибры, а также ионизатора и ароматизатора воздуха.

HAVAL DARGO X

Внешне Haval Dargo X отличается от обычного «Дарго» массивной решеткой радиатора и бамперами из неокрашенного пластика, а также черными рейлингами на крыше и открытыми креплениями накладок на крыльях. Но главная изюминка «икс-модели» скрыта от глаз — это электронно-механическая блокировка заднего дифференциала, которая существенно повышает проходимость кроссовера на бездорожье. В дополнение к межколесной муфте задней оси в арсенале Dargo X также имеются электронные помощники: «экспертный» внедорожный режим вождения (он отключает все «ошейники», кроме ABS), а также круиз-контроль для офф-роуда, который позволяет поддерживать постоянную минимальную (от 7 до 15 км/ч) скорость при езде по бездорожью. Haval Dargo X на 70 тысяч дороже обычного «Дарго». В комплектации Elite в его оснащение входят светодиодные фары, система бесключевого доступа, подогревы передних и задних сидений, обогрев лобового стекла, двухзонный «климат» и система кругового обзора. Версия Premium обойдется в 3 319 000 р. Здесь есть вентиляция передних сидений, обивка из натуральной кожи и алькантары, потолок черного цвета, панорамная крыша с люком, аудиосистема с сабвуфером и атмосферная однотонная подсветка салона. Причем указанные выше цены распространяются на автомобили 2022 года выпуска. Более «свежие» Dargo X, собранные в 2023 году, на 150 тысяч дороже.



от 3 119 000 ₽



от 4 999 000 ₽

POLESTAR 2

По схеме параллельного импорта российские дилеры стали завозить из Китая электрокары дочернего бренда Volvo. Polestar 2 – это большой электрический лифтбэк на базе платформы CMA, на которой также построен кроссовер Geely Tugella. И, так же, как «Тугелла», эта «электричка» родом из Китая, откуда ее и привезли в Россию. У нас китайская «Полярная звезда» доступна только в базовом варианте с передним приводом и единственным электромотором мощностью 241 л. с., который обеспечивает разгон до 100 км/ч за 7 секунд. Хотя выпускаются и полноприводные двухмоторные версии. Базовое оснащение Polestar 2 весьма достойное. В него входят аккумулятор на 69 кВт·ч (обеспечивает запас хода до 440 км), медиасистема с навигацией, радарный круиз-контроль с системой контроля полосы, адаптивные светодиодные фары, камеры кругового обзора, раздельный климат-контроль, подогрев и электропривод передних кресел, вентиляция сиденья водителя, электропривод крышки багажника и люк в крыше.

VOYAH FREE EVR

Главное отличие Voyah Free EVR — это наличие бензинового генератора на борту. Так что называть его электрическим кроссовером с увеличенным запасом хода, как это делает российский дистрибутор китайской марки Voyah, компания «Моторинвест», не совсем корректно. По факту это подзаряжаемый гибрид, как, например, Mitsubishi Outlander PHEV. Бензиновый мотор мощностью 108 л. с. не имеет прямой связи с колесами. Его задача — обеспечить питанием оба электромотора (на передней и задней осях) кроссовера при движении по шоссе или критическом падении заряда тягового аккумулятора. Сам тяговый аккумулятор здесь в три с лишним раза меньше, чем в обычном Voyah Free, и рассчитан главным образом на городские пробеги: его 33 кВт·ч хватит только на 140 км. Однако у маленькой батареи есть свои плюсы: при быстрой зарядке восполнить 60% ее емкости можно всего за 35 минут, а если заряжаться от обычной бытовой зарядки мощностью 7 кВт, на то, чтобы «накачать» батарею от 5 до 100%, уйдет 4,5 часа. При этом суммарный запас хода здесь составляет 674 км (по циклу WLTP), который легко восполнить, плеснув бензина в бак на любой АЗС. А стоит Voyah Free EVR на 700 тысяч дешевле полностью электрической версии кроссовера с батареей на 106 кВт·ч и запасом хода 500 км.



