

**ГЛАВНЫЕ ПРЕМЬЕРЫ
ШАНХАЙСКОГО
АВТОСАЛОНА**



№ 5 (356) МАЙ 2023 WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО



СРАВНЕНИЕ

**KAIFY E5 ПРОТИВ
SKODA OCTAVIA**

ТЕСТЫ

- GEELY COOLRAY
- HVAL F7

LADA X-CROSS 5, SWM G01F, BAIC BJ40 PLUS И ДРУГИЕ

НОВЫЕ РУССКИЕ

**KAIFY E5
ЗАМЕНИТЕЛЬ**



**BMW M240i xDRIVE
ДАВАЙ
ПОИГРАЕМ**



Benelli

TRK 502

ЗАРЯЖЕН СВОБОДОЙ



Готов ко всему в любых условиях. Модель **Benelli TRK 502** сочетает в себе тяговитый характер двухцилиндрового двигателя объёмом 500 см³ и внедорожные возможности шасси, которые позволяют уверенно передвигаться на этом мотоцикле в сложных дорожных условиях.

TRK 502 — заряжен свободой, готов к приключениям. **Стоимость — 790 000 руб.**

Список официальных дилеров и подробные технические характеристики доступны на сайте www.benelli-russia.com





НАВСТРЕЧУ СЛАВНОМУ ЮБИЛЕЮ

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ДНЕМ РОЖДЕНИЯ КИТАЙСКОГО АВТОПРОМА СЧИТАЕТСЯ 15 ИЮНЯ 1953 ГОДА. КАК РАЗ В ЭТОТ ДЕНЬ СОСТОЯЛАСЬ ЦЕРЕМОНИЯ ЗАКЛАДКИ ПЕРВОГО КАМНЯ «АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА № 1», БОЛЬШЕ ИЗВЕСТНОГО ПОД АББРЕВИАТУРОЙ FAW. ИРОНИЯ СУДЬБЫ В ТОМ, ЧТО ПУТЕВКУ В ЖИЗНЬ КИТАЙСКОМУ АВТОПРОМУ ВЫДАЛ СОВЕТСКИЙ СОЮЗ.

НЕ ТО ЧТОБЫ ДО ЭТОГО В КИТАЕ автомобили совсем не производились: в 1931 году в арсенале, основанном Чжаном Сюэляном, одним из лидеров гоминьдановского Китая, был собран грузовик Ming Cheng. Но это был товар штучный, а полноценного производства не было. К строительству первого автомобильного завода было привлечено около 200 предприятий и 26 проектных организаций Советского Союза. В Китай было откомандировано 200 специалистов Московского автозавода имени Сталина, который в 1956 году стал ЗИЛом. Три года из Москвы в Пекин отправлялись техническая документация

и промышленное оборудование. Причем чертежи, инструкции, документы советская сторона передавала уже переведенными на китайский язык.

Не хочу утомлять цифрами, но они слишком красноречивы. 11 941 нестандартный инструмент был изготовлен в СССР. Наши инженеры и специалисты спроектировали и изготовили 6787 наименований специального инструмента, 3736 единиц различных приспособлений, 236 кузнечных штампов. На территории ЗИСа был построен цех с пролетом 36 м для испытания и доводки отправляемого в Китай оборудования. В период с 1953 по 1956 год подготовку в СССР прошли 539 китайских стажеров.

Завод по выпуску лицензионных грузовиков расположили в северной части города Чанчунь. Строился он по образу и подобию ЗИСа, дошло до того, что скопировали даже заводскую проходную. Первый автомобиль выехал из ворот предприятия в 1956 году. Это был среднетоннажный грузовик — полная копия ЗИС-150 (4x2). Назвали его Jiefang, что в переводе означает «Освобождение». С небольшими изменениями грузовик выпускался до 1986 года. Его изображение даже попало на банкноты КНР.

Что представляет собой китайское автомобилестроение сегодня, известно каждому. В год в Поднебесной производится более 27 млн автомобилей. А вот лицо современного российского автомобилестроения постепенно приобретает восточные черты. 70 лет назад советским специалистам и присниться не могло, что настанет время, и китайские товарищи придут на помощь основательно просевшему российскому автопрому. Но реальность сегодня такова, что на бывших площадках Nissan под Санкт-Петербургом будут собирать «Лады X-Кросс» — спасибо китайцам, ведь это не что иное, как FAW Besttune, — и еще две модели. На заводах «Лада Ижевск» и «Лада Запад Тольятти» планируется начать производство самых современных моделей, которые даже в Китае еще не прошли сертификацию. «Москвич» запустил конвейер, и это позволило увеличить скорость сборки более чем в два раза. «Автотор» вместо KIA собирает Kaiyi E5 Plus, BAIC и еще несколько моделей. Ну а завод Haval в Туле только увеличивает обороты. Все это вселяет надежду, что расцвета российского автопрома не придется ждать 70 лет, простите за аналогию. □



Рис. Виталия Подвижного

20



16



30



ПОДИУМ

6 НОВОСТИ

ПОЛИГОН

- 16** KAIYI E5
- 20** BMW 240i xDRIVE G42
- 24** SKODA OCTAVIA ПРОТИВ KAIYI E5
- 30** GEELY COOLRAY 2023
- 36** Haval F7 2023
- 42** CHERY TIGGO 8 PRO MAX
- 44** BMW 320d xDRIVE LUXURY LINE
- 46** TOYOTA PASSO

МОТО

- 48** CFMOTO 450SR (ABS)
- 52** BALTMOTORS STRIKER EFI

ТРАССА

- 56** CARVILLE RACING
- 60** ШКОЛА ДРИФТА И КОЛЬЦА



24
SKODA OCTAVIA
ПРОТИВ KAIYI E5





GENESIS



Реклама

ВАШ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР



ГАРАЖ

64 НОВОСТИ

66 TRIANGLE CONNEX VAN TV701

КОМТРАНС

68 НОВОСТИ

70 ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ

72 «ЭЛЕКТРОМОБИЛИ
МАНУФЭКЧУРИНГ РУС»

74 SOLLERS ARGO

МАГАЗИН

76 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ
И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

78 ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ

80 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



**МЫ
В TELEGRAM**

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 5 (356) май 2023

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

РЕДАКЦИЯ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
НАТАЛЬЯ УМНОВА
МАКСИМ ФЕДОРОВ
СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

**ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ
И ПРЕПРЕСС** АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

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

**ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ
И ПОДПИСКА** **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 Э14776 (интернет-каталог)
ural-press.ru Э14776 (интернет-каталог)
Каталог Крыма 22994 (печатный каталог)

Тираж – 152 000 экземпляров

СВОБОДНАЯ ЦЕНА

Наименование: «5 Колесо».
Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
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 23.04.2023

Дата выхода в свет 25.04.2023

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

ИНГОССТРАХ

Просто быть уверенным

Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

Индивидуальный менеджер

Быстрое оформление договора

Круглосуточная диспетчерская служба



Полная информация
о продуктах по QR-коду

СПАО «Ингосстрах».
Лицензии ЦБ РФ СИ № 0928,
СЛ № 0928, ОС № 0928-03,
ОС № 0928-04, ОС № 0928-05,
ГПС № 0928 от 23.09.2015. Реклама.

ingos.ru
8 495 234 36 06
ospp@ingos.ru



КИТАЙСКАЯ ЯРМАРКА

ОПРАВИВШИСЬ ОТ ПАНДЕМИИ, КИТАЙ ВНОВЬ ПРИГЛАСИЛ КОМПАНИИ СО ВСЕГО МИРА ПОКАЗАТЬ СВОИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ НОВИНКИ В ШАНХАЕ. ОДНАКО КИТАЙСКИХ МОДЕЛЕЙ ЗДЕСЬ ВСЕ РАВНО БЫЛО БОЛЬШЕ ■ МАКСИМ ФЕДОРОВ



Еπ2023 / AEOLUS S01

Одной из главных премьер на стенде Dongfeng Motor стал концепт-кар еπ2023. Непереводимое название нового бренда еπ, по словам производителя, символизирует электрон. Сам еπ2023 оснащен гибридной силовой установкой, способной получать энергию не только из розетки, но и из водорода (в топливных ячейках). Собственно, это все, что пока известно об этой модели. Dongfeng также хочет превратить свой суббренд Aeolus в полностью электрический: в 2025 году под ним планируется выпустить 500 000 электромобилей. Чтобы добиться этого, Aeolus будет ежегодно выводить на рынок не менее двух новых электрифицированных моделей и представит восемь новинок в течение ближайших трех лет. Марка намерена охватить «электричками» максимум рыночных ниш, но упор будет делаться на SUV-модели. Одну из таких новинок, кроссовер Aeolus S01, показали в Шанхае.



baltmotors

ЛЕГАЛЬНЫЙ ХУЛИГАН

АТV ИЛИ МОТОЦИКЛ? ВЫБИРАТЬ НЕ НАДО!

2WD/4WD/4WD
LOCK

ИНЖЕКТОРНЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ

ЛЕБЕДКА
3 500 LBS

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ
ШИНЫ ДЛЯ ЛЮБЫХ
ДОРОГ

КАЧЕСТВЕННАЯ
ОПТИКА

СНИЖЕННЫЙ
УРОВЕНЬ ШУМА

ВАРИАТОРНАЯ
ТРАНСМИССИЯ

БОЛЬШОЙ
ДОРОЖНЫЙ
ПРОСВЕТ

STRIKER

400/500/700 EFI

от 539 900 ₽



**ПОЛНОПРИВОДНЫЙ
ИНЖЕКТОРНЫЙ
КВАДРИЦИКЛ
ДЛЯ ЛЮБЫХ ДОРОГ
И БЕЗДОРОЖЬЯ**

- **НАДЁЖЕН.** Гарантируем качественные комплектующие и профессиональную сборку.
- **УНИВЕРСАЛЕН.** Одинаково хорош на бездорожье и асфальте. Сертифицирован для шоссежных дорог, имеет улучшенные ТТХ. Поставляется с ПТС.
- **ОТЛИЧНО УПРАВЛЯЕТСЯ.** Создан на основе легендарного квадроцикла Yamaha Grizzly.

Для управления подходят
водительские права
категории «А»

8 800 700 19 16

baltmotors.ru



EXLANTIX E03

EXLANTIX E0Y



EXLANTIX E03/E0Y

У «премиального» подразделения Chery Auto будет собственный бренд электрокаров — Exlantix. На первых порах линейка бренда будет включать две «электрички» — седан E03 и кроссовер E0Y, прототипы которых представили в Шанхае. Причем на самих концептах почему-то была указана марка Exeed. Но это еще не все «сюрпризы»: в самом Китае эти модели будут продавать под названием... Sterra! Уже известно, что электрический седан точно будут продавать в России. Он отличается низким коэффициентом аэродинамического сопротивления (0,21) и запасом хода до 700 км. Динамика тоже достойная: разгон до 100 км/ч занимает около 3 с. Позже к нам приедет и электрокроссовер.



HONGQI L5

Люксовый бренд «Хунцы» представил новое поколение своего флагманского седана. В плане дизайна китайский «Аурус» все так же напоминает 21-ю «Волгу», хотя внутри — царство роскоши и дисплеев, занявших почти всю переднюю панель. Мотор — традиционный V8 с турбонаддувом: переводить свой «членовоз» на электротрагу китайцы пока не планируют.



HONGQI E-LS

Прототип роскошного беспилотного кроссовера не имеет руля, хотя на серийной версии, которая должна появиться в 2025 году, этот «артефакт», скорее всего, сохранится. Ну и текущая трехместная компоновка (кресло «водителя» спереди и два VIP-места для пассажиров сзади) вряд ли доживет до конвейера.

HONGQI HS7/ HS5/ HS3

Если седан L5 — титульная модель, рассчитанная на скромные продажи, то кроссоверы «Хунцы» — это уже массовый продукт, хотя и не дешевый. Пятиметровый Hongqi HS7 оснащен 252-сильным турбомотором и не блещет инновационными технологиями, но смотрится богато — как снаружи, так и внутри. А для целевой аудитории это гораздо важнее. Обновленный Hongqi HS5 во многом похож на «старшего брата». Однако дизайн салона здесь совершенно другой — китайцы пока не могут перенять преемственность стиля, традиционную для европейских моделей премиум-класса. Мотор здесь развивает те же 252 л. с. HS3 — младшая модель в линейке кроссоверов «Хунцы», но маленькой ее не назовешь. Длина новинки — 4,65 м, колесная база — 2,77 м, а колесные диски имеют размерность до 20 дюймов. Мотор тот же, что и у «братцев», но с гибридным «помощником».



HONGQI HS7



HONGQI HS5



HONGQI HS3

HONGQI E001/E202

В скором времени у «Хунцы» появится новая линейка электромобилей, пока представленных в виде двух концептов. Эти модели построены на модульной 800-вольтовой платформе и поддерживают быструю смену батарей. Электроседан E001 развивает 619 л. с. и способен ускоряться до 100 км/ч за 3,8 с, а запас хода (в зависимости от батареи) варьируется от 600 до 800 км. Электрический кроссовер E202 создан на той же платформе, что и седан. На кузове китайцы сэкономили, позаимствовав его у серийного Hongqi HS3, но с дизайном при этом заморочились, не только изменив переднюю часть и корму, но и сделав полностью новый салон.



HONGQI E001



HONGQI E202

Шины Triangle EffeXSport TH202



Шины нового поколения класса UHP

При создании использовались последние разработки научного отдела компании, а также опыт, полученный во время работы над предыдущей успешной моделью – Sportex TH201.

- Модифицированный компаунд позволил усилить сцепление на сухом и мокром покрытии без увеличения сопротивления качению.
- TH202 отличается высокой производительностью, отличным торможением и улучшенной управляемостью на высоких скоростях.

Доступны для посадочных диаметров от R16 до R20



TH202

www.triangle.com.cn
www.triangle-shina.ru



JETOUR T2



JETOUR T3



JETOUR T2/T3

Самой яркой новинкой Jetour в Шанхае стал рамный внедорожник T3. Новинка отличается брутальной внешностью и внушительными габаритами: длина внедорожника 5,3 м, ширина — 2 м, высота — 1,9 м, а колесная база — 3 м. Пока это концепт, но Jetour показала и похожую серийную модель — внедорожник T2, который стал новым флагманом марки. Jetour T2 имеет бензиновую и подзаряжаемую гибридную версии. Полный привод реализован на базе электронно-управляемой муфты BorgWarner 6-го поколения. Продажи новинки стартуют в этом году, причем внедорожник планируется вывести не только на китайский, но и на глобальный рынок.



HYUNDAI MUFASA

В основе этого кроссовера «тележка» от Hyundai Tucson, на которую «натянули» новый кузов с оригинальным дизайном. В длину новинка немного недотягивает до 4,5 м, при этом ее колесная база на 5 см больше, чем у «Креты». Интерьер с парой 12,4-дюймовых экранов на торпедо и сенсорным блоком климат-контроля смотрится совсем не бюджетно. Но есть и довольно странное решение: кресла пассажиров имеют белую обивку, а сиденье водителя сделано черным. Двигатель один — 160-сильный «атмосферник» на 2,0 литра с 6-ступенчатый автоматом.



LEXUS LM

Аббревиатура нового минивэна Lexus расширяется как Luxury Movie. Эта роскошная модель построена на одной базе с Toyota Alphard, причем в новом поколении версия от «Лексуса» появилась даже раньше «Альфарда». Минивэн стал крупнее (на 8,5 см длиннее и на 4 см шире), но трехметровая колесная база осталась прежней. Пока новинка представлена в гибридных версиях (мощностью 250 и 350 л. с.) со всеми ведущими колесами, но позднее должны появиться и чисто бензиновые варианты.

HONDA E:NP2 / E:NS2 / E:N SUV PROLOGUE

«Двое из ларца, одинаковы с лица» — это про новые электрические кроссоверы Honda на переднеприводном шасси модели HR-V. Чем же они отличаются? В первую очередь дизайном светотехники и бамперов, а во вторую — местом будущей сборки. Кроссовер e:NP2 будет выпускать совместное предприятие GAC Honda, а e:NS2 — СП Dongfeng Honda. Старт производства — 2024 год. Третий прототип электрического кроссовера, e:N SUV Prologue, должен пойти в серию в конце следующего года. В его основе более «продвинутая» платформа e:N Architecture W с задней многорычажной подвеской и полным или задним приводом.

HONDA E:NP2



HONDA E:NS2



HONDA E:N SUV PROLOGUE



NISSAN ARIZON/PATHFINDER

По технической начинке все электромобили плюс минус похожи, поэтому автопроизводителям приходится больше внимания уделять внешности новинок. Дизайнеры Nissan в этом плане преуспели больше других. Угловатый концепт Arizon, построенный на электрической платформе Nissan Ariya, выделяется на фоне конкурентов, хотя по пути к конвейеру он, скорее всего, растеряет индивидуальность. А еще в Шанхае показали новый Nissan Pathfinder. Причем это не замена текущей модели, выпускаемой в США. Китайский кроссовер, производство которого стартует в конце года на СП Dongfeng Nissan, предназначен исключительно для местного рынка.

NISSAN ARIZON



NISSAN PATHFINDER





POLESTAR 4

Китайская «дочка» Volvo показала необычный электрический лифтбэк без... заднего стекла. Изменив традиционную конструкцию, в Polestar смогли добавить места над головой задних пассажиров и сделать багажник вместительнее. При этом обзор назад почти не пострадал: его обеспечивают камера и дисплей вместо салонного зеркала заднего вида. Версий две: полноприводная, развивающая 544 л. с., и заднеприводная с мотором мощностью 272 л. с. Батарея у них одинаковая, на 102 кВтч: она обеспечивает запас хода в 560–600 км.



VOYAH ZHUIGUANG/PASSION

Полноприводной электроседан от Voyah оснащен электрической силовой установкой с максимальным крутящим моментом 730 Нм и способен ускориться до сотни за 3,8 секунды. Эта модель, представленная на китайском рынке как Voyah Zhuiguang, появится и в России, но уже как Voyah Passion. В нашей стране будет две версии электроседана: с батареей емкостью 82 и 109 кВтч и запасом хода по циклу WLTP в 483 и 608 км соответственно.



SMART #3

После покупки марки smart китайцами из Geely она окончательно перестала ассоциироваться с компактными и маломощными моделями. Новый электрический SUV имеет длину 4,4 метра, а колесная база достигает почти 2,8 м. Электромотор заднеприводного кроссовера развивает 272 л. с., а в полноприводном исполнении V-brabus стоят уже два двигателя суммарной мощностью 428 л. с. Выпускать новинку будут на мощностях Geely. Старт продаж в Китае состоится уже этой осенью.

TOYOTA BZ FLEXSPACE



TOYOTA BZ SPORT CROSSOVER



TOYOTA BZ SPORT CROSSOVER / BZ FLEXSPACE

Сделав ставку на гибриды, Тойота сильно отстала в разработке «электричек» от китайских автопроизводителей. Поэтому к созданию этих электрокроссоверов для рынка КНР японцы привлекли местные компании. Так, прототип BZ Sport Crossover сделали совместно с BYD и FAW, а модель BZ FlexSpace создана при участии GAC Motor. GTX новинок неизвестны, но в серию они должны пойти в следующем году. Вот так диверсификация совместного производства с разными китайскими партнерами позволила Тойоте расширить гамму электрокроссоверов.



VOLKSWAGEN ID.7

Passat все: вместо него немецкий автопроизводитель будет выпускать электрический лифтбэк ID.7. Причем это касается всех рынков, а не только Китая. Новинка гораздо крупнее «Пассата»: длина – почти 5 метров, колесная база – около 3 м. На китайском рынке модель будет доступна с базовым 204-сильным мотором, в Европе мощность электродвигателя будет начинаться с 286 л. с. Привод – на заднюю ось, хотя в будущем должны появиться и полноприводные модификации. Выпускать новинку будут в Китае (на СП FAW Volkswagen и SAIC Volkswagen) и в Германии.



MERCEDES-MAYBACH EQS 680 SUV

Первый в истории электрический «Майбах» — не что иное, как перелицованный кроссовер Mercedes-Benz EQS с характерной решеткой радиатора, оригинальными дисками на 21 или 22 дюйма, опциональной двухцветной раскраской кузова и роскошным салоном. Сзади — индивидуальные кресла пассажиров с массажем и вентиляцией. В «базу» входят пневмоподвеска и полноуправляемое шасси. Двухмоторный привод выдает 658 л. с. и ускоряет тяжелый кроссовер до сотни за 4,4 с. Дальность хода — до 600 км на одной зарядке.



НОВЫЕ РУССКИЕ

ПОСЛЕ ДЛИТЕЛЬНОГО ПРОСТОЯ КАЛИНИНГРАДСКИЙ ЗАВОД «АВТОТОР» ВОЗВООБНОВИЛ ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ, НО ВМЕСТО BMW, KIA И HYUNDAI ЗДЕСЬ НАЧАЛАСЬ СБОРКА КИТАЙСКИХ МОДЕЛЕЙ, ПРИЧЕМ СРАЗУ ТРЕХ БРЕНДОВ! ОДНОВРЕМЕННО ГЛАВА АВТОВАЗА МАКСИМ СОКОЛОВ РАСКРЫЛ АМБИЦИОЗНЫЕ ПЛАНЫ ПО ЗАПУСКУ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ НА ТРЕХ ПЛОЩАДКАХ, А В ЦЕХАХ БЫВШЕГО ЗАВОДА «РЕНО РОССИЯ» ПОСЛЕ ГОДА ПРОСТОЯ ВНОВЬ ЗАРАБОТАЛ ГЛАВНЫЙ КОНВЕЙЕР. РАССКАЗЫВАЕМ О «НОВЫХ РУССКИХ» МОДЕЛЯХ И ПРОЕКТАХ ВОЗРОЖДЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОМА ПРИ СОДЕЙСТВИИ КИТАЙСКИХ ПАРТНЕРОВ **□ МАКСИМ ФЕДОРОВ**

«КАИ» ВМЕСТО «КИА»

То, что «Автотор» переориентируется на Китай, было ясно еще осенью – когда на заводе были собраны последние автомобили Kia (сборка BMW и Hyundai завершилась еще раньше). Но, с учетом стремительного перезапуска производства, ни о какой локализации речи пока не идет. Так же, как в случае

с «Москвичом», на «Автоторе» запущена отсроченная сборка — то, с чего завод и начинал в далекие 1990-е.

Первым на конвейер «Автотора» встал седан Kaiyi E5 дочернего брэнда Chery Auto (в этом номере есть тест этого седана, так что подробно останавливаться на нем не будем). Вторая модель Kaiyi, которая будет собираться в России, — компактный кроссовер X3, в техническом плане являющийся аналогом Chery

Tiggo 4. Он будет доступен с мотором 1.5 мощностью 116 л. с. Компанию Kaiyi X3 составит версия с приставкой Pro: она отличается решеткой радиатора, дизайном торпеды, оснащением и 147-сильным турбомотором 1.5. А четвертой моделью марки Kaiyi, которую локализируют на «Автоторе» в этом году, станет новый 4,7-метровый X7 Kunlun, оснащенный 249-сильным турбомотором объемом 2,0 литра.



1



2

ИЗ ПЕКИНА В КАЛИНИНГРАД

Вслед за Kaiyi «Автотор» заключил соглашение о промсборке с китайским госконцерном BAIC. Сейчас в Калининграде собирают кроссоверы BAIC X35 и седаны U5 Plus, а позже компанию им составит рамный внедорожник BJ40 Plus (о ценах и комплектациях этих моделей вы можете узнать в конце журнала). Всего же до конца года «Автотор» планирует запустить производство пяти моделей бренда.

Пока локализация автомобилей BAIC российской сборки минимальна, но завод совместно с китайцами прорабатывает план внедрения отечественных компонентов. Первыми в очереди стоят аккумуляторы, стекла, бамперы, бачки омывателя, колесные диски, шины, сиденья и выхлопные системы. А со следующего года в Калининграде планируется наладить производство по полному циклу со сваркой и окраской кузовов и последующей локализацией штамповки.

В дальнейшем ассортимент выпускаемых здесь моделей BAIC планируется расширить за счет электрокаров, при этом электродвигатели, редукторы, инверторы, системы управления и другие комплектующие для них будет выпускать сам «Автотор».

1 2 Седаны BAIC U5 Plus и кроссоверы X35 – одни из самых доступных иномарок на российском рынке.

**START
VOLT**



СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

Все виды материалов и конструкций — никель, платина, иридий, многоэлектродные

WWW.STARTVOLT.COM



1 2 Кроссоверы SWM G01 и G01F оснащены 1,5-литровым турбомотором мощностью 138 л. с. Диапазон цен — от 2 до 3 млн р.

3 Большой семейный кроссовер SWM G05 поступит в продажу в конце лета.



«ИТАЛЬЯНЕЦ» С КИТАЙСКИМ АКЦЕНТОМ

Наконец, третий партнер «Автотора» — компания Shineray: в Калининграде будут собирать автомобили принадлежащего китайцам бренда SWM. Исторически марка SWM — итальянская, под ней с 1971 года собирали мотоциклы. Но в 1984 году производство пришлось закрыть, а 20 лет спустя права на бренд выкупила китайская Shineray Group, которая организовала под маркой SWM выпуск как мототехники, так и автомобилей (совместно с Brilliance). И вот теперь машины SWM получили калининградскую прописку.

Сейчас на «Автоторе» идет отверточная сборка трех кроссоверов SWM: среднеразмерных G01 и G01F, а также полноразмерного G05 Pro. Если на эти модели будет спрос, в проект пойдут инвестиции для расширения производства, запуска сварки и окраски кузовов, а также локализации комплектующих. Но пока все это только в планах. Впрочем, российская и китайская стороны рассчитывают на долгосрочное сотрудничество и планируют разработать «дорожную карту» развития производства до 2032 года.

КИТАЙСКИЕ «ЛАДЫ»

Уже в июне на бывшем питерском заводе Nissan, который был выкуплен у японцев за 1 евро и переименован в предприятие «Лада Санкт-Петербург», начнут собирать кроссоверы Lada X-Cross 5. Перезапуск производства стал возможен благодаря китайцам, ведь новый кроссовер Lada — это не что иное, как FAW Bestune T77.

Здесь АВТОВАЗ реализовал аналогичную схему с ребрендингом уже сертифицированного в России автомобиля, что и завод «Москвич». Да и собирать китайские «Лады» будут так же, как китайские «Москвичи»: крупноузловым методом из готовых машинокомплектов, где нужно будет установить на место минимальное количество деталей, снятых с автомобиля перед его отправкой в Россию. Но позднее модель обещают локализовать с помощью местных поставщиков автокомпонентов.

ВМЕСТО «ЛАРГУСА» И «ШНИВЫ»

Помимо Lada X-cross 5, на заводе «Лада Санкт-Петербург» будет запущена сборка седана D-сегмента и еще одного кроссовера FAW. Но китайские «Лады» —

это не только локализованные модели крупнейшего государственного автоконцерна КНР. Сейчас речь идет о поиске еще двух китайских партнеров, которые помогут АВТОВАЗу перезапустить производство на бывшем СП GM AvtoVAZ (сейчас это «Лада Запад Тольятти») и на простаивающем заводе «Лада Ижевск», где планировалось собирать электрические «Ларгусы». Переговоры планируется завершить в этом году.

«Мы хотим дать нашим клиентам самые современные продукты, некоторые из которых пока даже не сертифицированы в самом Китае. А это требует определенного времени. Сертификация, как правило, занимает девять месяцев. И еще какая-то дополнительная сертификация этой модели потребуется у нас в России. Поэтому говорить о запуске следующих моделей можно, но это потребует времени», — уточнил глава АВТОВАЗа Максим Соколов.





БЕЗ ПЫЛИ В ГЛАЗА

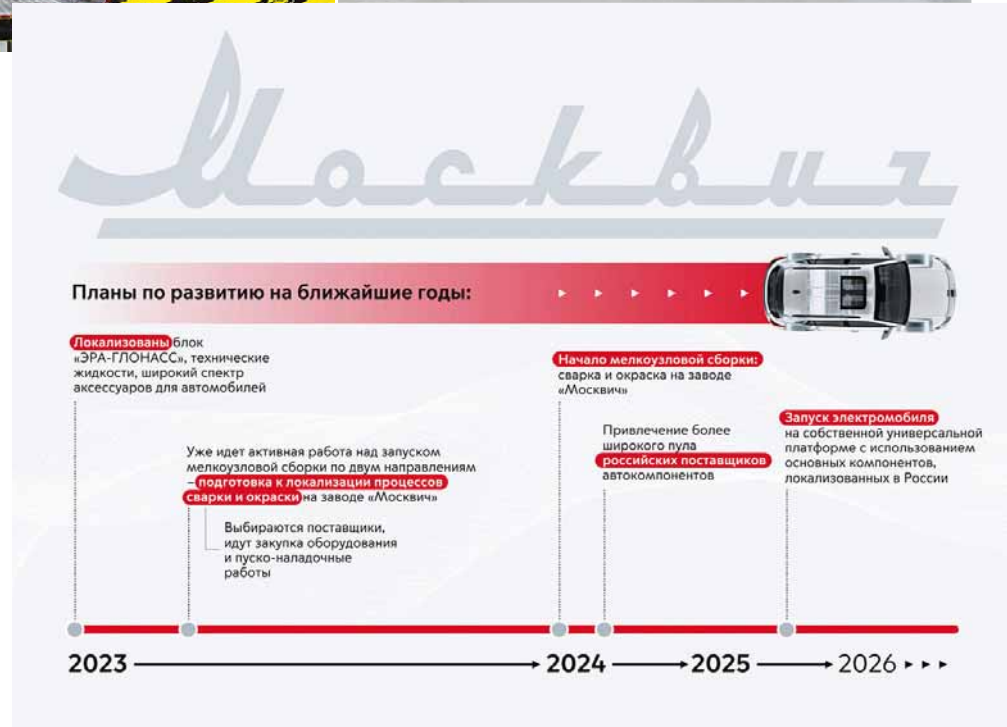
Радует, что в проекте «китаизации» марки Lada речь идет о достаточно свежих моделях, которые надолго пропишутся на российском рынке и постепенно будут локализованы. Вообще, локализация — это ключевой момент нового проекта АВТОВАЗа, без которого во всей этой истории нет экономической выгоды. Проще и дешевле завозить машины напрямую из Китая, но локализация позволит создать новые рабочие места и развить производство компонентной базы в России.

«Никому не собираемся пускать пыль в глаза и говорим о том, что сегодня это китайский продукт, но с учетом возможностей АВТОВАЗа, его инжинирингового центра, в котором работают 3500 специалистов, мы семимильными шагами будем двигаться к локализации этого автомобиля», — подытожил Максим Соколов.

«МОСКВИЧ» ПОЕХАЛ ПО КОНВЕЙЕРУ

Первоначально кроссоверы «Москвич» собирали на ступелях (тележках, которые перемещали вручную), но постепенно завод переходит к полноценному серийному производству. Новый этап — запуск полностью автоматизированной линии длиной почти полкилометра, которая позволила увеличить производительность цеха сборки более чем вдвое. И это только начало!

Во второй половине года здесь стартует сборка еще одной модели — лифтбэка «Москвич 6», представляющего собой китайский Sehol Yao от суббренда JAC Motor. Всего до конца года планируется выпустить 50 тыс. «Москвичей», в том числе 10 тыс. электрических. При этом Московский авто-



завод будет одним из главных поставщиков машин для такси и каршеринга по всей стране. Первым заказчиком стал агрегатор «Яндекс.Такси», закупивший 5 тыс. кроссоверов «Москвич 3» (включая 2 тыс. «электричек»).

СВАРКА, ОКРАСКА И СВОЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ

В следующем году «Москвич» должен произвести уже 100 тыс. автомобилей, при этом модельная линейка пополнится еще двумя кроссоверами, а собирать машины будут по полному циклу, со свар-

кой и окраской кузовов. Параллельно будет идти процесс локализации комплектующих (сейчас из российского в «Москвичах» — только технические жидкости и блок ЭРА-ГЛОНАСС). Проще всего будет импортозаместить кузовные детали, глушители, стекла, аккумуляторы, шины и колесные диски — производственные мощности для этого в России имеются.

А самое интересное начнется через пару лет. В 2025 году на «Москвиче» стартует выпуск электромобиля, созданного на универсальной платформе российской разработки с использованием отечественных компонентов. Подробности этого проекта завод обещает раскрыть позднее. □



ЗАМЕНИТЕЛЬ

КАЙУ Е5 ЦЕНА: ОТ 1 959 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

В СОВРЕМЕННОМ АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ, ГДЕ ГЛАВНЫМИ «МАНИМЕЙКЕРАМИ» ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЯВЛЯЮТСЯ КРОССОВЕРЫ, ВЫХОД В СВЕТ СЕДАНА — ЦЕЛОЕ СОБЫТИЕ. ПРАВДА, СЕГОДНЯ ТАКИЕ ДЕБЮТЫ НАПРЯМУЮ СВЯЗАНЫ С МАССОВЫМ ИСХОДОМ ЯПОНСКИХ, КОРЕЙСКИХ И ЗАПАДНЫХ БРЕНДОВ. НАДО ЖЕ КОМУ-ТО ЗАПОЛНЯТЬ ОПУСТЕВШИЕ НИШИ... □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



ДАЖЕ В ХОРОШИЕ ВРЕМЕНА, когда мы не знали таких слов, как «ковид» или «специализация», седаны сегментов С и С+ активно вытеснялись аналогичными по габаритам кроссоверами. «Элантра», «Церато» и другие — из месяца в месяц оставались далеко позади списка 25 самых продаваемых в России моделей. Разве что Skoda Octavia умудрялась оставаться исключением из правил.

Фактически единственным островком стабильности для этого класса оставались корпоративные продажи, включая каршеринг, и, конечно же, категория «ком-



1 Очертания кормы и задних фонарей навевают сильные ассоциации с Alfa Romeo 159.

2 Спортивный дизайн передних кресел не скрывается ни в посадке, ни в характере автомобиля. Кресла расположены высоко, из-за чего рослый водитель достает головой до потолка.

форт» в такси. Но корпоративные парки необходимо обновлять. А чем их обновить, если «корейцев» и «европейцев» осталось чуть больше, чем нисколько? Один из претендентов прямо перед вами на этих фотографиях.

Это очередной представитель Поднебесной — седан E5 китайской марки Kaiyi (читается «Кайи»). Его производство в формате крупноузловой сборки наладили в начале года на калининградском заводе «Автотор». А по габаритам он попадает в один класс с Hyundai Elantra и Kia Cerato: длина — 4666 мм, ширина — 1825 мм, высота — 1483 мм, а колесная база равна 2700 мм.

Эксперты в области китайского автопрома успеют воскликнуть, что E5 является основательно перелицованным Chery Arrizo 7 2013–2019 гг. И будут правы. Седан Kaiyi построен на старой платформе Chery, оснащен 1,5-литровым тур-

бомотором от Chery и вариатором, который также использовался в Chery. Впрочем, ничего удивительного. Сам бренд Kaiyi родился благодаря Chery. Он был создан в 2014 году под именем Cowin для бюджетного направления, а три года назад контрольный пакет был продан государственным структурам. Поэтому на российском рынке бренд позиционирует себя самостоятельным.

Внешне E5, прямо скажем, не красавец. Что странно, учитывая, что на автопром Поднебесной, кажется, трудятся уже все именитые дизайнеры мира. Седану не хватает гармоничности и баланса в пропорциях для солидности. В арках теряются небольшие 17-е колеса с 205-й резиной. За пятиспицевыми дисками прячутся выкрашенные в красный суппорты с плавающей скобой. Раздвоенный выхлоп — лишь имитация. Единственное, что приятно выделяется в облике E5, — это выполнен-



ДЕТАЛЬНО



ВСЕ ВИЖУ

E5 оснащен камерами кругового обзора с неплохой по качеству картинкой.



ЭКОНОМИЛИ

Материала, чтобы закрыть голый металл крышки багажника, почему-то хватило лишь на половину.



1 Kaiyi E5 резко набирает скорость при ускорении в движении. А вот старты с места без заминок не проходят. Вариатор с 1,5-литровым мотором явно еще надо «подружить» лучше.

ные на манер 159-й Alfa Romeo вытянутые в длинные линии фонари.

Несмотря на то, что E5 начал покорение российского рынка с топовой комплектации, внутри все довольно скромно. Визуально интерьер смотрится неплохо. Но к тактильной части есть вопросы — много жесткого пластика. Посадка излишне высокая. Даже с опущенным в максимально низкое положение водительским креслом я задеваю макушкой тканевую обшивку потолка. А ведь рост-то не баскетбольный даже — 187 см.

Сами по себе передние кресла неплохи. Спортивный вид, конечно, смотрится иронично.

Но спинка и подушка вполне удачно спрофилированы.

Удивляет климат-контроль. Вместо стандартной шкалы с градусами у него гипотетические ступени, в которых приходится разбираться буквально на ощупь. Зато аналоговая приборная панель вполне легко читается, а медиаскрин с широким экраном поддерживает Apple CarPlay и Android Auto.

Второй ряд Kaiyi E5 преподносит положительные впечатления и снова наводит мыслительный процесс на корпоративные продажи в таксопарки для категории «комфорт». Сзади пространства над головой в достатке. Для ступней под передним креслом много места. А если еще и водитель будет невысокого роста, скажем, 160–170 см, то и для коленей воздуха хватит. И подлокотник с подстаканниками есть. Правда, не уверен, что он будет в базовой комплектации, которые обычно закупаются для корпоративных парков...

Не думаю, что станет лучше и шумоизоляция. А дополнительных слоев для колесных арок не хватает. Гудят сильно. С плавностью хода, которая также будет важна пассажиру сзади, тоже неплохо бы что-то сделать. E5 со стойками McPherson спереди и независимой многорычажкой сзади кренится и чутко реагирует вибрациями неподдресоренных масс на дорожные невзгоды раз-

1





ного калибра. При этом на руль вибрации практически не поступают... как и обратная связь с колесами. Пусто.

Бензиновый турбомотор объемом 1,5 литра неплох! Быстро выходит на пиковые показатели в 147 сил и 220 Нм момента и живо тянет 1,5-тонный седан вперед. В процессе движения к вариатору нареканий нет. Разгон равномерный, линейный и достаточно динамичный для комфортного пребывания в общем потоке. Только на совсем низких пробочных скоростях CVT начинает хандрить. То

- 1 К дивану на втором ряду почти никаких нареканий. Запаса воздуха для головы, коленей и ступней в достатке.
- 2 Аналоговая приборная панель удобна и легко читаема.

паузу большую берет, то с рывком срывается.

Справедливо отметить, что тестовый E5 не родился на «Автоторе». Этот экземпляр привезли непосредственно из Китая в собранном состоянии. Хотя и предсерийным его не назвать. Как-никак, в Поднебесной E5 уже полтора года продается под именем Xuandu.

Конкуренты не дремлют. Более комфортный JAC J7 уже встречается в такси. А на подходе еще более привлекательная по всем параметрам Omoda S5. О ней в другой раз. А на следующих страницах вас ждет сравнение Kaiyi E5 с эталоном класса «комфорт» в такси — Skoda Octavia. Говорят, в сравнении находится истина. Вот и узнаем. □

ВОЖДЕНИЕ

Тестовый E5, привезенный из Китая, оставил ощущение успешного и сырого продукта.



САЛОН

Визуально неплохой. Но по части качества материалов есть вопросы.



КОМФОРТ

Шумоизоляция страдает, подвеске не хватает деликатности, посадка водителя неудобная.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор систем безопасности.



KAIYI E5

Габариты	4670x1825x1483 мм
База	2700 мм
Снаряженная масса	1441 кг
Полная масса н. д.	
Клиренс н. д.	
Объем багажника н. д.	
Объем топливного бака н. д.	
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	205/50R17
Динамика	186 км/ч; 9,7 с до 100 км/ч
Расход топлива н. д.	

КОНКУРЕНТЫ



BAIC U5 Plus
от 1 699 900 Р



JAC J7
от 1 899 000 Р



Omoda S5
от 2 159 900 Р

- + РЕЗВЫЙ МОТОР И КОМФОРТНЫЙ ВТОРОЙ РЯД.
- ПЛОХАЯ ШУМОИЗОЛЯЦИЯ, ДРЯБЛАЯ ПОДВЕСКА.

ВЕРДИКТ



ХОЧЕТСЯ ВЕРИТЬ, ЧТО ПРОИЗВОДСТВО НА «АВТОТОРЕ» ПОЙДЕТ НА ПОЛЬЗУ СЕДАНА KAIYI E5, И ТАМ СМОГУТ ПОПРАВИТЬ ТО, ЧТО НЕ СМОГЛИ ДОРАБОТАТЬ В КИТАЕ ЗА ПОЛТОРА ГОДА. СЕЙЧАС СЕДАН ВЫГЛЯДИТ НЕСКОЛЬКО... СЫРОВАТЫМ. МЯГКО ГОВОРЯ. ПРИЧЕМ КАК ФИГУРАЛЬНО, ТАК И БУКВАЛЬНО. ВЗГЛЯНИТЕ НА СВАРНЫЕ ШВЫ ИЛИ НА КРЫШКУ БАГАЖНИКА.



ПОЛИГОН

BMW M240i xDRIVE G42



ХОЧУ СЫГРАТЬ С ТОБОЙ В ИГРУ

BMW M240i xDRIVE G42

ЦЕНА: ОТ 6 200 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2021 Г.

КАК БЫ НИ ПОПОЛНЯЛСЯ РОССИЙСКИЙ РЫНОК НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РАЗЛИЧНЫМИ ЭКЗЕМПЛЯРАМИ С РОДИНЫ ДЖЕТА ЛИ И МАО ЦЗЭДУНА, НЕ ХВАТАЕТ В НИХ ПЕРЧИНКИ. НЕТ ЯРКИХ, БЕЗУМНЫХ, АДРЕНАЛИНОВЫХ И АБСОЛЮТНО НЕПРАКТИЧНЫХ МОДЕЛЕЙ. ЗА ДОЗОЙ ЭМОЦИЙ МЫ ОБРАТИЛИСЬ К ПРОГРАММЕ BMW PREMIUM SELECTION. СОГЛАСИТЕСЬ, ОДИН ТОЛЬКО ВИД ЭТОЙ ФИОЛЕТОВОЙ M240i xDRIVE ЗАСТАВЛЯЕТ СЕРДЦЕ БИТЬСЯ ЧАЩЕ. ЧТО УЖ ГОВОРИТЬ ПРО МОМЕНТ ЗАПУСКА МОТОРА! □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

ДЕСЯТЬ ЛЕТ В АВТОМОБИЛЬНОЙ журналистике — это не шибко много, но и совсем не мало. Особенно если учесть, что восемь из десяти лет пришлось на весьма «жирные» времена по части насыщения российского рынка самыми разными моделями. Какие-то автомобили почти сразу стирались из корзины воспоминаний. Какие-то еще хранятся в недрах памяти в сжатом виде с сокращенной частью информации. Но есть особенные, впечатления о которых и спустя многие годы сияют, словно звезды в чистом ночном небе.

Однажды я в полной мере ощутил на себе всю гениальность инженеров подразделения M, сконцентрированную в маленькой бестии — BMW M2 M Performance F22. Это были прекрасные дни весной 2016 года. Безумные деньки! Залитый обманчивым солнцем холодный асфальт Moscow Raceway. Стена проливного дождя на МКАД. Извилистые дорожки в лесном массиве Дмитровского района.

А как играючи F22 выставлялась боком в каждом повороте и держала угол, растирая резину

об асфальт! А как неистово с треском и грохотом редела ее спортивная выпускная система, плывавшая на любые нормы по звуку после активации трекового режима специальной блютуз-кнопкой! С той черной заднеприводной M2 я пережил и страх, и счастье одновременно.

Одно расстраивало меня — даже по тем временам нескромная цена. С пакетом M Performance M2 F22 выходила даже дороже, чем старшая M4. Не могу сказать, что эта подогретая M240i xDrive серии G42 в фиолетовом цвете кузова доступна. Если бы наш журнал издавался в США, я бы без всяких зазрений совести так и сказал. Там новенькую «подогретую» «двойку» можно взять из салона за 48 или 50 тысяч долларов в зависимости от типа привода. У нас на площадках подержанных автомобилей ее стоимость варьируется от 6,2 до 6,9 млн за экземпляры 2021–2022 годов. Что ж, обсуждение цен можно сразу закрыть.

Главный вопрос — можно ли считать M240i настоящим автомобилем из гаража M? Внешне — да!