от 7 290 000 ₽



ЛЮБОЕ МЕСТО СТАНЕТ ДОМОМ

ПОЕЗДКИ ПО РОССИИ СТАЛИ МОЩНЫМ ТРЕНДОМ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ. ВОТ ТОЛЬКО ГОСТИНИЧНЫЙ СЕРВИС НЕ ВПОЛНЕ ПОСПЕВАЕТ ЗА РОСТОМ ТУРИСТИЧЕСКОГО ПОТОКА. ЭТО КАСАЕТСЯ КАК ХОРОШО РАЗВИТЫХ ЮЖНЫХ И СЕВЕРНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ, ТАК И ТОЛЬКО-ТОЛЬКО РАЗВИВАЮЩИХСЯ, НАПРИМЕР НА БАЙКАЛ ИЛИ АЛТАЙ. НО ЕСТЬ ПРОВЕРЕННОЕ РЕШЕНИЕ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ – ДОМ НА КОЛЕСАХ. И СЕГОДНЯ МЫ БЕСЕДУЕМ С ПУТЕШЕСТВЕННИКОМ СО СТАЖЕМ, А С НЕДАВНЕГО ВРЕМЕНИ ОСНОВАТЕЛЕМ КОМПАНИИ ПО ВЫПУСКУ ДОМОВ НА КОЛЕСАХ – GRASSHOPPER АЛЕКСЕЕМ ЧЕБОТАРЕВЫМ

□ БЕСЕДОВАЛ ЛЕОНИД ПАВЛОВ □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА

? Алексей, давайте начнем с азов. Какие дополнительные навыки и документы нужны для управления автомобилем с прицепом-дачей?

! Самое главное правило – запрет на перевозку людей внутри кемпера, это абсолютное табу. Что касается документов, они такие же, как на управление автомобилем, так что с собой вам понадобится только СТС на прицеп, который выдает ГИБДД вместе с номерами, и права



категории «В». Также перед поездкой с домом на колесах я бы рекомендовал попрактиковаться ездить задним ходом. Это несложно, но требует некоторого привыкания.

? Как производятся прицепы? Опишите поэтапно производственный процесс – от идеи до финального воплощения.

! Производство прицепов – это творческий процесс. У нас в фирме есть «генератор идей» и команда, которая помогает эти идеи воплощать в жизнь. Многие процессы производства – это ноу-хау, и подробностей я раскрыть не могу. Единственное, что могу сказать, такой прочности бескаркасного кузова нет даже у европейцев. При использовании бескаркасной технологии производства нечему расшатываться и разбалтываться. Вся мебель делается у нас в цеху из облегченной фанеры, стены – пластик с прослойкой из качественного утеплителя, который используется в промышленных холодильных установках. Поэтому дома на колесах такие легкие и такие крепкие.

Прежде чем новая модель выйдет в продажу, она проходит «33 круга ада»: наши специалисты пытаются «убить» прицеп на бездорожье, т. е. этот домик на колесах подвергается очень жестким испытаниям, и это дает свои результаты. В прошлом году караванер с нашим «Кузнечиком» проехал от Москвы до Ташкента и обратно – положительный итог очень впечатлил не только нашу команду, но и самого путешественника.

? Каковы ваши рекомендации по выбору автомобиля для буксировки кемпера (мощность, привод)?

! Мы обычно перегоняем наши кемперы от производства до торговых точек, цепляя их к Renault Dokker с 90-сильным дизелем. Возможностей такого автомобиля вполне достаточно. К тому же надо помнить, что, согласно ПДД, максимально разрешенная скорость движения легкового автомобиля при буксировке прицепа на автомагистралях – не более 90 км/ч, на остальных дорогах – не более 70 км/ч. Так что среднего легкового автомобиля для





буксировки кемпера вполне достаточно, а если у вас полноприводной кроссовер, то можно смело покидать асфальт. Расстояние от земли до пола прицепа 45–48 см. Соответственно, где пройдет тягач, там пройдет и прицеп. Любые кочки, ямы, съезды с дороги в кювет и тем более заезд на дорогу – не помеха этому прицепу.