1 Удобный и продуманный интерьер «двойки» G42 унифицирован с «четверкой» G22. Все расположено интуитивно понятно. Жаль, у медиатора нередко возникали проблемы с подключением Apple CarPlay.

ДЕТАЛЬНО



ОЖИДАЕМО

На втором ряду достаточно места для головы, но маловато для ног. Детям в самый раз будет.



ВЫШЕ ОЖИДАНИЙ

Багажник небольшой по объему, но удобный по своей форме: широкий и длинный.

Эта сексуальная чертовка выглядит как машинка Hot Wheels, которая вот-вот вырвется из упаковки и устремится по витиеватым виражам гоночного трека. У нее классные рубленые светодиодные фары и фонари, здоровые патрубки выхлопной системы, массивные передние многорышневые тормозные механизмы из М-арсенала, брутальный горб на длинном капоте, «утиный хвост» на крышке багажника и правильные, изящные фирменные «ноздри» с активными заслонками. Обжигающая крошка!

С фиолетовой оберткой классно сочетается белая начинка салона. Непрактично? Плевать! Эта машина в принципе не знает слова «практично». И во весь этот богатый внутренний мир ты не садишься, а буквально падаешь... на пол. Несмотря на светлую кожу и прочие явные признаки премиума, архитектура салона сугубо гоночная.

Низкая посадка. Удобное плотное кресло с развитой боковой поддержкой и длинной подушкой. Удобный в хвате обод руля. Опоясывающая водителя центральная консоль и подлокотник на двери. Цифровая приборная панель, на которую можно вывести акселерометр. Жаль, ручник электронный...

Легкое нажатие на кнопку старта, и бензиновая трехлитровая рядная «турбощестерка» подает свой голосок. Басовитый, бархатистый, породистый. Перевод электроники в режим Sport Plus открывает дополнительные заслонки в выпуске, увеличивая басы на пару тонов. Пробуждается M240i не так громко, чтобы разбудить соседей, но достаточно ярко, чтобы мозг уже начал предвкушать резкое увеличение эндорфинов.

Качаю джойстик трансмиссии в «драйв», слегка утапливаю педаль акселератора, выезжаю с подземной

парковки на улицу и... И внезапно строптивая на вид двухдверка оказывается комфортной и покладистой. Несмотря на 19-дюймовые диски, обернутые изолентой Pirelli P-Zero размерностью 225/40 спереди и 255/35 сзади, компактное купе ведет себя вполне деликатно на столичных дорогах, в некоторых местах которых растаял вместе со снегом асфальт. Деликатно с поправкой на спортивный автомобиль, конечно.

M240i ступает плотно, иногда жестко, но не жестоко. Даже наш семейный Mini Countryman JCW 2019 намного острее реагирует на лежащие полицейские или компрессионные стыки на эстакадах. Прошлая «двойка» в поколении F22 была более привередлива в плане качества дорог. А на этой хоть в путешествие отправляйся! Спасибо унификации с шасси от старшей «четверки»! Да, и шу-

моизоляция на высоком уровне. Ни колесные арки, ни шумы ветра не досаждают. Едешь и наслаждаешься урчанием выхлопа или отличной аудиосистемой.

На второй ряд, конечно, друзей не посадишь, но ребенка лет 6–7 запросто. Да и багажник тут немаленький. Сам по себе объем в 390 литров не впечатляет, но удобный своей шириной и глубиной грузовой отсек легко вместит в себя даже большую детскую коляску.

Так, стоп! Миша, какие еще детские коляски и удобства для пассажиров сзади? Это же спортивное купе с шильдом M, разноширокими колесами, полным приводом, блокировкой дифференциала и трехлитровой «шестеркой», мощность которой две турбины раздувают до 387 сил и 500 «ньютонов» в ши-

рокой полке от 1800 до 5000 оборотов! На минуточку, у M2 в прошлом поколении F22 отдача этого же двигателя составляла 370 сил и 465 Нм. Прогресс? Определенно!

И BMW M240i не подводит! Быстрое нажатие на клавишу Sport Plus обостряет все нервные окончания. Сначала у автомобиля, а впоследствии у водителя. «Подогретая» машина сразу же меняется, начинает злее огрызаться выхлопом, стержнее реагирует на правую педаль и переводит адаптивную подвеску в боевой режим. Каждый старт со светофора — твой личный маленький Гран-при с перегрузками. Две педали в полу, бросаю тормоз, и фиолетовая бестия, толкаясь четырьмя колесами, всего через 4,3 секунды разменивают вторую сотню километров в час. Акселерометр показывает 0,9G после такого уско-

рения. Спасибо, но моя кровеносная система уже сама успела мне сообщить о перегрузках.

Но мне хочется скорее вырваться за пределы города к безлюдным лесным извилистым дорожкам. Там эта чертовка способна бесконечно удивлять своей филигранной управляемостью, отзывчивостью, точностью и азартом. С каждым поворотом она буквально провоцирует дольше держать передачу, клацать по лепестку повышения, когда стрелка тахометра бьется где-то за пределами 6000 оборотов, тормозить позже и открываться раньше, виляя хвостом. Главное, совсем не потерять голову. M240i xDrive позволяет многое, но не позволяет вседозволенности. К тому же небольшой бак, который желательнее заправлять сотым бензином, в таком темпе быстро высыхает... □



ВОЖДЕНИЕ

Лучшее качество, что есть в этой «двойке»: азартная, дерзкая, быстрая и местами комфортная.



САЛОН

Удобный, продуманный, комфортный и по-спортивному обустроенный. На втором ряду тесновато, но спереди просторно.



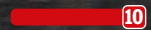
КОМФОРТ

От нее ждешь постоянно грубости, но в комфортном режиме движения «двойка» весьма деликатна.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор ассистентов активной и пассивной безопасности.



⊕ БЕСКОНЕЧНЫЙ ГЕНЕРАТОР ПОЗИТИВНЫХ ЭМОЦИЙ ОТ ВОЖДЕНИЯ.

⊖ ЭМОЦИИ ДОРОГО СТОЯТ...

ВЕРДИКТ



BMW M240i ОПРЕДЕЛЕННО МОЖНО СЧИТАТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНИЦЕЙ M-СЕРИИ. ПУСТЬ ОНА И МЛАДШАЯ В СЕМЬЕ, НО ЭМОЦИЙ ПОДАРИТ НЕМАЛО. ДА И КОГДА ЗАХОЧЕТСЯ ПРОСТО «ПОКРУИЗИТЬ», КУПЕ С РАДОСТЬЮ СДЕЛАЕТ ПОЕЗДКУ КОМФОРТНОЙ. ЧТО Ж, ЖДЕМ M2 СЕРИИ G42 ДЛЯ ПОЛНОТЫ ПАЛИТРЫ В ЛИЧНОЙ СИСТЕМЕ КООРДИНАТ.

BMW M240i xDRIVE

Габариты	4548x1838x1404 мм
База	2741 мм
Снаряженная масса	1765 кг
Полная масса	2165 кг
Объем багажника	390 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 2998 см³, 387/5800–6500 л. с./мин¹, 500/1800–5000 Нм/мин¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	225/40R19 спереди и 255/35R19 сзади
Динамика	250 км/ч; 4,3 с до 100 км/ч
Расход топлива	8 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ



Audi RS3



Nissan Z



Toyota Supra A90



МЕЧТА ТАКСИСТА?

- **KAIYI E5 ЦЕНА:** ОТ 1 956 000 ₪ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.
- **SKODA OCTAVIA ЦЕНА:** ОТ 1 600 000 ₪* **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

ДОЛГОЖДАННАЯ НОВАЯ ВОЛНА ЛОКАЛИЗОВАННЫХ ИНОМАРОК ПОКА НАПОМИНАЕТ ЛЕГКУЮ РЯБЬ НА ГЛАДИ МОРЯ, НО ПЕРВЫЕ ДВИЖЕНИЯ УЖЕ ЕСТЬ, И МЫ ПОСПЕШИЛИ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С СЕДАНОМ KAIYI E5. В КАЧЕСТВЕ СОПЕРНИКА ВЗЯЛИ НЕКОГДА ВЕСЬМА ПОПУЛЯРНУЮ ИНОМАРКУ РОССИЙСКОЙ СБОРКИ SKODA OCTAVIA. ОБА СОПЕРНИКА С ТУРБОМОТОРАМИ БЛИЗКОЙ МОЩНОСТИ, И СЕЙЧАС ПОДДЕРЖАННУЮ «ШКОДУ» МОЖНО КУПИТЬ ПО ЦЕНЕ НОВОЙ «КАЙИ» □ СТАНИСЛАВ ВИЛИМАС □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА

*Цена за поддержанный автомобиль.



ПРИПАРКОВАВ НАШИХ СОПЕРНИКОВ рядом, нельзя не восхититься успехами китайских дизайнеров. Skoda выглядит безупречно строго, и кажется, она должна доминировать на фоне малоизвестного Kaiyi. Но нет, своеобразные ходовые огни, которые помогают опознать машину в потоке, классический для седана силуэт с хорошо проработанной аэродинамикой и в качестве вишенки на торте — эффектная корма в итальянском стиле. Если вы увидите E5 сзади, ее вполне можно принять за последнюю модель Alfa Romeo или Lancia.

Возможно, молодые люди оценят красные суппорты и двухцветные 17-дюймовые колесные диски,

но мне кажется, это избыточный китч, если у тебя просто седан, а не суперкар. В перспективе калининградский завод «Автотор», где собирают Kaiyi, обещает наладить выпуск и более простых машин, с «механикой» и в комплектациях поскромнее, но пока единственное, что может выбрать покупатель, — это один из четырех цветов кузова. Все остальное определено заранее.

Skoda, напротив, нам досталась практически в базовой комплектации. Так что тут нет не только легкосплавных дисков, но даже парктроников и камеры заднего вида. Причем из-за сложности программного обеспечения доукомплектовать их самостоятельно практически невозможно. Любая попытка

вмешательства в электронику машины чревата появлением ошибок на щитке приборов. Skoda давно прославилась своим умением так составлять комплектации, чтобы покупатель не купил базовую машину, а если и купил, то потом каждый день сожалел бы о своем выборе. Китайцы более гуманны, хотя даже в топовой машине есть свои нюансы, но обо всем по порядку.

На бумаге заявлено, что дорожный просвет у наших соперников одинаковый, по 160 мм, да и выглядят они похоже, явно не очень низкие. Но Skoda поставляется с пластиковой защитой двигателя, которая закрывает моторный отсек полностью, и под ней 155 мм.





путать, и дело совсем не в материалах обивки. В «Шкоду» словно проваливаешься, диапазоны регулировок огромны, правда у них нет электропривода, кресла не особенно удобные. В «Кайи» сидишь будто в кроссовере, первый день я несколько раз проверял клавиши электрорегулировок — нельзя ли опуститься пониже. При росте 181 см у меня над головой запас есть, но не очень большой. Отчасти пространство съедает еще и стеклянный люк. Так что для осо-

ВОЖДЕНИЕ

Возможностей мотора и вариатора вполне хватает для динамичной езды, хотя «Шкода» играет в другой лиге.



САЛОН

На картинках он выглядит красиво, но есть к чему придраться в мелочах, например, нет подсветки сзади.



КОМФОРТ

Подвеска допускает небольшие крены, но сносно проглатывает почти все дорожные неровности.



БЕЗОПАСНОСТЬ

У Kaiyi уже в базовой комплектации есть ESP и 4 подушки безопасности. Хотелось бы еще и адаптивный круиз, но он пока недоступен.



KAIYI E5 ОТ 1 956 000 ₽

- 1** Классическая панель приборов хорошо читается, но шкалы могли бы быть и немного крупнее.
- 2** Блок микроклимата сделан аккуратно, вот только он неспособен поддерживать постоянную температуру, и к нему приходится часто обращаться.

При этом на днище нет никаких выпирающих элементов, и даже если сугробы будут выше, есть надежда, что Octavia их пройдет словно на лыжах. Kaiyi сделан проще, пыльник только отводит прямые брызги с дороги, но алюминиевый картер двигателя и стальной поддон коробки передач открыты всем ветрам. Эту проблему можно решить установкой защиты, а вот как быть с низко расположенной выхлопной системой, непонятно. Мы недавно изучали кроссоверы Chery Tiggo 4 и Tiggo 7 с аналогичными силовыми агрегатами, и у них выхлоп расположен над подрамником, а у E5 почему-то проходит снизу, и под ним явно меньше 150 мм. Причем закрыть его защитой двигателя будет сложно.

Усаживаться на водительское кресло можно даже с закрытыми глазами. Эти машины не пере-





гут парктроники. Есть также бесключевой доступ в салон, диодные фары и все, к чему мы привыкли из современной электроники. Следующей ступенькой развития могла бы стать цифровая панель приборов и адаптивный круиз-контроль, но это уже излишества.

Все те же опции могли бы быть в Octavia, но она у нас оказалась совсем небогатая. Отпираться машиной приходится обычным ключом, нет ни парктроников, ни камеры. Причем электроника устроена так, что подключить неоригинальные устройства невозможно, тут же загораются ошибки на передней панели. Так что экран мультимедиа есть, но чтобы задействовать его для получения картинки, нужно отвезти официальным дилерам около 40 тыс. рублей. Заказать камеру с AliExpress не получится.

По длине колесной базы «Кайи» имеет преимущество в 1,5 см,

3 Базовые кресла с тканевой обивкой выглядят хорошо, но в дальней дороге в них устаешь.

4 К маленькому селектору нужно привыкать, зато двигатель можно глушить не ставя коробку в паркинг.

ВОЖДЕНИЕ

С мотором 1.4T и 8-ступенчатым автоматом Octavia – самый быстрый автомобиль среди одноклассников. Но сзади полунезависимая балка.

9

САЛОН

Сборка комплектации под себя штука тонкая. В нашей «Шкоде» нет «климата», задней камеры и даже парктроников.

8

КОМФОРТ

В базовой комплектации у «Шкоды» скромные штампованные колеса и как результат отличная плавность хода.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Со сменой поколений Octavia сохранила платформу MQB, и в базовой комплектации у нее также 4 подушки. Все остальное доп. опции.

9

OCTAVIA ОТ 1 600 000* ₺



бенно высоких водителей лучше подойдет Octavia.

Топовая по оснащению Kaiyi удивила отсутствием климат-контроля. Вроде все остальное для комфортной жизни есть, но в межсезонье постоянно приходится немного прибавлять или убавлять температуру. Да и летом с этим могут быть проблемы, т. к. обычно у китайских машин очень мощные кондиционеры, рассчитанные на 40-градусную жару. Зато у китайского седана есть система кругового обзора, а если камеры испачкались, сзади помо-



*Цена за подготовленный автомобиль.



1 Kaiyi по базе больше на 1,5 см и на столько же в ней больше места для ног. Есть подлокотник, но нет подогрева.

2 В «Октавии» спинка наклонена сильнее, но места для ног меньше. В базовой комплектации нет даже подлокотника.

и на столько же в ней больше места сзади. Но в «Октавии» спинка имеет больший наклон, что не всем понравится. А вот по уровню оснащения есть вопросы сразу к двум машинам. В китайском седане сзади нет подсветки, что неудобно, но есть подлокотник, которого в базовой комплектации лишена «Шкода». Зато у «китайца» есть кармашки в спинках передних кресел, центральный воздуховод и один USB-разъем, в который можно воткнуть в том числе и подсветку.

В битве багажников Skoda выигрывает по умолчанию. Как ни крути, а огромный проем имеет значение, кроме того, чехи обещают, что сюда войдет 600 литров поклажи. Мы проверили и смогли уложить под шторку всего 484. Это очень хороший результат, но расхождение с обещанием тоже заметное. Китайцы намного скромнее, они рассчитывают уложить в свой багажник 430 литров, и это правда. У нас вошло 420. Причем инженеры «Кайи» постарались выжать из возможностей седана максимум, для этого вынесли петли наружу, и теперь, укладывая вещи, не нужно думать, закроется крышка нормально или своими огромными петлями помнет вещи. Кроме того, у E5 есть потенциал для роста. Пластиковый пол установлен на проставках высотой 5–7 см, и если их удалить, можно будет погрузить вещей примерно как в «Октавию», но с поправкой на то, что размер проема у седана все-таки заметно ограничен.

А теперь, когда мы разобрались с нюансами оснащения, самое время прокатиться. Тем более что оба соперника оснащены турбомоторами и их максимальная скорость превышает 200 км/ч. «Кайи» выдает 147 л. с. и 210 Нм крутящего момента. У нее чугунный блок цилиндров и вариатор, который также используется на более тяжелых кроссоверах Chery Tiggo 4 Pro и Tiggo 7 Pro. Skoda специально для нас создала симбиоз 150-сильного мотора 1.4 и 8-ступенчатого автомата Aisin. Похожее сочетание есть в Америке на Volkswagen Jetta, но Octavia с таким силовым агрегатом выпускалась сугубо для российского рынка. И наш постоянный читатель Михаил, у которого мы одолжили машину, жалуется на хронические электронные глюки. Значок Check Engine загорается регулярно, и чтобы его потушить, нужно заезжать к дилеру, благо услуга бесплатная, но времени отнимает много. В остальном машина хлопот не доставляет и пробежала уже 60 тысяч км без малейшего расхода масла и каких-либо механических проблем.

По динамике Skoda оказалась заметно бодрее. Такое ощущение, что ее мотор выдает больше лошадиных сил, чем заявлено в документах. Наш прибор RaceLogic зафиксировал разгон до сотни за 7,4 секунды, тогда как Kaiyi смогла достичь того же результата за 9,9 секунды. При как бы одинаковой мощности разница впечатляющая. «Китайца»



БАНК ДАННЫХ



KAIYI E5

SKODA OCTAVIA

ГАБАРИТЫ, ВЕС

Длина, мм	4670	4689
Ширина, мм	1825	1829
Высота, мм	1483	1470
Колесная база, мм	2700	2689
Клиренс, мм	160	160
Снаряженная масса, кг	1441	1420
Полная масса, кг	1797	1838
Объем багажника, л	430	600
Объем топливного бака, л	50	45

ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Максимальная скорость, км/ч	210	223
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,7	9,0
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	н. д.	7,0
загородный цикл	н. д.	4,7
смешанный цикл	6,9	5,5

ТЕХНИКА

Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо
Рабочий объем, см³	1498	1395
Мощность, л. с. при мин⁻¹	147/5500	150/5000
Крутящий момент, Нм при мин⁻¹	210/1750-4000	250/1500-4000
Трансмиссия	вариатор	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод	передний	передний
Передняя подвеска	McPherson	McPherson
Задняя подвеска	полунезависимая	полунезависимая
Тормоза	дисковые	дисковые
Размер шин	205/50R17	205/60R16

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог, Р	5145	5250
ТО-1/ТО-2, Р	11 000 / 15 000	23 650 / 37 547
ОСАГО, Р	6250	6250
КАСКО, Р	96 569	75 484

* 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.

«Шкода» немного больше по длине, но у нее короче база.

Skoda заметно лучше по динамике и немного экономичнее, но она требует 95-го бензина, а в «Кайи» можно заливать 92-й.

По стоимости содержания подержанная «Шкода» будет дороже нового «китайца».



3

4

3 Китайцы постарались выжать из багажника седана максимум, но по практичности он все равно заметно уступает лифтбэку.

4 В «Шкоде» образцовый багажник, вот только смущает, что при обещанных 600 литрах объема в реальности сюда вошло меньше 500.

медленным не назвать, он достаточно живо, а порой даже нервно реагирует на нажатие педали газа, но то, с какой прытью «Октавия» уходит вперед, впечатляет. Отчасти ей помогают более легкие и узкие шины, потому что эффективные 17-дюймовые диски китайского седана — это красиво, но они негативно влияют на разгонную динамику. Возможно, после обкатки и если заправить E5 более высокооктановым бензином, он сможет показать паспортные 9 секунд, но гоняться на равных с «Октавией» у него точно не выйдет.

А вот плавность хода понаравилась сразу на двух машинах. От «Шкоды» на пухлых шинах именно этого мы и ожидали, а вот низкопрофильные покрышки «Кайи» внушали страх. Но нет. Обе машины слегка кренятся в поворотах, зато уверенно проглатывают волны и выбоины весенних дорог. □

	Kaiyi E5	Skoda Octavia
Вождение	7	9
Салон	7	8
Комфорт	7	9
Безопасность	10	9
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	7,8	8,8

ВЕРДИКТ

С ПЕРВОЙ ПОПЫТКИ КИТАЙЦАМ ОЖИДАЕМО НЕ УДАЛОСЬ ДОТЯНУТЬСЯ ДО УРОВНЯ SKODA, НО В ТО ЖЕ ВРЕМЯ KAIYI НЕ УДАРИЛА ЛИЦОМ В ГРЯЗЬ. ЕСЛИ ВАС УСТРОИТ НЕ САМЫЙ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ БАГАЖНИК E5 И НЮАНСЫ КОМПЛЕКТАЦИИ, ТО ЭТУ МОДЕЛЬ ВПОЛНЕ МОЖНО РЕКОМЕНДОВАТЬ К ПОКУПКЕ. ЗА НЫНЕШНЮЮ ЦЕНУ НЕ НАЙТИ НИЧЕГО ДОСТАТОЧНО БЫСТРОГО И В ТО ЖЕ ВРЕМЯ КОМФОРТНОГО. А ПО «ОКТАВИИ» МЫ БУДЕМ СКУЧАТЬ.



ЦВЕТ НАСТРОЕНИЯ... ЛАЗУРЬ

GEELY COOLRAY

ЦЕНА: ОТ 2 164 990 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

ЯРКИЙ GEELY COOLRAY ПРИТЯГИВАЕТ ВЗГЛЯДЫ. НАШИ АВТОРЫ, ПРОХОЖИЕ, СОСЕДИ ПО ПОТОКУ С ИНТЕРЕСОМ ОБРАЩАЮТ ВНИМАНИЕ НА ЭТОТ КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР ЛАЗУРНОГО ОТТЕНКА. СВЕЖИЙ, КАК САМА ВЕСНА. ПРИ ЭТОМ COOLRAY ПРОДАЕТСЯ УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ В РОССИИ. О ДРУГИХ ЕГО ОСОБЕННОСТЯХ РАССКАЖУТ НАШИ АВТОРЫ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
Тест-редактор
Возраст: 32 года
Водительский стаж: 10 лет

В технический центр, который обслуживает пресс-парк Geely, я ехал в весьма пессимистическом настроении. Дело не в пасмурной прохладной погоде. Не в рабочих запахах, не в нависающих лавиной дедлайнах и даже не в простуде. Через 13 минут, по данным навигатора, мне предстояло пересечь с «горячей» BMW M240i xDrive в Geely Coolray, у которого в два раза меньше цилиндров, более чем в два раза меньше «лошадок» и привод на одну переднюю ось. Казалось бы, чему тут радоваться...