❓ Насколько кемпер автономен, если жить в нем на дикой природе? На сколько дней хватит его ресурсов?

❗ Все наши дома на колесах оснащаются гелиевыми аккумуляторами емкостью 100 Ач и автономными отопителями на дизельном топливе. В зимних условиях, когда работают климат-контроль, холодильник, подогревается вода в бойлере, заряда батареи и запаса воды хватит минимум на сутки, многое зависит от температуры за бортом. На продолжительную стоянку можно взять с собой увеличенный запас топлива для обогрева, а заряд аккумулятора пополнять от бортовой сети автомобиля, генератора или солнечных батарей: размеры кемпера позволяют разместить на крыше элементы мощностью 300 ватт, которые в солнечную погоду за день полностью заряжают аккумулятор. Все модели прицепов у нас максимально укомплектованы. Уже в базовую комплектацию входят кухня, мебель, складная ступенька, бойлер, отопитель, туалет, душ, холодильник, аккумулятор. Проще перечислить, что входит в дополнительные опции: солнечные панели, но мы рассматриваем вариант, что и панели будут входить в базовую комплектацию; дополнительный фаркоп сзади прицепа для грузовой площадки или велобагажника, маркиза, палатка, ТВ.

❓ Как реализованы отопление дома на колесах зимой и система вентиляции летом?

❗ Все наши дома на колесах хорошо утеплены и подразумевают эксплуатацию до -20 градусов. В стенах заложено 30 мм утеплителя, все стекла двухслойные, а кроме того, на них установлены двойные шторы – затемненные и москитные сетки. В летнее время обычно хватает обычного проветривания, но при желании мы можем установить вентилятор в люк или кондиционер.

❓ Что сейчас представляет собой компания?

❗ За прошедшие полтора года компания произвела более 45 различных кемперов, это порядка 12 моделей, участвовали на всех тематических выставках, которые проходили в Москве, ездили по различным слетам...

❓ Перечислите все продукты/услуги.

❗ Как я уже сказал, это 12 различных моделей прицепов. Планируем к концу второго квартала 2023 года выпустить еще 3 новые модели (прошу не путать с количеством выпускаемой продукции). Ежемесячно из цеха после проверки ОТК выезжает три готовых изделия. В конце прошлого года запустили новый сервис – «Аренда», открыли офис продаж и аренды в г. Волжский Волгоградской области, наши прицепы можно купить или взять в аренду в Москве, Коломне, Серпухове, Сочи, Астрахани, Майкопе, Уфе, на Байкале, и количество точек растет. У нас постоянно проходят акции и скидки.

После покупки нашего дома на колесах мы предоставляем нашим клиентам сервисное и гарантийное обслуживание. Это дает нам большое преимущество перед любым иностранным аналогом. Мы всегда на связи с нашими клиентами и рады рациональным предложениям по совершенствованию наших «Кузнечиков»!

❓ Какова доля иностранных компонентов в ваших кемперах?

❗ В конце 2021 года была прекращена поставка в Россию шасси AL-CO. Но нас это не остановило. Мы разработали собственное шасси на независимой рычажно-пружинной (пневматической) подвеске с возможностью установки тормоза наката. Все детали подвески, как и рама, полностью оцинкованы. В дружественных странах покупаем утепленные двери, окна и некоторые элементы бытовой техники. Кузов и элементы рамы изготавливаем на собственной производственной базе. Для этого у нас есть большой парк станков с ЧПУ и просторное помещение в Московской области. Доля отечественных материалов составляет более 80 %.

❓ Каков портрет потенциального покупателя и арендатора ваших кемперов?