Первым удар по скепсису нанесла небесная лазурь... Нет, погода не прояснилась. Это Geely Coolray в светло-голубом цвете кузова сиял на парковке пресс-парка. «А неплохо», — подумалось мне в тот момент. Стараниями дизайн-студий,

созданных Geely вместе с Volvo, «Кулрей» и так получился весьма приятным, гармоничным и симпатичным компактным кроссовером. Но в основном я привык в Москве их видеть в оклейке каршеринга, а тут... лепота!

Лазурный оттенок кузова отлично сочетается с черной крышей, черной решеткой радиатора, черным задним и передним бампером с двойным «клыкастым» сплиттером и черными 18-дюймовыми дисками. На вид очень дерзко! Термин «кафе-рейсер» мог бы оптимально подойти этой конфетке «скитлс», если бы она еще рычала из четырех своих выхлопных патрубков. Но сочным голосом Coolray не наградили, как и более мощным мотором.

Жаль, красная вставка в решетке радиатора, красные тор-







мозные суппорты и красная литера S на спойлере на крышке багажника здесь просто для красоты. Версия Flagship Sport технически ничем не отличается от остальных комплектаций: передний привод, трехцилиндровый бензиновый турбомотор 1.5 мощностью 150 сил и 255 «ньютонов» и 7-ступенчатый робот.

Салон хорош как визуально, так и по качеству материалов.

Мне нравятся дефлекторы воздуховодов, напоминающие авиационные истории. Нравится лаконичность и минимализм, с которым выполнено внутреннее убранство. И даже пара здоровенных панелей, выполненных под металл, не вызывают отторжения. И только сконструированное под невысоких людей водительское кресло с очень короткой подушкой заставляет меня

грустить. Ах, да! Еще здесь нет поддержки Apple CarPlay...

Спустя 15 минут досада от короткой подушки кресла отправилась на второй план. Трехцилиндровый турбомоторчик творил чудеса. Разгон до 100 км/ч за 8,4 секунды — не так уж и быстро по современным меркам. Но поразительно, как живо этот кроссовер управляется с ускорениями в рамках этих 100 км/ч. Связка мотора с роботом отличная. Даже в обычном режиме движения Coolray быстро реагирует на газ, охотно ускоряется, резво прыгает между рядами и дает обратную связь по рулю. Его хочется заправлять в связки поворотов, а он играючи с ними справляется. Не припомню еще какой-нибудь китайский автомобиль, который дарил бы такие эмоции от вождения.

Даже более мощная старшая Geely Tugella на деле оказалась спокойной и меланхоличной. А тут резвость и бодрость духа! В спортивном режиме Coolray и вовсе насккивает на бампер впереди идущего автомобиля, стоит чуть нажать на правую педаль.

Что ж, от былого скепсиса не осталось и следа. Да, возможно, еще более мощный мотор с четным количеством цилиндров не помешал бы этому кроссоверу. Но со 150 силами Coolray едет очень уверенно. Только с креслами точно надо что-то делать!





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

Еще пару лет назад коллеги искренне восхищались этим кроссовером, несколько раз он бывал у нас в редакции в разных исполнениях, московский каршеринг ими буквально кишит, а я только сейчас впервые оказался за его рулем. Удивление коллег понимаю. Geely Coolray, хоть и не переводой по «свежести» кроссовер из Поднебесной, а до сих пор умеет удивить.

Цвет, конечно, классный! Михаил уже посвятил ему несколько строк, но я как фотограф про-

сто не могу не похвалить лазурный оттенок. Coolray в таком исполнении действительно смотрится как конфетка. Только не «скитлс». А как мармелад из бутиков со слоями ручной работы на развес. И он очень фотогеничен. Вроде китайский кроссовер из недорогого сегмента, а так и тянет обернуться, когда отходишь от него. А это дорогого стоит!

Но, конечно, не цветом единым удивляет Coolray. Аккуратный и завершённый дизайн кузова, удобный и качественный интерьер, сбалансированное плотное шасси, бодрый моторчик, отлично настроенная роботизированная коробка и задиристый характер — все в совокупности делает этот лазурный кроссовер законченным продуктом, который дарит ощущение

1 Интерьер аккуратен. Приятно удивляет качество материалов. Дизайнерские задумки в виде дефлекторов воздуховодов смотрятся лаконично. Единственное, что расстраивает, — короткая подушка водительского кресла и отсутствие сервисов Android Auto / Apple CarPlay.

ДЕТАЛЬНО



В НЕБЕСА

Панорамная крыша добавляет воздуха в салоне.



В ОДИН РЯД...

Объединены клавиши режимов движения и функции парковки.



ЖАЛЬ, ЧТО...

Литера S с большим спойлером не дополнена более мощным мотором.



ние единого и целого автомобиля. И снова — дорогого стоит!

Сколько бы за последнее время ни было у нас автомобилей из страны кунг-фу, как бы они ни были наворочены различными гаджетами, в большинстве своем они оставляли послевкусие незавершенности. Вроде бы много всего есть, а цельности нет. Coolray — приятное исключение.

Подушка водительского кресла действительно коротковата. Но для меня это не так критично, как для высокого Михаила. Меня больше удивляет, что в эпоху цифровых гаджетов в этом Geely нет ни Android Auto, ни Apple CarPlay. А в красивые дефлекторы воздуховодов смартфон надежно не прикрепится.

А крепить надежно надо! На резвом компактном кроссовере хочется ездить резво. Казалось бы, сто пятьдесят сил. Ни о чем же! Но в «Кулрее» отлично настроен

робот. Никакой задумчивости в спортивном режиме. Каждая передача точно в срок и держится ровно столько, сколько нужно для интенсивного разгона. Все 255 Нм момента доступны уже с 1500 оборотов — то есть почти сразу. Плюс самый маленький Geely весит всего 1415 кг. Отсюда и живость! Еще бы бубнил или рычал выхлопом для атмосферности, было бы прекрасно. Но свист турбины в моторе тоже забавляет.

Нравится, как настроена подвеска. Coolray спереди опирается на стойки McPherson, а сзади у него полузависимая балка. Но ход плотный, с оптимальным балансом между спортивностью и комфортом. И повороты хорошо берет, и трещин на дороге не боится, несмотря на 18-е колеса. Проще говоря, удовольствие за рулем получить можно. И снова — это дорогого стоит!



НАТАЛЬЯ ЧЕРНИЧЕНКО
Внештатный корреспондент
Возраст: 31 год
Водительский стаж: 13 лет

КОНКУРЕНТЫ



Changan CS35 Plus
от 2 249 900 Р



Chery Tiggo 4 Pro
от 1 999 900 Р



Omoda C5
от 2 189 900 Р

Признаться честно, у меня тоже было скептическое настроение перед тем как я оказалась за рулем Geely Coolray. Еще один китайский автомобиль в нашем журнале, который последнее время преимущественно посвящен автомобилям из Поднебесной. Хм... как будет на китайском «5 Колесо»?! Может, пора переименоваться... Иронизирую.

Уровень автомобилей из Поднебесной сильно вырос за последние годы. Десять-пятнадцать лет назад они напоминали картонные коробки, накинута на тележки от супермаркета. И каждый провинившийся

в своей редакции журналист, которого послали испытывать произведение из КНР, если выживал, заканчивал статью шаблонной фразой: «Еще пара лет, и они изменятся».

Хорошо помню, как шесть лет назад оказалась за рулем седана Geely Emgrand 7. И так же хорошо помню, как хотела скорее с ним расстаться. Сейчас я и вправду могу сказать, что основная масса автомобилей из Китая очень сильно выросла по всем параметрам. Они приятно выглядят, иногда космически. Оснащены всеми существующими и несуществующими гаджетами. У них навороченные и зачастую комфортные салоны. При этом, как и сказал наш фотограф Алексей, в них не хватало какой-то целостности.

В Coolray тоже есть что завершить и «допилить». Например, поменять кресла. У нынешних короткая подушка с неудобным резким наклоном вниз. И спинка слишком твердая. Медицентр с тачскрином простоват, не поддерживает Apple CarPlay, а соединение по «блютуз» при каждой новой поездке при-

ходится устанавливать вручную заново. Не могу сказать, что климат-контроль в кроссовере работает хорошо, часто он излишне холодит. А еще маленькому Geely не помешали бы дополнительные слои шумоизоляции в колесных арках.

Но в остальном все очень неплохо. Приятно удивляет турбомотор. Нет! Даже турбомоторчик. Всего три цилиндра и 150 сил, а прыти хоть отбавляй. Быть может, его для России дефорсировали со 177 сил лишь на бумаге? Нравится, как настроен робот, как ведет себя подвеска. Нравится внятная обратная связь по рулю. Да, и, конечно, мне нравится, как удобно ладонь ложится в вырез на руле и нравится лазурный цвет в сочетании с черными акцентами.

В своей системе координат, основанной на личном опыте, я бы смело сравнила Geely Coolray со Skoda Karoq, Nissan Qashqai и, например, Toyota C-HR. Кажется, неплохая получилась компания. Интересно, кто бы вышел из такого сравнительного теста победителем?! □



1 Объем багажника небольшой – 330 литров. Но больше смущает отсутствие электропривода. Тяжелой пятой дверью приходится сильно хлопнуть, чтобы закрыть. В подполе багажника – инструменты и докатка.

GEELY COOLRAY 1.5 T

Габариты	4330x1800x1609 мм
База	2600 мм
Снаряженная масса	1340 кг
Клиренс	180 мм
Объем багажника	330 л
Объем топливного бака	н. д.
Двигатель	бензиновый, 3-цилиндровый, 1477 см ³ , 150/5500 л. с./мин ³ , 255/1500-4000 Нм/мин ³
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	215/55R18
Динамика	190 км/ч; 8,4 с до 100 км/ч
Расход топлива	6,4 л на 100 км в смешанном цикле





ДА, НО...

HAVAL F7 2023

ЦЕНА: ОТ 2 099 000 ₪ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

ОДИН ИЗ БЕСТСЕЛЛЕРОВ МАРКИ Haval, КРОССОВЕР F7, ОБНОВИЛСЯ В ПРОШЛОМ ГОДУ. ПЛАВНЫЕ ЛИНИИ ВО ВНЕШНОСТИ СМЕНИЛИСЬ ОСТРЫМИ УГЛАМИ, СЕРЬЕЗНЫМ ОБРАЗОМ БЫЛИ ДОРАБОТАНЫ ГАДЖЕТЫ ВНУТРИ АВТОМОБИЛЯ, КОРОБКУ ПЕРЕДАЧ ЧУТЬ-ЧУТЬ «ПОДКРУТИЛИ». «НА БУМАГЕ» ВСЕ ЭТО ВЫГЛЯДИТ НЕПЛОХО. А НА ДЕЛЕ? РАЗБИРАЕМСЯ В РУБРИКЕ «ФОКУС-ГРУППА»

ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ
Редактор
Возраст: 57 лет
Водительский стаж: 29 лет

У приятельницы аккумулятор разрядился полностью. Машина всю зиму безвыездно простояла в «народном» паркинге. Попросила она меня помочь. Подъезжаю к этому многоярусному гаражу, смотрю, а перед ним на пустыре выстрои-

лись новенькие Haval H7 в оклейке «Яндекса». Штук 30, не меньше. Три с половиной года назад такая картина показалась бы немыслимой. Но время прошло, и эти автомобили щедро наполнили транспортные потоки, приглянувшись как частным владельцам, так и хозяевам парков такси и каршеринга.

В прошлом году завод в Туле запустил производство обновленную модель. И здесь самое интересное — рестайлингу подверглись только версии, продающиеся в РФ. Случай

уникальный. Не скажу, что в России производится мало F7 и F7X — количество исчисляется десятками тысяч, но это даже близко не сравнимо с объемами, выпускаемыми для внутреннего рынка Китая. Налицо возможность производителей Поднебесной гибко реагировать на запросы из России.

Не уверен, что обывателю сразу бросились в глаза внешние изменения, но если старый и новый





F7 поставить рядом, все будет очевидно. Решетка радиатора обновилась — острых углов стало больше, но выглядит она заметно свежее. Противотуманки напомнили мне дизайнерские светильники в кухонной вытяжке, с ними автомобиль стал выглядеть «сосредоточеннее». Но больше всего впечатляет диффузор сзади. Это просто диффузорище — мало того, что он огромный, так он еще и скрыл патрубки выпускной системы, корма кроссовера стала «экологичнее». Пропал хром с нижних боковых молдингов и переднего бампера, что сделало F7 чуть брутальнее и пригоднее для бросков по пересеченной местности.

Внутри картина еще красочнее. Интегрированный в торпедо центральный дисплей исчез, освободив место стандартному 12,3-дюймовому экрану. Мне предыдущее решение казалось более стильным, но понятно, что предпочтения у каждого свои. Зато картинка на новом дисплее несравнимо четче, а отклик шустрее. При маневрировании на дисплей выводится расстояние до препятствия спереди и сзади в сантиметрах. Простая деталь, к ней быстро привыкаешь,

а ценить начинаешь, когда пересяживаешься на автомобиль, где этой опции нет.

Вдоль дверных карт и по низу торпедо проходит серая полоса с чешуйчатой насечкой — еще одно отличие от первой версии H7. Тронула забота о переднем пассажире, климатическая установка теперь предлагает для него индивидуальные настройки. Индукционная зарядка для современных телефонов — хорошо, но обнаружить гнезда USB — тот еще квест. Они находятся под центральной консолью, и вставить туда шнур питания на ходу задача практически невыполнимая, разглядеть их с водительского места тоже непросто. И вот что забавно: вентиляция переднего кресла есть, а сервопривода пятой двери нет, и открывається она недостаточно высоко, по крайней мере для меня, открыл — и смотри, как бы головой в край не втемяшиться.

Разгоняется автомобиль уверенно, да-

же выскочившая из паспортных 9 секунд до 100 км/ч, и превосходно себя чувствует на прямой, но стоит войти в относительно крутой поворот, становится понятно — реакция на руле недостаточная. Обратная связь слабая, и активное маневрирование далеко не самая сильная сторона F7. Перепрошивка электронного управления преселективной коробки с двумя сцеплениями помогла сократить томительное ожидание при переключении с «драйва» на «реверс».

Умеренностью в потреблении топлива автомобиль со 190-сильным турбированным двигателем не отличается: 15 литров в городском цикле — это не предел, все зависит от манеры езды и трафика. Но производитель допускает использование бензина с октановым числом 92, а этого, согласитесь, двигатели современных европейских автомобилей не потерпят без ущерба для «здоровья».



ДЕТАЛЬНО



МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНО

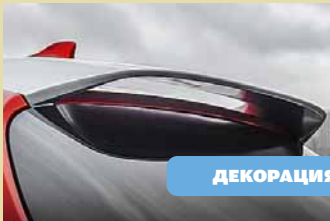
На первый взгляд, руль перегружен клавишами, но к ним быстро привыкаешь.



ЭНЕРГИЯ

Разъемы USB расположили на дополнительной «полке» внизу.

Спойлер на крышке багажника – дань дизайну.



ДЕКОРАЦИЯ



МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
Тест-редактор
Возраст: 32 года
Водительский стаж: 10 лет

1 За исключением не самой удобной посадки за рулем, салон F7 неплохо сконфигурирован. К материалам особых претензий нет. Но новый дисплей медиасенсора подвержен солнечным бликам.

«Так в чем же конкурентное преимущество?!» — этим вопросом я закончил статью про Haval F7 в 2019 году после дебютного тест-драйва кроссовера на российском рынке. Во время первой презентации китайцы гордо кричали о соперничестве за кусок покупательского «пирога» с Mazda CX-5, Kia Sportage и Hyundai Tucson. Оказалось, зря я тогда иронизировал. Прошло почти четыре года.





1 На втором ряду вольготно. Места много как в ногах, так и над головой. Пассажирам второго ряда доступны подлокотник с подстаканниками, дефлекторы обдува и большая панорамная крыша.

довой «китаец», сегодня на фоне своих «сородичей» таковым уже не ощущается.

Разговоры про свежую внешность оставлю. F7 и до обновления выглядел неплохо, и не стал выглядеть хуже после. За новые гаджеты в салоне спасибо! И за продвинутых ассистентов помощи водителю, включая автоматическую парковку, тоже. И даже новый экран не так сильно слепнет на солнце, как прошлый. Но ощущения от вождения все те же, что и четыре года назад.

На бумаге у F7 отличный потенциал. Двухлитровый бензи-

новый турбомотор, с которого сняли 190 сил и 340 Нм момента, 7-ступенчатый «мокрый» робот, полный привод. Например, с такой начинкой из «пекарни» Volkswagen Group выходят весьма интересные автомобили. Но Haval F7 в рамках обновления снова «недопекли». У роботизированной коробки при старте с места уже не такие катастрофические паузы, как раньше, но все еще сильно ощутимые. Ей все так же требуется время, чтобы поразмыслить, перед тем как переключиться на повышен-

ную. В итоге разгон получается рваный.

Кроссовер неплохо стоит на прямой, но в поворотах никакой обратной связи от руля. Сплошная равномерная пустота, да еще и с задержками в реакциях. Шасси виражей тоже не любит. Подвеске не хватает собранности и плотности. На виражах кузов гуляет, а на плохой дороге сильно трясется. Об акустическом комфорте тоже лучше не мечтать. Постоянно не покидало ощущение, что где-то не закрыто окно. Но особенно сильно гудят арки. Увы.





ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Руководитель
рекламного отдела
Возраст: 50 лет
Водительский стаж: 30 лет

Haval F7 — это именно тот случай, когда выбор сделать очень сложно. Когда имеешь сумму под 3 миллиона рублей, встает закономерный вопрос: купить новый китайский автомобиль из салона с гарантией и максимально навороченными опциями или что-то из подержанного, проверенного, европейского, не старше трех лет и с пробегом не более 30 000 км. Понятно, что и на вторичном рынке цены сейчас завышены, но рано или поздно отложенный спрос прижмет к стенке, и придется сделать выбор.

Наш коллектив постепенно превращается в востоковедов. Снова на парковку редакции заехал автомобиль из Китая — Haval F7. Недавно он обновился, но преимущественно внешне. Двухлитровый турбомотор на 190 сил, 7-ступенчатый робот и полный привод по-прежнему с ним.

Может, что-то с дорестайлинговым F7 было не так, а может, сила внушения от более дерзкой внешности, но кроссовер стал вести себя значительно резвее. Коробка шелкает передачами быстро и без задержек. Маневры в потоке и обгоны на трассе вы-

полняются без каких-либо проблем.

А вот шумоизоляция в салоне что-то не очень. Когда двигатель работает на высоких оборотах, создается ощущение, что он не под капотом, а где-то рядом в салоне. И также есть вопросы к подвеске — хочется больше контроля и ее послушности.

Да, у F7 красивый дизайн и внутри все сделано по последнему слову техники. Большая цифровая приборная панель, мультимедийный сенсорный экран с хорошим разрешением, круговой обзор камер, ни одной слепой зоны, поддержка телефонов двух популярных операционных систем и очень много электронных помощников. Кроссовер сам едет, сам тормозит, сам рулит и сам паркуется! А еще здесь шесть режимов движения, предназначенных для любого дорожного покрытия.

Безусловно, это все плюсы и движение прогресса. Но вот садишься в такой автомобиль и думаешь... Да, он едет. Да, он тормозит. Да, неплохая динамика. Да, удобные сиденья... Но все время не покидает ощущение, что чего-то не хватает. Нет восторга от движения, нет чувства какой-то родословной что ли, когда каждая деталь выстрадана инженерами и переделана по несколько раз, где-то усилена, а где-то наоборот ослаблена или эластична.

2 Мотор с обновлением не изменился. Деформированный до 190 сил двухлитровый бензиновый турбодвигатель также используется во внедорожнике N9.

3 Объем багажника неплох: 723 литра и 1443 со сложенными спинками заднего дивана.

Можно, конечно, скопировать дизайн салона, напичкать электроникой, сделать модные линии кузова, но вот с двигателем и подвеской такие трюки не проходят. Европейские и японские инженеры годами нарабатывали техническую базу, улучшали все узлы и агрегаты. Экспериментировали в автоспорте, доводили инженерную мысль до совершенства.

Возможно, это именно тот случай, когда прежде чем потратить такую сумму на автомобиль (не премиум-класса!), нужно очень хорошо подумать и сделать трезвый выбор, ведь покупка должна приносить только позитивные эмоции и не только первый месяц, а как минимум года 3–4... □

КОНКУРЕНТЫ



Changan CS55 Plus
от 2 539 900 р



Chery Tiggo 7 Pro Max
от 2 639 900 р



Geely Atlas Pro
от 2 458 990 р

HAVAL F7 2.0 T DCT AWD

Габариты	4691x1866x1690 мм
База	2725 мм
Снаряженная масса	1650 кг
Клиренс	190 мм
Объем багажника	723-1443 л
Объем топливного бака	56 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1967 см³, 190/5500 л.с./мин¹, 340/2000-3200 Нм/мин¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод полный
Размер шин	225/55R19
Динамика	195 км/ч
Расход топлива	8,8 л на 100 км в смешанном цикле



АПРЕЛЬ В ЭТОМ ГОДУ ВЫДАЛСЯ жарким даже в Московском регионе, а на юге и вовсе теплынь. Мы собрались туда с двумя детьми, поэтому встал вопрос выбора достаточно крупного автомобиля, чтобы уложить все вещи и не думать о тесноте. С легковыми машинами на рынке пока еще дела обстоят не очень, а вот кроссоверов огромный выбор, причем, как показала практика, они тоже могут быть весьма экономичными в дальней дороге.

Когда я выбрал для поездки Chery Tiggo 8 Pro Max, коллеги

мне посочувствовали, сказав, что я сожгу прорву бензина, но по опыту знакомства с Exeed TXL 2.0 я помню, что мотор семейства SQR4J20C потребляет совсем не много топлива, к тому же его рекомендуется заправлять 92-м бензином. Так что выбор сделан, третий ряд сидений сложен в ровный пол, что удобно при погрузке чемоданов, все расселись по своим местам, и можно в путь.

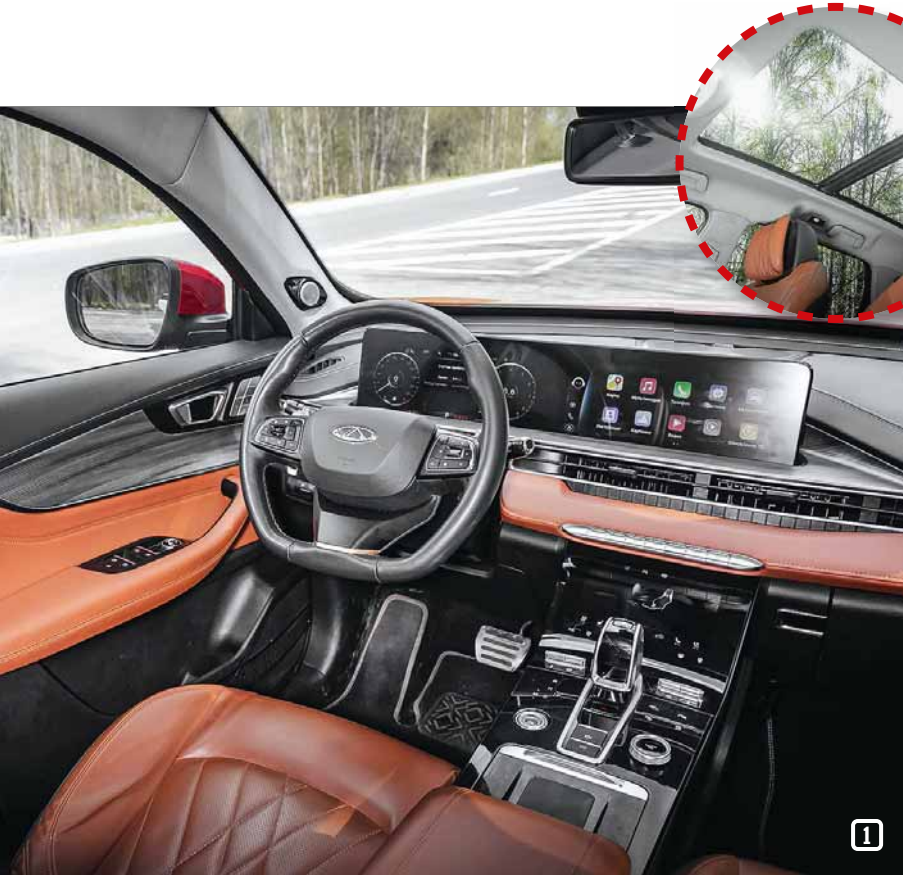
Пока толкаемся по городу, можно придраться к роботизированной коробке передач.



СЕМЕЙНЫЙ КРОСС

CHERY TIGGO 8 PRO MAX ЦЕНА: 3 260 900 ₺ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

ВЕСНА — ВРЕМЯ ПРОБУЖДЕНИЯ И ОЖИДАНИЯ ЛЕТА. НО Я РЕШИЛ НЕМНОГО ОПЕРЕДИТЬ СОБЫТИЯ И УЖЕ В АПРЕЛЕ УКАТИЛ НА ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ ЗА РУЛЕМ CHERY TIGGO 8 PRO MAX. ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО ЗА ЭТИМ ДЛИННЫМ НАЗВАНИЕМ СКРЫВАЕТСЯ НА УДИВЛЕНИЕ ДРУЖЕЛЮБНЫЙ КО ВСЕМ ЧЛЕНАМ СЕМЬИ АВТОМОБИЛЬ □ ИГОРЬ СИРИН □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Пробег автомобиля за время теста, км	5000
Средний расход топлива, л/100 км	8,3
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	17 520 / 17 891
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	21 500
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	71 700
Транспортный налог, ₽/год	9850
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	11,40

- 1** **Салон очень украшают кресла коньячного цвета, но натуральной кожи здесь нет.**
- 2** **Места на втором ряду с запасом, есть подогрев и регулировка угла наклона спинки, так что даже в дальней дороге тут очень комфортно.**
- 3** **В 7-местном варианте багажник не очень большой, а вот если ехать к морю впятером, то спокойно войдут все вещи.**

Автомат, конечно, был бы плавнее, но это уже совсем тонкие нюансы. Пробежав автомобиль 24 тысячи тяжелых тестовых км, и никаких признаков усталости «мокрый робот» пока не подает. А пассажиры и вовсе счастливы. Места всем хватает, 4 чемодана уместились под шторкой, сзади есть розетки USB и даже датчик качества воздуха в салоне. Ближе к вечеру дети перевели спинки заднего дивана в более горизонтальное положение и уснули, а я смог насладиться прекрасными фарами. Не припомню непремиальных машин с таким отличным ближним светом. Мне никто ни разу не моргнул, что я кого-то ослепляю, но в то же время мне отлично видно дорогу. И это не дорожные матрицы, а просто правильно настроенные диоды. На пустынных участках можно

включить дальний, и он тоже очень хорош.

А теперь что касается расхода топлива. За 1500 км пути со средней скоростью 110 км/ч мне удалось уложиться в 8,3 литра на 100 км. Для большого мощного кроссовера с приличной загрузкой — прекрасный показатель. При этом, выходя на обгон с педалью газа в пол, он демонстрирует динамику, которой не ожидаешь от 200-сильной машины. Неслучайно этот же двигатель у себя на родине, в Китае, выдает 260 л. с. Если его и задушили программно, то совсем чуть-чуть. Его динамика удивляет многих. Ни один японский средний кроссовер с атмосферным мотором так не разогоняется, да и 180-сильная Skoda Kodiaq тоже.

Суммарно за время отпуска я накачал на Tiggo 8 около

5000 км и довел его пробег почти до 30 тысяч. Конечно, заезжать на ТО каждые 10 тысяч при условии дальних поездок сложновато, зато сейчас можно найти дилеров практически в любом регионе России. За время пробега уровень моторного масла на щупе упал на 3–4 мм, хотя от минимума до максимума у него около 2 см. Так что о необходимости долива задумываться не приходится, а небольшой угар в рамках погрешности — это норма для современных турбомоторов. От ТО до ТО уровня точно хватит.

Если когда-нибудь китайцы решат обновить Tiggo 8 Pro Max, единственное, что хотелось бы в нем поменять, — поставить вместо робота хороший 8-ступенчатый автомат. Это сделает езду в городе более плавной, а на трассе еще более экономичной. □



ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

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



BMW 320d xDRIVE LUXURY LINE ЕКАТЕРИНА ЕМЕЛЬЯНОВА

ВРАЧ УЗД
СТАЖ ВОЖДЕНИЯ 14 ЛЕТ

Для меня BMW — не просто автомобиль. Это состояние души, стиль жизни. Это эмоции, драйв, энергия, адреналин... Примерно такие чувства я испытывала, когда впервые оказалась за рулем «трешки» BMW в 46-м кузове. Помню, как была просто ошарашена безукоризненной управляемостью седана, его молниеносными реакциями на повороты руля, отточенными ходовыми качествами, мощностью и динамикой 2,5-литровой «шестерки». Все в этой машине меня завораживало: от отделки салона и эргономики рабочего места до резких стартов со светофоров и скоростных вояжей по ав-

томагистральям. В общем, я влюбилась — всерьез, по-настоящему и навсегда. Сказать, что я стала поклонницей баварского бренда, значит не сказать ничего. С тех пор автомобилей других марок для меня больше не существовало — вирус BMW на всю жизнь поразил мое сердце. После того как покаталась на «трешке» E-46, муки выбора своего автомобиля меня больше не одолевали — я знала наверняка, что это будет только BMW.

И вот мой первый «бумер» — хэтчбек 1-й серии черного цвета с бензиновым двигателем объемом 1,6 л (116 сил). Машинка пусть и не такая мощная (хотя мне вполне хватало), зато очень юркая, маневренная. Как мне позже объяснили специалисты, все это благодаря заднему приводу и большому углу поворота передних колес. Например, там, где боль-



Мне понравился дизель: экономичный и мощный (тянет с самых низов), тихий и надежный.

шинство машин разворачивались в два захода, я на своей «ласточке» осуществляла этот маневр за один прием. К тому же «копейка», как и все BMW, реально круто управляется, азартно рулится и быстро едет. Машина меня полностью устраивала, но со временем я из нее выросла и стала искать модель попросторнее и помощнее.

Вторым «бумером» в моей жизни стала «трешка»

серии F30 с бензиновым 136-сильным мотором (2,0 л) и задним приводом. Машина также оказалась удачной: из затрат на обслуживание — только регулярные ТО. Несколько лет я наслаждалась вождением этого аппарата, пока не решила сменить автомобиль. Просто захотелось чего-то более изысканного и изощренного в техническом плане. Чего именно — поняла, когда натолкнулась на объявление о продаже свежей полноприводной «трешки» F30 с турбодизелем.

Машина оказалась в хорошей комплектации Luxury с небольшим пробегом и в отличном техническом состоянии. Как только я оказалась внутри, сразу поняла — это моя машина. Комбинированный салон с благородной коричневой

Цена: 1 220 000 р.
Год выпуска: 2014
Год приобретения: 2018
Общий пробег: 109 000 км
Личный пробег: 50 000 км
Расходы на обслуж./ремонт: 100 000 р. (ТО)

кожей меня сразил наповал — все остальное было уже делом техники. Домой из Нижнего Новгорода, где продавалась эта «трешка», мы возвращались уже на ней.

Оказывается, как много проблем можно избежать, имея нужную модификацию 3-й серии BMW. Помнится, еще за «копейке» зимой постоянно мучилась с пробуксовкой задних колес из-за гололеда или снегопада. Легкий хетчбэк так и норовил сорваться в скольжение при неосторожном повороте руля или излишне нервном нажатии на педаль газа. С нынешней F30 я забыла, что зимой вообще смогу где-нибудь застрять. Полный привод в наших условиях — незаменимая опция. Единственное, что заставляет помнить, что ты все же за рулем легковушки, — довольно низкий дорожный просвет. Как бы то ни было, BMW 320d xDrive едет гораздо устойчивее и стабильнее, нежели заднеприводная модификация. И еще. Мне так понравился дизель — нет слов: экономичный и мощный (тянет с самых низов), тихий и надежный. На топливо стала тратить на четверть меньше, чем раньше на бензиновую версию.

Кстати, все эти шесть лет и даже больше машина ни разу не ремонтировалась.

Делали только регламентное техническое обслуживание, попутно что-то меняли по мелочам. Даже не помню, что именно. Но за ТО никогда не отдавали больше 20 000 руб.

Что касается комплектации, то несмотря на роскошность версии Luxury, здесь нет электропривода передних кресел и функции складывания боковых зеркал. Также не хватает обогрева ветрового стекла. Все остальное в автомобиле меня полностью устраивает.

Поэтому менять машину пока не планирую. Да, в общем-то, и не на что. К китайскому автопрому не хочу прибегать. Да и как можно после BMW сесть за руль какого-нибудь Great Wall? Хотя сейчас бытует мнение, что китайцы научились делать автомобили, причем настолько хорошо, что владельцы BMW смотрят на все это безобразие и «нервно курят в сторонке», а сами машины из Мюнхена — это дорогие и необоснованные понты.

У меня не укладывается в голове, как вообще можно сравнивать породистого «баварца» с авто

из Поднебесной. BMW — это пусть и понты, зато вполне оправданные, реальные. Ни один «китаец» не сможет сравниться с «бумерами» в динамике, ходовых качествах, максимальной скорости и филигранности управления. Взять хотя бы пассивную безопасность! С «немцами» все понятно, а что могут противопоставить товарищи с Востока?! А качество материалов и сборки? Согласно, что люксовые «китайцы» в этом уже поднаторели, но все равно им еще очень далеко до BMW. И потом, сколько должно пройти времени, чтобы понять, насколько долговечны машины из Китая. Зато с «бумером» далеко ходить не надо — на на-

ших дорогах мелькают экземпляры 30-летней давности и даже старше. Сколько десятилетий должно пройти, чтобы на российских улицах увидеть такого же по возрасту «китайца»?..

В общем, мне всегда везло с моими автомобилями. Крупных вложений не было — только ТО и расходники. Конечно, бывает всякое, можно нарваться на kota в мешке, может всплыть заводской брак. Меня все это обошло стороной. Надеюсь, и дальше все будет хорошо, и следующая моя машина меня не подведет. И вы, наверное, уже догадались, что это обязательно будет BMW! □



Салон с благородной коричневой кожей сразил наповал. Согласно, что люксовые «китайцы» в этом уже поднаторели, но все равно им еще очень далеко до BMW.





ТОУЙОТА ПАССО ИГОРЬ СИРИН

РАДИОВЕДУЩИЙ □ 43 ГОДА □
СТАЖ ВОЖДЕНИЯ 25 ЛЕТ

Выбирая себе новую машину, я хотел получить что-то совсем недорогое, но при этом надежное и хорошо оснащенное. Сначала очертил себе бюджет в пол-миллиона, но по мере изучения рынка пришлось поднять его до 700 тысяч.

На вторичном рынке много предложений с такой ценой, но обычно это машины старше 10 лет, а мне хотелось что-то более свежее, чтобы ездить, а не ремонтировать. Пожертвовать при этом пришлось внешними габаритами и мотором. Да, машина «без двигателя» — это неприятно, но при обилии камер на дорогах, наверное, даже логично. Качество и опции — это точно к иномаркам, а значит, ввоз из-за границы и таможенные платежи,

которые напрямую вытекают из объема двигателя.

Своим идеальным вариантом я бы считал Volkswagen Golf или Polo с литровым турбомотором мощностью 115 л. с. Но ввезти сейчас машину из Европы крайне сложно, да и цены там явно не бросовые, последние несколько лет рынок лихорадит по всему миру. Поэтому пришлось посмотреть в сторону Японии. Машины там заметно дешевле, но доставка съедает значительную часть экономии.

Не буду вдаваться в лишние детали, получил я в Москве свою Toyota Passo, прождав ее 2,5 месяца с момента заключения договора и отправки аванса. Общие затраты составили 750 тысяч рублей за авто с вариатором, климат-контролем, экстренным торможением, ESP и парой подушек безопасности. До этого момента у меня никогда не было праворульных машин, и я встречал ее с некоторым опасением. С другой стороны, не боги горшки обжигают.

Вопреки опасениям, к «правильному рулю» я привык

через два дня езды. Сначала голова раскалывалась от того, что все наоборот, но на третий день просто сел и поехал. Причем иногда еду и на левом руле, и это не вызывает никаких проблем. Так же, как переход с «механики» на автомат и обратно. Единственное, чем я практически перестал пользоваться, — это салонное зеркало. Расположено оно там, где у леворульных машин стойка кузова, и на нее никогда не смотришь. Поэтому, как водитель грузовика, обхожусь боковыми зеркалами.

За зимний сезон я проехал на маленькой «Тойотке» больше 10 тысяч км и почти ни разу не пожалел, что выбрал именно ее, а не Lada Granta, которая также входила в шорт-лист. Да, у вазовской машины была бы лучше шумоизоляция, больше дорожный просвет и более мощный мотор, но ее интерьер навевает уныние, а механическая коробка постоянно подвывает.

Перед холодами днище полностью обработал антикором, потому что из Японии

Passo приехала в состоянии новой, но очень дешевой машины.

На полу не было антигравийного покрытия совсем, а узенькие подкрылки предусмотрены только спереди. Была еще идея заказать стальную защиту двигателя, но в ЦФО ее не нашлось, а заказать с Дальнего Востока вовремя не успел. В итоге всю зиму проездил так.

Скромная мощность мотора ком-



3-цилиндровый двигатель очень экономичен.

Цена: 750 000 р.
Год выпуска: 2017
Год приобретения: 2022
Общий пробег: 84 000 км
Личный пробег: 7500 км
Расходы на обслуж./ремонт: 4000/0 р.

1 Панель приборов без тахометра, а бортовой компьютер на иероглифах.

2 Багажник сугубо номинальный, у него даже нет полочки, да и шумоизоляции минимум.



пенсруется небольшим весом и хорошей аэродинамикой. Из пластика сделаны передние крылья и крышка багажника. Так что на трассах Passo вполне способен разогнаться и до 150 км/ч, но комфортный порог — 100–110. Дальше давит гул от дороги, да и мотор иногда уходит в зону высоких оборотов, но точные цифры водителю неизвестны — тахометра просто нет. В стремлении сэкономить и упростить машину японцы применили максимальную изворотливость. Металл очень тонкий, и это чувствуется, в дверях и на потолке практически отсутствует теплоизоляция, а в выхлопной системе глушитель меньше мотоциклетного. Зато печка жарит. Даже в сильные морозы уже через 10 минут после запуска водитель может сначала расстегнуться, а потом и снять куртку. Но стоит остановиться и заглушить двигатель, салон быстро вымораживается.

Для большей экономии топлива литровый двигатель оснащен системой стоп-

старт, которая еще и подстраивает работу генератора. При разгоне напряжение в бортовой сети падает до 12,5 В, а при торможении двигателем подскакивает до 15 В. Не знаю, насколько это безопасно для аккумулятора, но зимой он меня ни разу не подвел, хотя габариты у него скромные.

В части расхода топлива Passo воплотил самые смелые ожидания, причем потребление в городе и на трассе почти не отличается. В пробках мотор глохнет, а на пустых дорогах все зависит от скоростного режима. Если ехать до 80 км/ч, можно уложиться в 4 литра, но в среднем у меня выходит около 5,5. Причем эта цифра совпадает как по бортовому компьютеру, так и при замерах от заправки до заправки.

В качестве экономичного и неприхотливого транспорта японская малолитражка хорошо подходит для города и коротких поездок, но отправляться на ней в дальний путь будет совсем некомфортно и долго. □





НАШ НОВЫЙ ФИЗРУК

CFMOTO 450SR (ABS)

ЦЕНА: ОТ 649 900 ₺ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

КИТАЙСКИЙ СПОРТБАЙК? ДЕСЯТИЛЕТИЕ НАЗАД ЭТО СЛОВСОЧЕТАНИЕ СЧИТАЛОСЬ РУГАТЕЛЬСТВОМ, ЗА КОТОРЫМ ПРЯТАЛИСЬ НАИБОЛЕЕ ОТВРАТИТЕЛЬНЫЕ МОТОЦИКЛЫ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ. НО ЗНАКОМСТВО С CFMOTO 450SR ПОКАЗАЛО, ЧТО «КИТАЙЦЫ» МОГУТ БЫТЬ НЕ ПРОСТО НЕ ХУЖЕ, НО И ЛУЧШЕ □ ДМИТРИЙ ФЕДОТОВ □ ФОТО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ





1 Большая цветная приборная панель с тахометром на полэкрана весьма информативна, добавить хочется разве что блинкер.

ЭФФЕКТНЫЙ КОНЦЕПТ

с карбоновыми обтекателями, премьера на главной выставке мотоциклов в мире и ездовая презентация на треке «Формулы-1» — все это кажется сюрреализмом, как и компания CFMOTO, ставшая одним из главных игроков на рынке новых мотоциклов в России.

Новый мотоцикл, завезенный в страну официальным импортером, с гарантией и сервисом, рассчитан — китайцы десятилетие учились у лучших европейских специалистов, чтобы сегодня полностью их заменить. И ведь получилось! А мотоциклы делать научились? CFMOTO 450SR одним своим видом отвечает утвердительно. Яркий, эффектный и при этом

СТРОГАЯ ГРАФИКА,
СТИЛЬНЫЙ ЧЕРНО-
СЕРЕБРИСТЫЙ ОКРАС,
СОВРЕМЕННЫЙ СИЛУЭТ
И ЯРКАЯ СВЕТОТЕХНИКА — ЭТО КРАСИВО!

деликатный. Строгая графика и стильный черно-серебристый окрас, современный силуэт и яркая светотехника — неправдоподобно круто!

Поворачиваю ключ зажигания — и в двухсекционной светодиодной фаре будто разгораются языки пламени ходовых огней, а какие зеркала! Дизайнеры умудрились встроить в длиннющие и толстые кронштейны поворотники. Свежо, а главное — функционально. В междурадье или перед выездом на трек их можно быстро сложить. Не обошлось и без украшательства в виде вингетов на обтекателе: пришедший в мир литровых спортбайков из Moto GP, на среднекубатурнике этот элемент скорее декорация. А вот

неприметные слайдеры очень даже к месту. Принимая нагрузку на себя, они минимизируют повреждения пластика при небольших скользках, неизбежных во время заездов по треку.

Мотоцикл чертовски хорош не только снаружи, но и из седла: современные пульта, аккуратная траверса, здоровенная цветная приборная панель с тахометром на половину экрана. Информативность на уровне, добавить хочется разве что блинкер. Анимированный тахометр, мигающий в красной зоне, мало заметен. Но это единственный недостаток на фоне перфекционистского внимания к каждой мелочи. Отдельно отмечу качество литья пластика и сборки, мотоцикл сработан безупречно!

А вот эргономика для человека ростом в 195 сантиметров подкачала. С одной стороны, в седле просторно, руль не слишком близок к пилоту, а бак в меру широк.



С другой — высокие подножки, атрибут спортбайка, сочетаются... с низким седлом. Невысокие пилоты оценят, но мне такая посадка удобной не показалась. Впрочем, базовое седло, устанавливаемое на высоте 795 мм, на этапе покупки можно заменить как более низким, так и более высоким.