❗ Покупают охотники, рыбаки, караванеры, у которых уже старые развалившиеся «европейцы», предприниматели – для организации своего бизнеса по прокату дач на колесах. На самом деле покупают прицепы люди с разным достатком и разным социальным положением, любители активного отдыха, люди, которые часто ходят в походы, но хотят повысить уровень комфорта. Как ни странно, у нас есть клиенты самых разных возрастов, от тех, кто недавно получил права, до пенсионеров. Нашему самому взрослому караванеру 86 лет. Для пожилых людей имеется электрическая подножка. А самым «необычным» покупателем для нас стал директор строительной фирмы: он закупил несколько прицепов для организации быта своих сотрудников в труднодоступных местах (строит частные дома в горах).

Статси, очень многие арендаторы после первой же поездки потом возвращаются к нам, чтобы приобрести себе кемпер.

Купить прицепы у нас можно разными способами: наличным, провести оплату картой через эквайринг, оплатить по счету, взять в кредит, лизинг, можно оформить рассрочку платежа на полгода. □

Grass-hopper.ru

Телефон отдела продаж:

+7 499 130 1990

Телефон отдела аренды:

+7 925 249 3550

Адрес:

78-й км МКАД ТЦ «Декстер»

**ПОДРОБНАЯ
ИНФОРМАЦИЯ**





ПАРКОВКА

АВТОЮРИСТ



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

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

❗ КУПИЛИ В АВТОСАЛОНЕ У ДИЛЕРА НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ В 2018 Г. ПРИ ПРОДАЖЕ В 2022 Г. ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО ОН БИТЫЙ. МОЖЕМ ЛИ МЫ ПОМЕНИТЬ ЕГО НА НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ?

❗ В соответствии с законом «О защите прав потребителей» вы вправе отказаться от исполнения договора и потребовать возврата уплаченной суммы за автомобиль. Правда, скорее всего, вопрос придется решать в суде, и вам надо будет доказать, что, во-первых, автомобиль действительно имел повреждения до момента передачи его вам. А во-вторых, что продавец не предупредил вас об этом факте. Такое право предоставлено потребителю 12-й статьей закона.

❗ ЧЕТЫРЕ ГОДА НАЗАД КУПИЛ С РУК МАШИНУ С ГБО. ОБОРУДОВАНИЕ ВПИСАНО В ПТС И СТС. ХОЧУ ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ ПЕРЕПИСАТЬ НА МЛАДШЕГО БРАТА, НО НЕ МОГУ НАЙТИ ДОКУМЕНТЫ НА ГБО. СЕРВИС, ГДЕ ПРОШЛЫЙ ВЛАДЕЛЕЦ УСТАНОВИЛ ГБО, ЗАКРЫТ. МОИ ДЕЙСТВИЯ?

❗ Если факт переоборудования внесен в регистрационные документы, проблем с перерегистрацией автомобиля возникнуть не должно. Если в ГИБДД возникнут какие-либо сложности, потребуйте письменный отказ в совершении регистрационных действий и обжалуйте его в суде.

❗ ОТЕЦ УМЕР, ОТ НЕГО ОСТАЛАСЬ МАШИНА, НО ПТС Я НЕ СМОГ НАЙТИ. КАКИМ ОБРАЗОМ ВОССТАНОВИТЬ ПТС, ЧТОБЫ ПЕРЕОФОРМИТЬ АВТОМОБИЛЬ НА СЕБЯ?

❗ Восстановление ПТС можно сделать одновременно с перерегистрацией автомобиля. Просто укажите об этом в заявлении, когда обратитесь в ГИБДД за оформлением наследства. Не забудьте, что перерегистрировать автомобиль вы сможете только после получения у нотариуса свидетельства о праве на наследство. Как правило, это занимает не менее полугода с момента открытия наследства.