В основе CFMOTO 450SR — стальная трубчатая рама, задний подрамник которой крепится

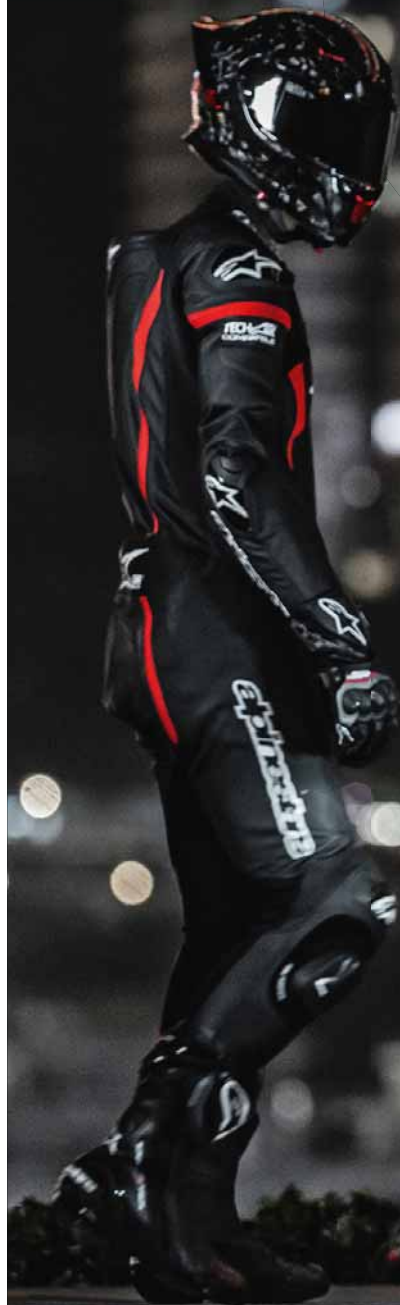
на болтах. Подвески — бюджетные, но достойные. Спереди — регулируемый «перевертыш» с диаметром труб в 37 мм, сзади — маятник, сваренный из стальных штамповок. Работает он в паре с моноамортизатором, регулирующимся по преднатягу пружины через рычаги прогрессии. Инженеры сделали все, чтобы конструкция получилась недорогой, но современной и эффективной.

И ведь получилось! Да, легким мотоцикл не назвать — только сухая масса достигает 161 кг, но за рулем этого не чувствуешь. Низкий центр тяжести обманывает ощущения на пару десятков килограммов в меньшую сторону. Но главное — шасси чертовски сбалансированное. Настройки подвесок жесткие, да и крутильная жесткость на уровне. Мотоцикл получился плотным, собранным и напряженным, никаких кривляний в поворотах, никакой расхлябанности. Да, зубодробилки и излишней остроты, присущей большим аппаратам, тут нет, но на фоне одноклассников из Японии



КИТАЙСКИЙ СПОРТБАЙК — БОЛЬШЕ НЕ ПОВОД ДЛЯ ШУТОК.

и Европы CFMOTO 450SR ощущается настоящим спортсменом. А каковы тормоза! Китайцы и раньше не стеснялись покупать компоненты у европейских производителей, но Brembo — впервые. 4-поршневый радиальный суппорт в паре с единственным 320-миллиметровым тормозным диском — едва ли не самый крутой набор в классе.





- 1** Впервые вижу тормоза Brembo на китайском мотоцикле!
2 Для тяги рычага КП имеется второе место крепления — «отзеркалить» коробку на спортивный лад, чтоб «первая вверх, остальные вниз», можно за минуту.

1

2

«
МОТОЦИКЛ ПОЛУЧИЛСЯ ПЛОТНЫМ, СОБРАННЫМ — НИКАКИХ КРИВЛЯНИЙ В ПОВОРОТАХ, НИКАКОЙ РАСХЛЯБАННОСТИ
 »

Знакомиться с мотоциклом пришлось в дождь, поэтому проверить пределы механизма так и не вышло, зато линейность замедления и эталонную обратную связь прочувствовать удалось сполна! Даже на «гражданской» резине система ABS не напоминала о себе слишком часто. А вот «проскальзывающее» сцепление, напротив, оказалось жестковатым: на сбросе пары передач вниз заднее колесо пусть на секунду, но теряет контакт с мокрым асфальтом. Другая особенность — чрезмерно мягкий рычаг сцепления. Выжимать его можно одним мизинцем. Новички, конечно, оценят, но мне хочется более плотного рычага. А вот

с чем инженеры угадали, так это с рычагом КП, имеющим второй прилив (место крепления) под тягу. «Отзеркалить» коробку на спортивный лад, где «первая вверх, остальные вниз» можно за минуту при помощи одного-единственного шестигранника.

К слову, работает коробка эталонно: и усилия на педали, и ход, и обратная связь — все на уровне!

Потенциала шасси и тормозов здесь хватило бы на куда более мощный мотор, чем нынешний. Новая 449-кубовая рядная «двойка» с двумя распредвалами выдает 47 сил на 10 000 мин⁻¹. Короткоходный мотор охотно набирает обороты, да и звук штатного глушителя что надо! Пикантности добавляет модное нынче 270-градусное расстояние между шатунами, поэтому характер рядника чуточку напоминает пульсирующий V-твин. Разгон до 150 км/ч можно назвать захватывающим, но на большом треке хочется больше. Осмелюсь предположить, что потенциал для тюнинга и увеличения «поголовья лошадей» здесь есть, благо в системе

охлаждения, помимо основного радиатора, есть еще и масляный теплообменник. Но подавляющему большинству владельцев хватит и нынешней отдачи.

CFMOTO 450SR получился весьма сбалансированным и гармоничным. Но главное — это именно спортбайк, без приставки «псевдо», свойственной прочим одноклассникам — дорожным мотоциклам, одетым в спортивный пластик. Не знаю, как всего за десятилетие китайцам удалось создать один из лучших мотоциклов в классе, но событие, без преувеличения, можно назвать эпохальным: китайский спортбайк — больше не повод для шуток. □



CFMOTO 450SR (ABS)

Габариты (длина/ширина/высота)	1990/710/1130 мм
База	1365 мм
Двигатель	2 цилиндра, DOHC, 4 клапана на цилиндр, 449 см ³ , 47 л. с., 39,3 Нм
Трансмиссия	6 передач, цепной привод
Подвеска (передняя/задняя)	перевернутая телескопическая вилка / регулируемый моноамортизатор
Тормоз (передний/задний)	дисковый/дисковый
Сухая масса	161 кг
Технологии	электронная рукоятка газа, ABS, виртуальная панель приборов



И В ГРЯЗИ, И В КНЯЗИ

КАЛИНИНГРАДСКАЯ КОМПАНИЯ VALTMOTORS ВЫПУСТИЛА НОВУЮ ПАРТИЮ КВАДРИЦИКЛОВ (ДА, ИМЕННО КВАДРИЦИКЛОВ) STRIKER EFI С ДВИГАТЕЛЕМ ОБЪЕМОМ 400, 500 ИЛИ 700 «КУБОВ». ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ АППАРАТА – ЕГО СТОИМОСТЬ: ОТ 539 900 Р.

□ НАТАЛЬЯ УМНОВА □ ФОТО VALTMOTORS

ЦЕНА — ХОТЬ И ВАЖНЫЙ ФАКТОР во все времена, но не единственный, которым руководствуются покупатели при выборе любой вещи. Чем же еще может похвастаться Baltmotors Striker?

Опытный глаз сразу определит, а непопытному мы подскажем, что прародителем «Страйкера» является знаменитый Yamaha Grizzly. Этот неубиваемый и простой в обслуживании квадрик честно заслужил звание культового.

«Страйкер» собирается в России из комплектующих от китайского мотопроизводителя Hisun, с которым Baltmotors сотрудничает с 2008 года и который разработал эту модель на основе Yamaha уже почти 20 лет назад. Кроме того, за первые 5 лет сотрудничества по результатам эксплуатации в России производитель внес в конструкцию машины более 20 улучшений.

Из основных характеристик квадрика: надежный инжекторный одноцилиндровый 4-тактный двигатель с жидкостным

охлаждением, полноприводная трансмиссия с блокировкой переднего дифференциала, вариатор с пониженной передачей, независимые передняя и задняя подвески, электрическая лебедка в базовой комплектации, ручной и электрический стартеры, широкое сиденье со спинкой, универсальная 26-я резина WANDA.

В каталоге аксессуаров можно найти пластиковые и тканевые кофры, снегоуборочный отвал, рукоятки руля с подогревом и другие полезные приамбасы.

На бездорожье Striker ведет себя соответственно классу и ТТХ: это утилитарная машина, которая не предназначена для гонок, но может вдумчиво ковыряться — и выковыриваться — из разных передряг, таскать грузы и водителя по всевозможным труднопроходимым местам.





ГАУ «АЛУШТИНСКОЕ ЛЕСОХОТНИЧЬЕ ХОЗЯЙСТВО»

В начале 2021 года через госзакупки для пожарной станции были приобретены два квадрицикла Baltmotors Striker для оперативного реагирования. Почти ежедневно техника используется в сложных условиях горного района: патрулирование, мониторинг леса. Сотрудники очень довольны такими помощниками.



В дополнение к ПТС «Страйкер» оборудован зеркалами заднего вида, вмонтированными в облицовку поворотниками, правильно настроенными фарами и стоп-сигналом.

Возможность легально ездить

по дорогам общего пользования расширяет круг потенциальных квадрициклистов на тех, у кого нет прицепа или даже дачи, но есть желание выезжать на природу легко и без танцев вокруг доставки техники. Просто сел — и доехал прямо из города куда надо.

Striker внесен в реестр Минпромторга РФ как продукция, собранная в России, благодаря чему Baltmotors успешно участвует в тендерах, проводимых госорганами. «Страйкер» активно приобретают самые разные компании, службы и производства: агрохолдинги, отряды спасателей, пункты проката, национальные парки и, конечно, обычные любители внедорожных покатушек. □



ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЙ ОТРЯД «ЗАПАД»

На этом квадрике мы можем быстро инспектировать леса и поля, искать людей, устанавливать указатели... В случае необходимости на квадрицикле можно и эвакуировать человека. А недавно мы из глины квадриком вытянули «уазик», который сильно увяз. Были впечатлены.

СЕРГЕЙ ЕРЫКАЛКИН, ВЛАДЕЛЕЦ BALTMOTORS

У нас прокат квадриков. Мы купили 5 штук у Baltmotors. Техника работает почти каждый день по 6-8 часов в жестких условиях. За год на каждой машине мы накатали более 5 тысяч км. И не поменяли ни одного важного узла, агрегата. Лучшее такой проверки на прочность трудно представить.



В общем, исполнять свое предназначение.

Кстати, насчет универсальной резины. Да, в «естественных» условиях эксплуатации квадрика, то есть на бездорожье, она позволяет успешно ездить по твердым покрытиям (грунт, щебень, камни), но для серьезной грязи грунтозацепы должны все же быть повнушительнее. Зато на ней намного безопаснее и комфортнее передвигаться по дорогам общего пользования — и это одно из ключевых отличий Baltmotors Striker от «коллег» — квадрицикл поставляется с ПТС! То есть водитель может ездить на нем по асфальту на совершенно законных основаниях, имея права категории «А»!



МОТОПАРК

GR500

ТУР ЭНДУРО ИЛИ ТУРЭНДУРО ОТ «РОЛЛИНГ МОТО»

ЕЩЕ СОВСЕМ НЕДАВНО ВСЕ, ЧТО СВЯЗАНО С МОТОКРОССОМ И ЭНДУРО, ОТНОСИЛОСЬ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО К ЭКСТРЕМАЛЬНЫМ ВИДАМ СПОРТА. СЕЙЧАС ЖЕ ЭНДУРО-ТУРЫ ДЛЯ «БЫВАЛЫХ» И НОВИЧКОВ ПРЕДЛАГАЮТ ПО ВСЕЙ РОССИИ. НОВЫЙ ВИД ХОББИ ВСЕ БОЛЬШЕ ЗАХВАТЫВАЕТ МОЛОДЕЖЬ И СТАНОВИТСЯ ЧАСТЬЮ СЕМЕЙНОГО ДОСУГА. У МОТОЦИКЛОВ ЭНДУРО, ПИТБАЙК, МОТАРД ЕСТЬ БЕЗУСЛОВНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО: ЕСЛИ ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 49 КУБОВ, ТО ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ НЕ ТРЕБУЕТСЯ. ПОГРУЗИЛИ В ФУРГОН – И ВПЕРЕД, ПОКОРЯТЬ ПОЛЯ, ЛЕСА И ПРОСЕЛОЧНЫЕ ДОРОГИ! WWW.ROLLINGMOTO.RU

в контакте

Телеграм



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

«
ЭТОТ СОВРЕМЕННЫЙ
И ТЕХНОЛОГИЧНЫЙ
БАЙК УВЕРЕННО
ЧУВСТВУЕТ СЕБЯ КАК
НА СКОРОСТНОЙ
ТРАССЕ, ТАК И НА БЕЗ-
ДОРОЖЬЕ
»

ВЫБОР МОТОЦИКЛА
ДЛЯ НЕЗАБЫВАЕМОЙ
ПОЕЗДКИ НАЧИНАЕТСЯ
С «РОЛЛИНГ МОТО»



ЕСЛИ ХОЧЕТСЯ ДОБИРАТЬСЯ из точки А в точку Б без использования дополнительного крупногабаритного транспорта, то турэндуро — вариант вне конкуренции. Этот вид мотоциклов был создан специально для длительных путешествий и прохождения всех видов дорожных препятствий (камни, песок, корни деревьев и т. д.).

Новинка 2023 года GR500 (эксклюзивный представитель в России компания «Роллинг Мото») — brutальный турэндуро, который отличается высокой надежностью всех комплектующих, завораживающим силуэтом и максимальным комфортом в эксплуатации.

Этот современный и технологичный байк уверенно чувствует себя как на скоростной трассе, так и на бездорожье! Невероятно красивая и информативная приборная панель поражает взгляд. С первой минуты знакомства хочется протестировать его в деле. Посадка достаточно комфортная для райдеров высокого и среднего роста. Удобное сиденье и эргономичный «ветровик» позволят с комфортом преодолевать большие расстояния по ровной асфальтированной дороге или по извилистым проселочным тропам. При ночной езде ближний свет отлично справляется с поставленной задачей, а дальний приятно

удивляет широким углом освещения. Большие колеса и мягкая подвеска GR500 делают свое дело, оставляя только приятные впечатления от путешествия.

Только вы, только дорога, и сердце бьется в такт сердцу надежного и послушного компаньона.

При планировании путешествия на турэндуро стоит внимательно подходить к выбору мотоцикла. Обратите внимание на BORILLI. Покрышки родом из Бразилии от знаменитого шинного бренда отлично зарекомендовали себя как в раллийных мотогонках, так и на бездорожье соревнований по эндуро.

Серия мотоциклов BORILLI 7 DAYS RALLY идеально подойдет для длительного тура.

- X-образные боковые шипы обеспечивают большую долговечность и стабильность.
 - Дизайн шипов способствует улучшению сцепления и прочности.
 - Высокопрочная основа для отличной производительности и защиты от порезов.
 - Самоочищающиеся полости.
- BORILLI готовы к самым серьезным испытаниям на разнообразных поверхно-

стях и грунтах. Возможно, путешествие не будет таким уж экстремальным, но безопасность в дороге обеспечена. □

БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ

- Две защитные металлические дуги
- Защита рук
- Защита картера
- Центральная подножка
- Подсветка пультов управления
- 7-дюймовая цифровая приборная панель – дневной и ночной режим
- Светодиодная фара головного света с диодной полоской габаритов
- USB-порт с быстрой зарядкой
- Электронный ПТС

GR500

Максимальная скорость	170 км/ч
Двигатель	Loncin (Honda CB500X), 2 цил., 8 клап., DOHC
Система подачи топлива	инжектор (Bosch)
Два топливных бака	суммарный объем 39 л (на 1000 км)
Передняя подвеска	диаметр трубы 41 мм, ход 200 мм
Задняя подвеска	ход 150 мм
Передний тормоз	двойной плавающий диск диаметром 298 мм, 4-поршневые суппорты
Задний тормоз	одиночный диск диаметром 240 мм, 2-поршневой суппорт
ABS	двухканальная Bosch



НОВЫЙ ВЫЗОВ CARVILLE RACING

ВОПРОС, КАКУЮ ЦЕЛЬ ПРЕСЛЕДУЮТ СПОНСОРЫ, ВКЛАДЫВАЮЩИЕ ДЕНЬГИ В ГОНОЧНЫЕ КОМАНДЫ, МОЖНО БЫЛО БЫ СЧИТАТЬ РИТОРИЧЕСКИМ, ЕСЛИ БЫ ЭТА РАБОТА ВСЕГДА ВЫСТРАИВАЛАСЬ ПО АБСОЛЮТНО ПОНЯТНЫМ ЗАКОНАМ. УВЫ, ПРИМЕРОВ ВЗАИМОВЫГОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО СПОРТА НЕ ТАК МНОГО. ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, В РОССИИ. ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ ПРИМЕР ГОНОЧНОЙ КОМАНДЫ CARVILLE RACING, СТРОЯЩЕЙ СВОИ ПРОГРАММЫ В ПОЛНОМ СООТВЕТСТВИИ С «ГЕНЕРАЛЬНОЙ ЛИНИЕЙ» УПРАВЛЯЮЩЕЙ КОМПАНИИ «КАРВИЛЬ» □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО УК «КАРВИЛЬ»

МЕТОДОМ ПРОБ, НО БЕЗ ОШИБОК

Для гонщиков Carville Racing все началось почти десять лет назад, когда экипаж Григория Бурлуцкого стартовал в классическом ралли. Развитие проекта было успешным: сезон 2014–2015 гг. принес Григорию призовые места в чемпионатах России и Эстонии. Ралли, вне всякого сомнения, является одной из самых сложных и в то же время привлекательных дисциплин автоспорта, но соотношение вложенных в проект денег и рекламной отдачи не может не вызывать вопросы. Здесь нужно отметить важную деталь: вхождение Управляющей компании «Карвиль» в автомобильный спорт с самого начала было связано с решением задачи по продвижению выпускаемых продуктов, решать которую предстояло комплексно и в тесном сотрудничестве гоночной команды и отделов рекламы и маркетинга компании. Тем не менее именно участием в ралли были заложены первые кирпичики в фундамент этой работы. К примеру, в этот период началось сотрудничество молодой команды с братьями Вороновыми, Владимиром и Дмитрием, и с тех пор Voronov Racing Center (VRC) является надежным техническим партнером Carville Racing. Что же касается решения той самой задачи, то если бы во главу угла руководство «Карвиль» ставило взаимодействие исключительно с обществом профессионалов, то есть работу в сегменте «бизнес для бизнеса», то рекламных возможностей гоночной команды того периода было бы достаточно, но продукция, выпускаемая российской компанией, постепенно заинтересовывала и «частный сектор», а значит, появилась возможность работы по новому направлению. В то же время реклама брендов LUZAR, AIRLINE, TRIALLI, STARTVOLT на бортах гоночных автомобилей подтверждала, что продукты «Карвиль» не только имеют достаточный

1 Первый этап RDS GP 2023 года прошел для Carville Racing триумфально.

2 РСКГ 2018 года. Уже тогда было понятно, что ставки УК «Карвиль» сделаны верно.



ассортимент для самого разного круга клиентов, но и проходят испытания в действительно экстремальных условиях. Важно, чтобы рекламу могли увидеть как можно больше зрителей.

В результате была закрыта страница ралли, а в 2017 году началась эра Carville Racing в кольцевых автогонках.

Если выступления команды в классическом ралли можно было считать экспериментом, то в «кольце» Carville Racing уже представляла собой по-настоящему профессиональную гоночную команду, симбиоз пилотов, инженеров и механиков VRC, сотрудников отделов маркетинга и рекламы. Выступления в Чемпионате и Кубке России по кольцевым гонкам были яркими, в активе команды — победы и призовые места как в личных, так и в командных зачетах. Тем не менее команда, потенциал которой постоянно рос, не собиралась останавливаться на достигнутом, но на этом этапе сама идеология развития Российской серии кольцевых гонок уже не отвечала планам, которые ставила перед собой компания «Карвиль».

НОВАЯ СТРАНИЦА

При этом уход из автоспорта в компании даже не обсуждался. Вот мнение генерального директора «Карвиль» Павла Бурлуцкого, высказанное в одном из интервью: «Мы занимаемся производством запасных частей и представляем на рынке собственные продукты и бренды. Я посчитал, что сухой рекламной информации о них недостаточно, поэтому мы и добавили эмоциональную составляющую посредством собственной гоночной команды. Тем более что автомобильный спорт имеет самое непосредственное отношение к использованию качественных автокомпонентов».

Дрифт в России — относительно новая, но быстро развивающаяся дисциплина, и своих поклонников, причем в большом количестве, она уже сумела сыскать. Развитие действительно впечатляет: за короткое время нелегальные тусовки на площадках супермаркетов выросли в официальные соревнования серьезного уровня, собирающие солидное количество участников. Помимо большой аудитории, дрифт характеризуется еще и высоким





ТРАССА

CARVILLE RACING



технологическим уровнем автомобилей участников. Все это привело к логичному решению: в 2021 году Carville Racing включилась в борьбу в этом виде автомобильного спорта. «Многогранник» Григорий Бурлуцкий, снискавший лавры и в ралли, и в кольце, начал со стартов на арендованном автомобиле в «младшей» серии Sochi Drift Challenge, а вот для выступлений в престижной серии RDS GP в команду Carville Racing были приглашены опытные Никита Шиков и Кристапс Блушс. Стоит ли говорить, что конкуренция была очень серьезная — на тот момент в российском чемпионате выступали звезды мирового уровня, такие как Джеймс Дин, Джек Шанахан, Масато Кавабата... Эксклюзивные супермощные автомобили, езда боком, в клубах дыма, на скорости в 180 км/ч и в сантиметрах от отбойников... Неудивительно, что подобное зрелище собирает толпы зрителей, а значит, и маркетинговая составляющая для крупной компании здесь имеет место.

НЕ ТОЛЬКО ЭМОЦИИ

Было бы неправильно считать, что интерес Управляющей компании «Карвиль» к автоспорту ограничивается исключительно рекламным интересом — команда Carville Racing является полноценным звеном в научно-технических разработках, как для массового потребителя, так и для спорта и тюнинга автомобилей. К примеру, VRC, возглавляемый Владимиром Вороновым, и по сей день являющийся техническим партнером гоночной команды, в свое время занимался адаптацией приводов и компонентов тормозных систем, производящихся под брендом Trialli, для автомобилей, участвующих в ралли. Сегодня все более востребованными, как в «гражданской» эксплуатации, так и в автомобилях для автогонок, становятся стартеры и генераторы, производимые под брендом STARTVOLT. «Мощности стандартного генератора для мотора 2JZ недостаточно для столь энерговооруженного автомобиля, каким является мой, предназначенный для соревнований», — рассказывает пилот Carville Racing Drift Team Никита Шиков. — Я встретился с инженерами STARTVOLT, обрисовал им техническое задание, и сегодня на моей Toyota GR Supra A90 установлен ге-

нератор мощностью 170 А. Кроме того, в этом сезоне на своем двигателе я буду использовать свечи зажигания производства STARTVOLT. А еще есть очень приятное ощущение от того, что принимаешь участие в серьезных инженерных разработках». Важно и то, что в компонентах, разрабатываемых для гоночных машин, заложен большой запас прочности, и когда созданный на гоночной основе стандартный продукт идет в серию, то его надежность будет соответствовать самому высокому уровню.