❗ ИМЕЮ В СОБСТВЕННОСТИ МИКРОАВТОБУС КАТЕГОРИИ D. НАДО ЛИ МНЕ ПОЛУЧИТЬ КАРТУ ДЛЯ ТАХОГРАФА, ИЛИ МОЖНО ЕЗДИТЬ БЕЗ НЕЕ? МИКРОАВТОБУСОМ ПОЛЬЗУЮСЬ В ЛИЧНЫХ ЦЕЛЯХ.

❗ Тахограф должен использоваться только при коммерческой эксплуатации транспорта. На личный транспорт это требование не распространяется.

❗ МОЖНО ЛИ В ДЕЙСТВУЮЩЕМ ПОЛИСЕ ОСАГО ИЗМЕНИТЬ КАТЕГОРИЮ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА?

❗ Да, конечно. Если у вас есть документы, подтверждающие, что категория транспортного средства изменилась, обратитесь к своему страховщику и попросите внести изменения. При этом необходимо быть готовым и к возможному изменению размера страховой премии, причем не обязательно в меньшую сторону.

❗ У МЕНЯ МНОГОДЕТНАЯ СЕМЬЯ. КУПИЛ ПОДДЕРЖАННЫЙ ГАЗ «СОБОЛЬ 2217» 2005 ГОДА ВЫПУСКА. ДОЛЖЕН ЛИ Я ПЛАТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ЗА АВТОМОБИЛЬ? В ПТС НАПИСАНО: ТИП ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА – АВТОБУС НА 6 МЕСТ, А КАТЕГОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В.

❗ Обязанность уплаты налогов зависит от многих факторов, в том числе от места вашего проживания. Многие регионы устанавливают льготы для многодетных семей на уплату транспортного налога. Льготы также зависят от многих обстоятельств, начиная с количества и возраста детей в конкретной семье и заканчивая характеристиками транспортного средства (мощность, количество мест, категория, тип и так далее). Льготы по уплате транспортного налога устанавливаются соответствующим нормативным актом органа власти конкретного региона. Уверен, что текст такого акта вы сможете найти на официальном сайте региональных властей.

❗ Я ИНВАЛИД. МОЮ МАШИНУ ЭВАКУИРОВАЛИ СО СТОЯНКИ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ НА АВТОМОБИЛЕ ЗНАКА «ИНВАЛИД», ХОТЯ МОЯ МАШИНА ВНЕСЕНА В РЕЕСТР ИНВАЛИДОВ. ПРИ ОБРАЩЕНИИ В ГИБДД ПРЕДОСТАВИЛА ВСЕ ПОДТВЕРЖДАЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ, НО НЕСМОТЯ НА ЭТО, МНЕ ВЫПИСАЛИ ШТРАФ. НАСКОЛЬКО ПРАВОМОЧНЫ ДЕЙСТВИЯ ГИБДД И МОГУ ЛИ Я ОБЖАЛОВАТЬ ЭТО РЕШЕНИЕ В СУДЕБНОМ ПОРЯДКЕ?

❗ В соответствии с Правилами дорожного движения действие информационных знаков, касающихся инвалидов, действует на транспортные средства, на которые установлен опознавательный знак

«Инвалид». Таким образом, наложение штрафа является законным.

❗ В 2021 Г. ПРОДАЛА МАШИНУ. НОВЫЙ ВЛАДЕЛЕЦ НЕ ПЕРЕОФОРМИЛ ЕЕ НА СЕБЯ. ОН НАРУШИЛ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, И МАШИНА СТОИТ НА ШТРАФСТОЯНКЕ, А С МЕНЯ ТРЕБУЮТ ОПЛАТИТЬ ШТРАФ И СТОЯНКУ. КАК БЫТЬ?

❗ Вам необходимо обратиться в ГИБДД с заявлением о прекращении регистрации автомобиля в связи с его продажей. Основанием прекращения регистрации является заключенный вами в 2021 г. договор купли-продажи. Точно таким же образом после прекращения регистрации ТС можно избавиться и от претензий в части оплаты стоянки – предъявите заключенный договор купли-продажи, и все претензии должны быть сняты.

❗ В КАЧЕСТВЕ ПАССАЖИРА ТАКСИ ПОПАЛ В ДТП. ПОЛУЧИЛ ПОВРЕЖДЕНИЯ. С КОГО ТРЕБОВАТЬ КОМПЕНСАЦИЮ: С ТАКСИСТА ИЛИ С ТОГО, КТО В НАС ВРЕЗАЛСЯ?

❗ Вред, причиненный кому-либо, возмещается в первую очередь лицом, причинившим вред, то есть виновным. Таксиста (или таксопарк, в зависимости от того, на кого оформлен автомобиль), даже если он не виноват в аварии, тоже можно привлечь к ответственности как владельца источника повышенной опасности. Но основным ответчиком в любом случае должен выступить виновник происшествия.

НЕОБХОДИМО БЫТЬ ГОТОВЫМ И К ВОЗМОЖНОМУ ИЗМЕНЕНИЮ РАЗМЕРА СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ, ПРИЧЕМ НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО В МЕНЬШУЮ СТОРОНУ

❗ ЗАКЛЮЧИЛ С ПРОДАВЦОМ ДОГОВОР КУПЛИ-ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЯ ЗА 5 БИТКОИНОВ. ДЕЙСТВИТЕЛЬНА ЛИ БУДЕТ СДЕЛКА И МОЖНО ЛИ БУДЕТ ПОСТАВИТЬ АВТОМОБИЛЬ НА УЧЕТ В ГИБДД?

❗ ГИБДД не должно интересоваться, каким образом стороны договора купли-продажи определили порядок оплаты предмета договора. Для ГИБДД важен сам факт наличия договора и перехода по нему права собственности. Никаких проблем быть не должно. □

РЕКЛАМА

16+

12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ТЕХНИКИ ДЛЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА



ВЕСНА'23

31 МАРТА-
2 АПРЕЛЯ
2023

ЦВК
ЭКСПО
ЦЕНТР



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**

У МЕНЯ СТАЖ ВОЖДЕНИЯ БОЛЬШЕ 30 ЛЕТ. НА РАЗНЫХ МАШИНАХ

ездил и в самые необычные ситуации попадал. В последнее время стал своим автомобилем меньше пользоваться. Не потому что надоело, а потому что иногда на метро быстрее получается, да и за парковку в центре платить напряжно. Так что в основном пылится мой автомобиль в паркинге. А вот в марте, когда проблема с расходниками стала вырисовываться, решил я некоторый запас сделать – колдки тормозные, масло, фильтры всякие и дворники. О них-то речь и пойдет.

Все это хозяйство я покупал в проверенной фирме, где всегда раньше по автомобильным делам отоваривался. А цены уже взлетели раза в два как минимум. Ну, думаю, дальше только хуже будет. Спрашиваю у консультанта: какие дворники посоветуете, чтобы цена качеству соответствовала. Вот, говорит, заводские китайские есть бескаркасные, товар отличный – никто не жаловался, берите, не пожалеете. Взял я все эти расходники, в багажник до лучших времен бросил и забыл про них. А тут недавно выезжаю на своей машинке, погода дрянь, слякоть, даром что зима. Дворники практически не чистят, одни разводы оставляют. Я их года три точно не менял. Вот, радуюсь, не зря запас сделал, сейчас новенькие поставлю, и панорама откроется.