ПЛАНЫ САМЫЕ АМБИЦИОЗНЫЕ

Выстроенная при вхождении в дрифт программа Carville Racing в прошлом году претерпела серьезные изменения: отток иностранных пилотов из российских гоночных серий вынудил провести ревизию составов. Несмотря на это, в 2022 году команда была представлена и в элитарной серии RDS GP, и в «младших», но весьма представительных соревнованиях RDS Europe. В первой выступали Никита Шиков, Николай Горковенко и Антон Клямко, во второй — дебютирующие в дрифте Григорий Бурлуцкий, Иван Пальмин и Илкин Мамишев. Еще одной ступенью в подготовке к сезону нынешне-

го года стали соревнования Sochi Drift Challenge. Здесь пилоты Carville Racing решали разные задачи, но общий результат выступлений был впечатляющим: первое место в командном зачете и победный дубль Григория Бурлуцкого и Никиты Шикова в личном первенстве. И это с учетом того, что в «челлендже» приняли участие более 12 команд и 80 гонщиков.

Состав пилотов Carville Racing Drift Team образца 2023 года полностью укомплектован, и амбициозных планов они не скрывают. В прошлом году сезон в RDS GP команда завершила в первой десятке, а в сезоне-2023, по словам спортивного руководителя команды Степана Земцева, по итогам чемпионата намерена побороться за призовые места. Что касается персоналий, то в RDS GP на карбон-кевларовой Toyota GR Supra A90 выступает Никита Шиков, за рулем BMW 2 Series вышел на старт Николай Горковенко, и еще один BMW, модели 3 Series, подготовил Антон Козлов. Прошедший 29–30 апреля первый этап RDS GP показал, что

новый состав готов заявить права на победу: благодаря успешному дебюту Антона Козлова команда Carville Racing завоевала золото в личном и командном зачете! Carville Racing по-прежнему представлена и в RDS Europe, где в этом сезоне выступят Григорий Бурлуцкий, Иван Пальмин и Алексей Козлов. □



КОМАНДА – НАШИ ПАРТНЕРЫ

О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ГОНОЧНОЙ КОМАНДОЙ РАССКАЗЫВАЕТ ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ STARTVOLT ИГОРЬ ЯВДОШУК

Производством и поставками автоэлектрики мы занимаемся уже 15 лет, и гоночная команда относительно недавно стала полноценным участником процесса разработки и тестирования компонентов – автоспорт позволяет протестировать все наши инженерные изыскания в том или ином изделе на экстремальных нагрузках. В части сотрудничества с командой я хотел бы отметить два аспекта. Во-первых, это идеальная среда, чтобы в ускоренном режиме провести большой комплекс испытаний. Во-вторых, после прихода нашей команды в дрифт мы узнали, что у тех гонщиков, которые используют двигатели 2JZ-GE и GTE, есть насущная потребность в стартерах и генераторах. Оригинальные запчасти практически отсутствуют, а аналоги далеко не всегда являются подходящим предложением. Востребованность этих позиций нас заинтересовала, и мы в короткие сроки организовали производство этих деталей. Причем мы стали на данный момент единственной российской компанией, выпускающей стартеры и генераторы для этих моторов. В оригинальном исполнении генераторы для 2JZ-GE и GTE имеют выходную мощность 80 и 120 ампер, но мы подготовили и улучшенную версию с максимальной мощностью в 150 ампер на предельных нагрузках. Чуть позже пред-

ставим уникальное предложение – генератор с максимальной выходной мощностью в 200 ампер.

Как всегда, мы открыты для новых проектов, но к их развитию подходим очень аккуратно. Помимо нашей визитной карточки – генераторов и стартеров, для нас важным направлением является система зажигания. Наш ассортимент в катушках зажигания охватывает 99% марок и моделей автомобилей, эксплуатирующихся на российском рынке. Тем не менее в этой категории мы продолжаем разработку новых позиций. Необходимо отметить, что по этому направлению мы не только не уступаем зарубежным конкурентам, но зачастую их превосходим, как по ассортименту, так и в области качества и ресурса. Например, мы оперативно наладили производство и поставки катушек зажигания для новых китайских автомобилей, а по многим позициям STARTVOLT является единственным заменителем оригинала.

Недавно мы также запустили новый проект – производство и поставки свечей зажигания. Как я уже говорил, ко всему новому мы подходим очень аккуратно, поэтому подготовка к запуску массового производства заняла без малого семь лет. Сейчас мы выпускаем 140 позиций, а к концу года намерены расширить ассорти-



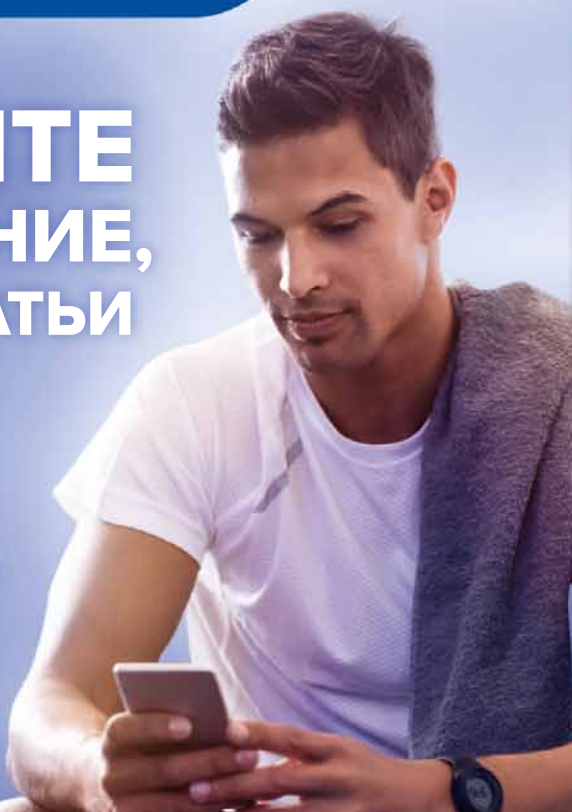
мент до 700 единиц. Такой ассортимент обеспечит нам исчерпывающее покрытие не только автомобильного парка, но и парка другой применяющейся моторной техники (мототехника, катера, лодки, квадроциклы и т. д.). Наши свечи ничем не уступают зарубежным оригиналам, в их производстве используются различные материалы, включая платину и иридий, есть двух- и трехэлектродные варианты, словом, никакая передовая технология, используемая в свечах, не является для нас недоступной. В разработке есть и уникальные образцы. Например, на первом этапе RDS GP в системе зажигания автомобиля Никиты Шикова будут работать экспериментальные свечи с гоночными характеристиками. Таким образом, и в этом направлении у нас происходит самое тесное сотрудничество с гоночной командой.



СКАЧАЙТЕ ПРИЛОЖЕНИЕ, ЧИТАЙТЕ СТАТЬИ О ПИТАНИИ И СПОРТЕ

РЕКЛАМА. ООО «СПОРТМАСТЕР» 117437, Г. МОСКВА, УЛ. МИКЛУХО-МАКЛЯЯ, Д. 18, КОРП. 2, КОМН. 102. ОГРН 1057747320278 6+
ПЕРЕВОДЫ ИНОСТРАННЫХ СЛОВ: WELLNESS ОБРАЗ ЖИЗНИ – ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ, СНЕК-УП ОТ ДНКОМ – ПРОВЕРКА ОТ ДНКОМ, LIVE ТРАНСЛЯЦИИ – ОНЛАЙН ТРАНСЛЯЦИИ, BRA-FITTING – ПРИМЕРКА БЮСТГАЛТЕРА, ПРО ТРЕНЕРЫ – ТРЕНЕРЫ С ЭКСПЕРТИЗОЙ

Реклама



6+



ТРАССА

ШКОЛА ДРИФТА И КОЛЬЦА

КАК ПОПАСТЬ В АВТОСПОРТ?

МЫ СЪЕЗДИЛИ К КОМАНДЕ YUKA ADV PRO RACING, КОТОРАЯ ПРИНИМАЕТ УЧАСТИЕ В RDS EUROPE И PCKG. НЕСКОЛЬКО ЧАСОВ ШКОЛЫ МОЛОДОГО ДРИФТЕРА И КОЛЬЦЕВИКА ПРОБУДИЛИ В ГОЛОВЕ ФИЛОСОФСКИЕ РАЗМЫШЛЕНИЯ. ХОРОШО НАМ, АВТОЖУРНАЛИСТАМ: МОЖЕМ ЕЗДИТЬ ПО РАЗНЫМ ШКОЛАМ И НАБИРАТЬСЯ ОПЫТА В АВТОСПОРТЕ. НО КАК БЫТЬ ПРОСТЫМ ЛЮДЯМ? КАК В ПРИНЦИПЕ ПОПАСТЬ В АВТОСПОРТ И ЧТО ДЛЯ ЭТОГО ДЕЛАТЬ?

□ БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО YUKA ADV PRO RACING



АЙРАТ ИБРАГИМОВ ПИЛОТ КОМАНДЫ YUKA ADV PRO RACING В RDS EUROPE

Q Расскажи о себе.

A Мой гоночный путь достаточно разнообразный. Занимаюсь автоспортом с 14 лет. Начиная с картинга, далее кольцевые гонки на автодроме KazanRing. Покатавшись в кольце, понял, что не очень хорошо контролирую автомобиль на трек без заносов. Перешел в зимний дрифт, и практически сразу появились подиумы. В летний дрифт пришел в 2020 году, когда купил BMW e30. В том же году стал чемпионом RDS Запад. В 2021-м — призером Sochi Drift Challenge. В 2022-м — выиграл казанский чемпионат UGOL DRIFT.

Q С чего начать свой путь в мир дрифта?

A С желанием и возможности посвятить этому огромное количество времени и средств, только тогда появится результат. Конечно, лучше всего начинать с малых лет и картинга, где привьются полезные навыки, которые пригодятся и в карьере дрифтера. Если не удалось начать с юности, не беда. Есть достаточно школ по дрифту, где вас научат базовым знаниям. А еще в дрифте, как и любом виде автоспорта, важную роль играет физическая подготовка. Без нее никуда.

Q С какого автомобиля лучше начинать?

A Я как истинный «жигулист» скажу вам одно: «Жигули» — зло и очень ненадежная машина. Но начинать карьеру в дрифте, конечно же, нужно именно с «Жигулей». Особенно в зимнее время года. Если рассматривать летний дрифт, то любой заднеприводной автомобиль мощностью не менее 200 сил.

Q Где тренироваться и с каких соревнований начать?

A Существует множество различных подготовленных под дрифт площадок и трасс, где можно безопасно для себя и окружающих тренироваться. Кроме того, как я уже сказал, по всей стране немало школ дрифта. Что касается состязаний, то начинать надо с местных соревнований на небольших площадках, где уровень подготовки автомобилей и пилотов будет примерно равным.

Q Может ли дрифт стать основным источником дохода и сложно ли искать спонсоров?

A Спонсоров искать действительно сложно. Помимо результатов в соревнованиях, необходимо наращивать аудиторию в социальных сетях. И тем не менее дрифт может стать основным заработком. Это возможно. Но для достижения этой цели придется сильно постараться, вложить много сил, средств и времени.





АЛЕКСАНДР САЛЬНИКОВ

ПИЛОТ КОМАНДЫ YUKA ADV PRO RACING В РСКГ

Q Расскажи о себе.

A Я родился во Владимире. Об автоспорте мечтал с пяти лет. Но реализовать мечту смог лишь в 30, когда создал собственный крупный бизнес по производству дизель-генераторов. Начал с младших категорий в ралли и постепенно дорос до Чемпионата России по ралли. Позже мой друг и тренер Сергей Нуждин переманил меня в кольцо. В 2012 году мы стали чемпионами России в классе «Туринг-лайт».

Q С чего начать путь автогонщика?

A Лучше всего начинать с картинга еще в детском возрасте, если есть такая возможность. Во-первых, это лучшее занятие на свете. Во-вторых, именно в детстве закладываются навыки и рефлекс. Я — одно из многих исключений. Начал в 30 лет. После успехов в картинге, на мой взгляд, надо переходить в РСКГ.

Q Насколько важна физическая подготовка в РСКГ?

A Достаточно важна! РСКГ — это в первую очередь кузовные гонки. Нагрузки ниже, чем в «открытых колесах» или прототипах, но все-таки значительные. Нужны выносливость и способность со-

хранять концентрацию на протяжении всех заездов.

Q Где тренироваться и соревноваться?

A Сейчас в России около десяти автодромов на любой вкус. Как правило, на каждом из них базируются спортивные команды в разных классах и проводятся трек-дни. Целый ряд автодромов в стране проводят собственные локальные гоночные соревнования. Для участия в них достаточно лицензии начальной категории. После уверенного выступления в региональных сериях можно претендовать на получение профессиональной лицензии категории D и переходить в РСКГ.

Q Как попасть в команду?

A Обычно команды готовы принять всех обладателей лицензии. Команду можно выбрать по душе. Свои услуги на открытом рынке предлагают пара десятков команд. Главный вопрос — определиться с финансовыми условиями.

Q Занимается ли сам пилот поиском спонсоров и может ли карьера автогонщика стать основной работой?

A Безусловно занимается. Есть редкие исключения, когда пилоту не нужны спонсоры или он выступает за команду с большим бюджетом. Истории, когда гонки являются основной и единственной работой, имеют место. И в РСКГ такие примеры тоже присутствуют.

МАКСИМ РЯБИЧКИН

РУКОВОДИТЕЛЬ
ОТДЕЛА
МАРКЕТИНГОВЫХ
КОММУНИКАЦИЙ
YUKA ADV PRO
RACING

❑ Что должен делать менеджер команды?

❗ Основная задача — настроить процессы в команде на четкую работу, чтобы вся команда работала как единый, слаженный механизм. Логистика, координация работы гоночных подразделений, административные вопросы — в общем, вся работа, связанная с выступлением команды на этапе. Большой объем занимает работа со спонсорами.

❑ Насколько тяжело взаимодействовать с пилотами, механиками и партнерами?

❗ При формировании команды проводится большая работа по согласованию условий всех сторон. После этого, как правило, ни с кем проблем не возникает. С партнерами работа строится по той же схеме: выясняем их потребности, сопоставляем с нашими возможностями, до-



говариваемся и слаженно работаем.

❑ Может ли работа в гоночной команде стать основным источником дохода?

❗ Да! Именно так и должно быть в профессиональной гоночной команде. Эта работа занимает все время, здесь нет межсезонья и перерывов. Работа идет круглый год!

❑ С какими основными сложностями приходится сталкиваться руководителю?

❗ Прежде всего, необходимо следить за сроками выполнения задач. Ведь сбой одного из процессов в подготовке к соревнованию может поставить под удар участие в гонке всей команды.

❑ Есть ли разница в управлении кольцевой и дрифтовой командой?

❗ Бесспорно! Это две разные серии со своими регламентами, которые требуют разного подхода к участию в серии, продвижению пилотов и работе со зрителями.

❑ Какие перспективы у автоспорта в России в нынешних условиях?

❗ Мы видим радужные перспективы за счет усилий организаторов по развитию самих серий автогонок, прежде всего RDS, и за счет развития внутреннего туризма в России. Уже сейчас очевидно, что событийный туризм набирает популярность у нас в стране, и этот тренд будет только усиливаться.

❑ Какие планы у YUKA ADV Pro Racing в мире автоспорта?

❗ 2023 год мы начали с организации и проведения фестиваля по гонкам на льду YUKA FEST «Ледовая миля», в котором приняли участие топовые пилоты авто- и мотоспорта России. Сейчас готовим летний фестиваль с участием пилотов из дрифт-серий. Кроме того, в течение всего года наша команда будет представлена в таких сериях, как РСКГ, RDS Europa, Igora Drive Drift Challenge, Classic Touring Cup, Автофестиваль «Тюнинг-Арт Музей», Чемпионат RDRC, Gorilla Drift Championship в Казахстане, Drift Expo и других. ❑





С РАСШИРЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Недавно производитель систем видеоконтроля BlackVue представил три новинки: устройства DR970X, DR770X Vox и DR770X. Что касается продукции бренда вообще, то устройства BlackVue представляют собой многоканальные системы видеонаблюдения с качеством видеосъемки 4K и FullHD, искусственным интеллектом и доступом к интернету прямо с устройства. Помимо четкого изображения, видеорегистраторы BlackVue оснащены модулем GPS, интеллектуальным режимом парковки и автоматической записью происшествий, которые в итоге составляют функционал полной противоугонной системы. Отдельным пунктом стоит отметить возможность



доступа в интернет через Wi-Fi или LTE, благодаря которому видеорегистратор подключается к специально разработанному приложению BlackVue, а все записи помещаются в облачное хранилище BlackVue Cloud, что позволяет контролировать происходящее из любой точки мира. А качественный и минималистичный дизайн не только делает устройство комфортным в использовании, но и органично вписывает его в интерьер автомобиля. Главным отличием BlackVue DR970X стала широкоугольная двухканальная камера с четкостью изображения 4K, что позволило выводить ультраточное изображение хоть на смартфон, хоть на телевизор. Модель способна фиксировать автомобильные номерные знаки без бликов и при любом освещении, что является бесспорным преимуществом при предъявлении видеодоказательств.

Обновленная модель флагманской серии BlackVue DR770X получила важную доработку в виде нового процессора SigmaStar SSC8629G с повышенной частотой кадров для еще более качественной и детализированной обработки видеоизображения.

Абсолютной новинкой стал BlackVue DR770X Vox – трехканальный видеорегистратор, оснащенный передней, внутренней и задней камерами, которые подключаются с помощью видеокабеля к основному блоку Vox. Компактные корпуса камер могут быть рассредоточены внутри автомобиля, что одновременно обеспечивает всесторонний контроль над происходящим на дороге и незаметность системы внутри автомобиля. Особенно важным для безопасности водителя является дополнение BlackVue DR770X Vox – беспроводная SOS-кнопка, которая позволит моментально начать запись даже в экстренной ситуации.

ЛУКОЙЛ + МАДИ = ПАРТНЕРСТВО

В Москве заключено соглашение о сотрудничестве между компанией ЛУКОЙЛ и Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (МАДИ). Основными направлениями стратегического партнерства сторон являются развитие учебно-исследовательской и инновационной деятельности, а также сфера профориентации учащихся вуза и совместная разработка образовательных технологий. В частности, предусмотрена разработка методических пособий и учебных программ, в том числе с применением современных цифровых форматов и непосредственным участием экспертов компании в области битумных и смазочных материалов. В рамках сотрудничества студенты, имеющие высокие результаты и достижения, получат возможность пройти стажировку в крупнейшем в России научно-исследовательском центре ЛУКОЙЛа по битумным материалам.

Компания всегда уделяла особое внимание проектам в области социальной ответственности, среди которых взаимодействие с учебными заведениями. Для ЛУКОЙЛа это возможность обмена накопленным опытом со специалистами вуза, а для студентов – прекрасная возможность закрепить полученные знания на практических занятиях с ведущими экспертами компании. Тесное взаимодействие с профильными учебными заведениями создает надежный фундамент для будущих поколений профессионалов, которым предстоит решать амбициозные задачи и развивать автомобильную и дорожно-строительную отрасли уже в ближайшей перспективе.



ПО-ПРЕЖНЕМУ ОБРАЗЦОВЫЕ

Шинная компания, приобретенная ПАО «Татнефть» у финского концерна Nokian Tyres, объявляет о смене наименования и ребрендинге своей продукции. По условиям лицензионного соглашения, компания должна перестать использовать все товарные знаки и наименования, принадлежащие Nokian Tyres plc, кроме бренда Nordman. Новое имя бренда – Ikon, или Ikon Tyres («Айкон Тайерс»). Название созвучно с английским словом icon, которое можно перевести как «эталон», «знаковый образ», «образец», «кумир», «икона». Новое имя Ikon достойно компании-лидера на шинном рынке России. Компания Ikon Tyres начала свою историю в России в 2004 году с объявления о строительстве шинного завода в городе Всеволожске Ленинградской области. Менее чем через год состоялось открытие завода и запуск производства. Завод сразу начал производить флагманские шины, на тот момент Nokian Hakkapeliitta 4. С 2006 года компания занимала лидерские позиции на рынке в сегментах A+B и в дальнейшем наращивала свою долю. Рекордная доля рынка за всю историю компании в России была достигнута по результатам 2021 года и составила 16,6% во всех сегментах (продажа шин дистрибьюторам в штуках). Завод во Всеволожске является самым современным шинным заводом в Европе, производит летние и зимние шины для легковых автомобилей и внедорожников. В конце марта 2023 года завершилась сделка по продаже бизнеса новому акционеру. Завод продолжает операционную деятельность и выпускает широкий ассортимент продукции, сохранив все производственные процессы и технологии, гарантирующие высочайшее качество продукции. В настоящее время производятся шины среднеценового сегмента под брендом Nordman. Премальные шины будут выпускаться уже под новым материнским брендом – Ikon Tyres. Компания Ikon Tyres берет на себя обязательства по обслуживанию производственной и расширенной гарантии по ранее проданным в Российской Федерации шинам Nokian Tyres, вне зависимости от страны производства. Маркетинговые программы будут распространяться на продаваемые в профессиональной рознице шины – и под старым, и под новым брендом.

IKON TYRES

ПРЕДСТАВИЛИ ТОВАР ЛИЦОМ

Научно-производственный комплекс «Автоприбор» принял участие в проходившей в Узбекистане Международной промышленной выставке «ИННОПРОМ. Центральная Азия – 2023». Ее участниками стали более 300 компаний из Узбекистана, Белоруссии и России.