Но не тут-то было. Дворники-то поставил, но чистить стекло они наотрез отказываются. Опять разводы, рассмотреть в лобовое стекло впереди идущий транспорт даже днем с трудом получается, про сумерки и говорить нечего. Поездил так два дня. Дай, думаю, заеду к продавцу, выскажу все, что о нем думаю, и руководству жалобу накатаю. Ну куда это годится – проверенного годами клиента так подставлять! В супермаркет заехал, купил новые дворники известной европейской фирмы, денег не пожалел. Решил так: в гараж приеду, поменяю, а на следующий день к обидчику заскочу. Достāju европейские из упаковки, смотрю – а они красные, как мои китайские. Вижу, опять нарвался. Пригляделся, а это защитный чехол пластиковый на рабочей поверхности стоит. Разумеется, такой же и на китайских, а раньше-то их не было! Снял эту защиту, и, конечно, дворники заработали как положено. Уж и развеселил бы я продавцов – наверное, в их истории глупости покупателей на призовом месте оказался бы.

П. Липовицкий, Москва



НАБОР ОТ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ К. ВОСТРИКОВ ИЗ МОСКВЫ

В ЦЕЛОМ У МЕНЯ С СОТРУД-

никами ГИБДД отношения складываются неплохо – правила нарушаю нечасто, останавливают редко и в большинстве случаев за дело. Конечно, бывают исключения, но сейчас не об этом.

Ехал по накатанному маршруту, и нужно было с главной дороги повернуть налево на узкую улочку. Впереди длинная пробка, все ряды, включая попутные трамвайные пути, заняты. До моего поворота метров 50, встречного транспорта нет, и я решил проскочить по трамвайным путям встречного направления. Поворачиваю,

и тут же вижу фигуру с обращенным в мою сторону жезлом. Молодой вежливый лейтенант представляется по всей форме и замечает: «Жестко ездите». После чего предлагает пройти в патрульную машину. Дальше стандартная процедура – водительское удостоверение, папка с бланками протоколов, искреннее раскаяние нарушителя ПДД...

Нашу беседу прерывает шипение рации и сообщение патрульного экипажа о том, что злостный нарушитель игнорировал их требование остановиться, умчался от них и сейчас находится где-то в нашем районе. Лейтенант откладывает протокол, который уже начал составлять, интересуется, не тороплюсь ли я, просит пристегнуться, и мы с включенными сиреной и мигалкой отправляемся на поиски злоумышленника.

Минут десять петляем по близлежащим улочкам и дворам, после чего без результата возвращаемся к оставленной мной машине. Лейтенант докладывает, что злодея обнаружить не удалось и снова берется за недописанный протокол. Подержав в руке бумагу, неожиданно для меня убирает ее в папку, возвращает мои документы и задумчиво произносит: «Только что вроде напарников были... Не хочется наказывать... Но больше не нарушайте – кроме меня много инспекторов, и они у нас строгие». А на мое «спасибо» и «до свидания» только иронично улыбнулся.

К. Востриков, Москва



Смотрите видеодополнения к обзорам
в нашем официальном сообществе



ВКонтакте

5КОЛЕСО

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+



ВОЗРОЖДАЯ КАЧЕСТВО РОССИЙСКИХ ОЛЕОНАФТОВ

В начале XX века компания братьев **Нобель** была мировым лидером в производстве высококачественных смазочных материалов. Однако вследствие Октябрьской революции все предприятия были национализированы. И ровно через 100 лет к потребителям вернулись знаменитые **смазочные материалы NOBEL**, отвечающие современным требованиям:

- Пакеты присадок для производства современных смазочных материалов.
- Широкая линейка импортозамещающих высокотехнологичных смазочных материалов.
- Высокотемпературные смазки и специальные узконаправленные смазки.
- Моторные масла для легкового и грузового автотранспорта.
- Трансмиссионные масла и ATF-жидкости.
- Высокотехнологичные СОЖ.

ОЛЕОНАФТ, oléonaphte происходит от латинского **oleo** (масло) и греческого **naphtha** (нефть). Смазочное масло белого цвета, получаемое из нефти высшей очистки.



Реклама



ООО «Кирэй». 119530, г. Москва, Очаковское ш., д. 28, стр. 2.
тел.: +7 499 390 30 45, e-mail: info@kirei-chemical.com

Узнайте историю
российских олеонафтов с 1879 года.