Предприятие, расположенное во Владимире, представило в рамках коллективной экспозиции инновационных проектов России образцы своей продукции, направленной на импортозамещение в российском автопроме. В первую очередь демонстрировалась собственная инновационная разработка – моторредукторы серии 111 для систем стеклоочистки автомобилей. Эти изделия не уступают по своим технологиям и качеству лучшим зарубежным аналогам, но при этом на 100% независимы от импортных материалов и деталей. НПК «Автоприбор» производит эти узлы на единственной в России полностью автоматизированной линии сборки. Производство ориентировано на поставки для конвейеров отечественных автопроизводителей. Производственных мощностей «Автоприбора» достаточно, чтобы полностью покрыть потребности российской автомобилестроительной индустрии, поставляя в год до полутора миллионов таких изделий.

Возможности оборудования завода позволяют изготавливать моторредукторы серии 111 в максимальном соответствии с потребностями заказчика. Высокоскоростной пресс способен формовать якоря моторредуктора (основной элемент узла) диаметром от 20 до 65 мм. На предприятии производятся моторредукторы с различными крутящим моментом и скоростью



вращения. Особая фирменная технология, используемая в зоне контакта зубчатой и червячной шестерен, обеспечивает точность работы узла, его надежность и долговечность на уровне лучших мировых аналогов.

В настоящее время уже заключено соглашение о поставке этой продукции на конвейер ПАО «КАМАЗ», которая начнется 1 июля 2023 года. Прорабатываются вопросы поставки еще около 50 наименований автокомпонентов для грузовых моделей линейки КАМАЗ: систем стеклоочистки и их отдельных компонентов, аналоговых и электронных датчиков, двигателей системы отопления, электронных спидометров и приборных панелей.

НПК «Автоприбор» продолжает укреплять сотрудничество со многими российскими автопроизводителями и бизнесами, работающими на рынке послепродажного обслуживания техники. В настоящее время мощности НПК задействованы лишь на треть. Всего же в производственную программу предприятия входит более 700 наименований продукции, ориентированной не только на автомобильную, но и на энергетическую отрасль. Заключено более 150 контрактов с конвейерными производствами и дистрибьюторами запасных частей. При этом уже сейчас лишь менее 10% используемых предприятием комплектующих и материалов имеют иностранное происхождение. Современный уровень оборудования и наличие собственной научно-технической базы позволяют обеспечить постоянное совершенствование продукции и строжайший контроль ее качества.

КАМА TYRES. ДИНАМИКА ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ

Компания KAMA TYRES подвела производственные итоги за прошедший год. В 2022 году с конвейеров предприятий KAMA TYRES сошло 12,4 млн единиц продукции, и положительная динамика по сравнению с 2021 годом составила порядка 14%. Рост показателя обеспечили как модернизация производства, так и расширение ассортимента существующих линеек и выход в новые продуктовые сегменты. По итогам года объем реализации составил 12,3 млн штук шин. Около 91% продукции KAMA TYRES было реализовано внутри страны, 10% из которых поставлено на автозаводы для комплектации новой автомобильной техники. На экспорт было поставлено 9% продукции. География экспортных поставок по итогам 2022 г. насчитывает 37 стран дальнего и ближнего зарубежья.

В 2022 году KAMA TYRES значительно расширила ассортимент продукции. Так, общее количество шин составило 44 позиции (из них легковой и легкогрузовой ассортимент – 29, грузовые шины – 15). Компания вышла и в новый для себя сегмент – было запущено серийное производство шин KAMA QUADRO ATM, которые разработаны для эксплуатации на квадроциклах с возможностью регулирования внутреннего давления. Направленный рисунок протектора с усиленными блоками обеспечивает высокие тяговые свойства при движении в сложных условиях бездорожья. Резиновая смесь протектора имеет повышенные прочностные характеристики и разработана с учетом движения по каменистым участкам дороги.

Еще одной новинкой стала линейка KAMA TRACE – летние легкогрузовые шины, разработанные для эксплуатации на легких грузовиках и микроавтобусах. Дорожный рисунок протектора, оптимально подобранная конструкция и новые резиновые смеси обеспечивают высокий уровень надежности, безопасности и комфорта. При разработке особое внимание было уделено снижению потребления топлива, внешнего и структурного шума и повышению ресурса эксплуатации.

В грузовом сегменте были представлены новые грузовые ЦМК-шины магистрального назначения торговой марки KAMA PRO: модели 315/70R22.5 NF102, 315/70R22.5 NR102 и 385/65R22.5 NT102. Особенностью всех моделей бренда являются новая конструкция шин и применяемая рецептура ре-

зиновой смеси, благодаря которым улучшена характеристика топливной экономичности по сравнению с аналогичными шинами KAMA.

Еще одним новым направлением в развитии продукции KAMA TYRES стали грузовые ЦМК-шины FORZA. Эта продукция позиционируется как шины бюджетного сегмента с цельнометаллокордной конструкцией, заполняющие нишу постепенно уходящих в историю шин комбинированной конструкции с текстильными слоями каркаса. Для достижения конкурентоспособности в бюджетном сегменте значение ресурса шин оптимизировано за счет ограничения глубины рисунка протектора и построения профиля шин.





ВЫБИРАЕМ ШИНЫ ДЛЯ ФУРГОНА

РАССУЖДАТЬ НА ТЕМУ СЕГОДНЯШНЕЙ СИТУАЦИИ НА ШИННОМ РЫНКЕ НЕ БУДЕМ. ВЫБОР ЕСТЬ, НО НУЖНО ПРАВИЛЬНО ЕГО СДЕЛАТЬ. ТЕМ БОЛЕЕ, ЕСЛИ РЕЧЬ ИДЕТ О КОММЕРЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ, ГДЕ КРАЙНЕ ВАЖНА СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК. НА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ТЕСТ МЫ ВЗЯЛИ ШИНЫ TRIANGLE CONNEX VAN TV701 РАЗМЕРОМ 225/75R16С ДЛЯ УСТАНОВКИ НА ГРУЗОВОЙ ФУРГОН MERCEDES SPRINTER ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ ПОРЯДКА 1200 КГ. ЭТОТ МАТЕРИАЛ О ТОМ, НА ЧЕМ ОСНОВЫВАЛСЯ ВЫБОР, А В СЛЕДУЮЩЕМ РАССКАЖЕМ, НАСКОЛЬКО НАШИ ОЖИДАНИЯ ОПРАВДАЛИСЬ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА И TRIANGLE

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

Как было сказано выше, для бизнеса, связанного с перевозками, важен показатель расходов (шины как раз входят в эту категорию) на километр пробега. Таким образом, шины должны обладать хорошей износостойкостью, выдерживать высокую нагрузку (что-то, а грузить коммерческий транспорт мы умеем) и... Дальнейшие требования к шинам будут зависеть от особенностей эксплуатации автомобиля. Наш Mercedes Sprinter в этом плане многофункционален – эксплуатация в городе и на загородных дорогах вплоть до дальних поездок, да еще и с прицепом.

Теперь о шинах. Нередко такие параметры, как управляемость, сцепление и комфорт, при выборе шин для ком-

мерческого транспорта ставят далеко не на первое место. Мол, скорости движения умеренные, водители, как правило, опытные и готовые терпеть некоторые неудобства. Тем не менее эти факторы тоже нужно учитывать, так как авария из-за плохих шин – это не перевезенные грузы и, соответственно, упущенная выгода, а высокий уровень шума, издаваемого шинами при движении, и тряска из-за низкого уровня динамического комфорта – наверняка скажутся на работоспособности водителя. Разумеется, идеальных

шин не существует, поэтому в случае с Triangle Connex VAN TV701 для нас был важен баланс характеристик, а изначальный выбор был в большей степени основан на визуальном осмотре. Разумеется, с учетом цены, которая составила менее 25 000 рублей за комплект из четырех шин.

Для начала «паспортные данные» Triangle Connex VAN TV701, указанные на евроэтикетке, которые дали

В СЛУЧАЕ
С TRIANGLE CONNEX
VAN TV701
ДЛЯ НАС БЫЛ ВАЖЕН
БАЛАНС
ХАРАКТЕРИСТИК.



На правах рекламы





1 2 И монтаж на диски, и балансировка Connex VAN TV701 никаких хлопот не доставили.

определенные авансы для успешной эксплуатации: топливная экономичность здесь соответствует индексу «В» (напомним, что шкала этикетки от А до Е, и качественный показатель снижается согласно алфавиту), сцепление на влажной дороге тоже определено индексом «В». Уже неплохо. Уровень внешнего шума, издаваемого шиной при движении, – 72 децибела. Еще один хороший показатель.

TRIANGLE CONNEX VAN TV701 «ПОД МИКРОСКОПОМ»

Просто и жестко. По своей идеологии протектор TV701 полностью соответствует «грузовому направлению». В центральной части два жестких монолитных ребра, которые при движении отвечают за курсовую устойчивость. Еще два узких ребра, увеличивающих площадь пятна контакта, расположены рядом с блоками боковых зон. Сами блоки, как внутренней, так и наружной частей шины, имеют связанную конструкцию, а значит, будут стабильными при прохождении поворотов, что положительно скажется на управляемости. Высокая жесткость ребер в центральной и боковых зонах протектора говорит о том, что шина способна выдерживать заявленные нагрузки и обладать хорошей износостойкостью (для этой цели

адаптирована и резиновая смесь, но этот факт остается «за кадром») – качествами, необходимыми при коммерческом использовании автомобиля. Кроме того, три широкие продольные канавки снабжены своеобразными усилителями для предотвращения растрескивания слоя резины под нагрузкой. Понятно решен и вопрос с дренажом: вода из пятна контакта выводится через широкие продольные канавки в центральной зоне протектора, а при сильном дожде им в помощь расширяющиеся к внешней части продольные канавки в боковых частях шины. Неудивительно, что, согласно внутренним тестам компании, характеристики этой шины на мокрой дороге в сравнении с пре-

дыдущей моделью Triangle Mileage Plus TR652 выросли по всем статьям, включая торможение и управляемость на мокрой дороге и стойкость шины к аквапланированию. И еще один интересный момент. Выше говорилось, что акустический комфорт не столь важен в шинах для коммерческого транспорта, но разработчики Triangle Connex VAN TV701 озаботились и этой характеристикой: насечки на ребрах препятствуют возникновению звукового резонанса – отсюда и низкий уровень шума, отмеченный на евроэтикетке.

Если ко всему перечисленному добавить привлекательную стоимость шин, о которой уже было сказано, то у нас были все основания, чтобы взять новинку от Triangle на тест. О том, разошлась ли теория с практикой, мы обязательно расскажем. □

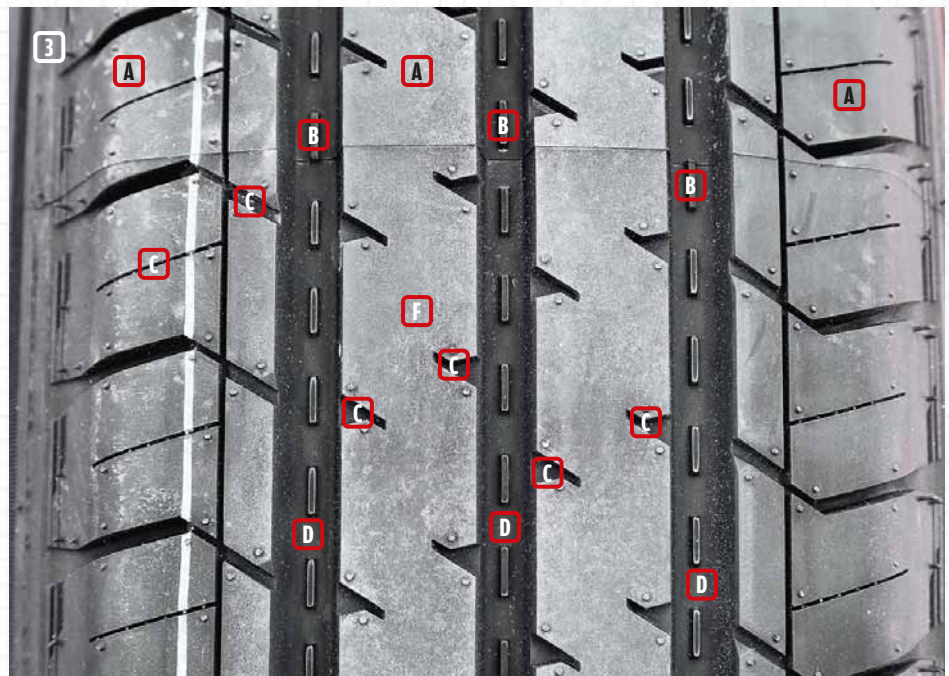
3 Технологии, примененные в конструкции шины.

A Жесткие непрерывные блоки в центральной и боковых частях положительно влияют на управляемость и обеспечивают высокий уровень износостойкости.

B Оригинальный дизайн препятствует растрескиванию канавок и повышает характеристики нагрузки.

C Наклонные канавки, препятствующие возникновению звукового резонанса.

D Широкие продольные канавки обеспечивают эффективный отвод воды из пятна контакта.





КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

ШЕСТЬ НА ШЕСТЬ

Компания Great Wall представила на автосалоне в Шанхае трехосный Poer Cyber Pickup. Новинка создана на базе стандартного пикапа Great Wall Shanghai Poer, которому добавили третью ось и растянули кузов. Кроме того, была изменена внешность автомобиля: у него появились новые бамперы и решетка радиатора со встроенными светодиодными элементами.

Длина Great Wall Poer Cyber Pickup составляет 5,95 м. Это на 52 см больше, чем у стандартного Shanghai Poer. Масса автомобиля не превышает 3500 кг. Как заявляет производитель, Poer Cyber Pickup не просто 6-колесный пикап, а целая платформа, на базе которой можно создавать и другой транспорт повышенной проходимости. Новинка получила пять блокировок дифференциала: три межколесных и две межосевых. При езде по дорогам общего пользования водитель может отключить переднюю ось для экономии топлива.

Силовая установка у автомобиля гибридная. В ее основе 3-литровый турбированный V6 мощностью 360 л. с., в связке с которым работают электродвигатель и 9-ступенчатая АКП. Суммарная мощность составляет 517 л. с. и 750 Нм крутящего момента. Разгон до первой сотни занимает 7,5 с. Продавать модель Poer Cyber Pickup будет тюнинг-ателье Cyber Space.



ДВОРНИК С ДВС

На базе УАЗ «Профи» построили уборочную машину. Новая модель «Геркулес-6530» для коммунальных служб дебютировала на выставке «ЖКХ России – 2023» в Санкт-Петербурге. Спецтехника производится на заказ на мощностях давнего партнера бренда, компании «Геркулес» (г. Калуга).

Функциональность уборочного оборудования обеспечивает дополнительный 58-сильный дизельный двигатель. Бункер для мусора объемом 1,5 м³, 250-литровый бак для чистой воды с возможностью увеличения до 400 л и всасывающее сопло с системой рециркуляции воздуха позволяют эффективно очищать пространство шириной 2-2,5 м со скоростью 3-18 км/ч.

В списке опций фигурируют мойка высокого давления, дополнительный всасывающий рукав, а также камеры кругового обзора, призванные упростить и сделать более комфортным уборочный процесс. Кроме того, вспомогательное оборудование – пескоразбрасыватель, передний поворотный отвал и подметальная щетка – позволяет полноценно эксплуатировать автомобиль в зимний период.

В основе «Геркулеса-6530» лежит полноприводное шасси УАЗ «Профи» с 2,7-литровым бензиновым двигателем ZMZ Pro мощностью 149,6 л. с. и 5-ступенчатой механической КП. Благодаря компактным габаритам модель подходит для уборки парковых, дворовых и промышленных территорий.

КИТАЙСКИЙ ДАЛЬНОБОЙ

FAW выводит на российский рынок магистральный тягач, модель J7. Грузовик, предназначенный для решения логистических задач, оснащается двигателем CA6DM3-55E52 мощностью 550 л. с. и крутящим моментом 2300 Нм. Коробка передач — 12-сту-



пенчатая ZF Traxon 12TX2420TD с адаптивным автоматическим переключением. Система торможения — с компонентами WABCO и Knorr-Bremse, с дисковыми тормозами на всех колесах. В базовой комплектации есть системы активной безопасности EBS+ESC, FCW

(предупреждение о лобовом столкновении), LDW (контроль движения в полосе).

У FAW J7 настоящая дальнобойная кабина — высокая, просторная, с ровным полом и двумя спальными местами. Высота от пола до потолка составляет 2 м. Богатый список оснащения включает климат-контроль, мультимедийную систему с ЖК-экраном, три камеры кругового обзора, систему контроля давления и температуры в шинах. Запас топлива на борту 1100 л. Стоимость грузовика 10,5 млн рублей. Первую партию FAW J7 приобрела транспортная компания «ЛидерТранс», эксплуатирующая крупнейший в России парк техники европейского производства.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПЛАНЫ

НефАЗ рассчитывает выпустить порядка 2 тыс. автобусов и электробусов в 2023 году. Согласно бизнес-плану, дочерняя компания ПАО «КАМАЗ» поставит товарной продукции на 34 млрд рублей.

Готовится выпуск обновленного электробуса КАМАЗ-6282 и пригородного автобуса НефАЗ-5299-231-52 в новом облике. Кроме того, в числе новинок 2023 года можно будет увидеть автобус среднего класса КАМАЗ-4290, электробус КАМАЗ-5222 и троллейбус КАМАЗ-62825.

На фоне санкционной политики в отношении России в 2022 году и прекращения поставок комплектующих специалисты конструкторско-технологических отделов КАМАЗа и НефАЗа провели большую работу по освоению новых материалов и разработке документации. На Нефтекамском автозаводе были своевременно выпущены опытные образцы автотехники на новой компонентной базе с их последующим запуском в серийное производство. Параллельно с этим важную роль в стабилизации ситуации сыграли специалисты по закупкам, которые смогли оперативно выстроить новые логистические цепочки поставок.

НефАЗ заявляет, что альтернативные компоненты нашли для новых автобусов-гармошек на метане и дизельном топливе, автобусов среднего класса и троллейбусов. В прошлом году компания поставила заказчикам около 1,5 тыс. автобусов и 55 электрических автобусов. По словам директора КАМАЗа по пассажирскому транспорту Самата Саттарова, НефАЗ занял 28 % рынка автобусов большого класса по итогам 2022 года.



КУДА ПОКАЖЕТ «КОМПАС»

В мае этого года на российский рынок выйдут новые грузовики семейства КАМАЗ «Компас» полной массой до 3,5 тонны и до 5,6 тонны.

Производство наладили на заводе бывшей компании «Даймлер Камаз Рус», переименованной в прошлом году в «Тракс Восток Рус». Таким образом, предприятие заменило ушедшие модели Fuso Canter, крупноузловой сборкой которых занималось, среднетоннажными JAC.

На модели «Компас 5/6» будут устанавливаться 2,2-литровые дизельные двигатели КАМАЗ-580 (в оригинале JAC Ruijite 2,2 STI) мощностью 122 л. с. и крутящим моментом 320 Нм, а также 5-ступенчатая механическая коробка передач. Определенную часть комплектующих и деталей интерьера локализуют.

Согласно стратегии развития продуктового портфолио, в планах компании расширение палитры силовых установок и коробок передач для всего семейства «Компас», а также усовершенствование опций, связанных с дополнительным комфортом, безопасностью и улучшенной эргономикой.

Реализация грузовых автомобилей «Компас» конечным клиентам проходит через компанию «Тракс Восток Рус» по принципу прямых продаж. Это позволяет выстроить оперативную профессиональную работу с клиентами в условиях единой ценовой политики.

Помимо головного офиса продаж, расположенного в Москве, филиалы «Тракс Восток Рус» представлены в ключевых регионах России. На данный момент успешно функционируют офисы продаж в 26 городах РФ. К концу 2023 года их количество возрастет до 32, а число сервисных станций достигнет 150.



KAMAZ-6520

- **ВЕДУЩИЕ МОСТЫ**
16 Т + 16 Т
- **ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ**
26,5* Т
- **ОБЪЕМ САМОСВАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ** **20 м³**



* Допускается конструкцией

КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС от 0%*
- ЛИЗИНГОВЫЕ КАНИКУЛЫ
- РАСПРОДАЖА КАМАЗ-5490

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФХД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



РОЗНИЦА ИЩЕТ ЛИДЕРОВ

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ АВТОПРОМ ИМЕЕТ СОЛИДНЫЙ БАГАЖ В ПРОИЗВОДСТВЕ ТЕХНИКИ ДЛЯ ВЫЕЗДНОЙ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ. ПОСЛЕ НЕСКОЛЬКИХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ИДЕИ МАГАЗИНОВ НА КОЛЕСАХ ДОСТИГЛИ ВЕРШИН. ОЦЕНИТЬ ИХ ПРИЗВАН ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ», ПРОВОДИМЫЙ ЦЕНТРОСОЮЗОМ РОССИИ СОВМЕСТНО С ЖУРНАЛОМ «АВТОПАРК 5КОЛЕСО» □ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА, «СОЛЛЕРС» И ГК СТТ

ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ КОНКУРСА — ПРЕДСТАВИТЬ мобильную торговлю как социально ориентированную систему. Транспортные средства, оборудованные всем необходимым для торговли с ними, — давняя традиция кооператоров. Она зародилась еще в период становления кооперативного движения в Европе. У нас в стране особую роль автомагазины стали играть в советские годы, когда им выпала миссия снабжать население отдаленных сел и деревень всем необходимым. В то время символом выездной торговли всей потреб-

кооперации стала автолавка с закрытым кузовом на шасси ГАЗ-51А.

Нынче машины другие, а их возможности — шире. Сейчас на регулярных маршрутах начинают работать более шустрые легкие коммерческие автомобили (LCV) с промтоварными надстройками или цельнометаллическими кузовами на шасси ГАЗ-3302, «Газель Next», УАЗ-330365-901, УАЗ «Профи». Есть и среднетоннажные «Газон Next» и «Валдай Next». Последний сравнительно недавно вышел на рынок и среди прочего получил специализиро-

ванную надстройку для мобильной торговли. Видимо, и компания «Соллерс», организовавшая сборку LCV под собственным брендом, тоже вскоре начнет осваивать этот сегмент. Кстати, помимо прямого аналога Ford Transit в лице Sollers Atlant в серию пошел и компактный Sollers Argo.

Автолавки, хлебные фургоны, фудтраки и прицепы-магазины — новые и уже зарекомендовавшие себя модели станут участниками всероссийского смотра. Они же послужат точным индикатором всего того, что происходит в автомобильной сфере.

Российский авторынок никогда не знал такого спада, который случился в прошлом году. В реализации LCV зафиксирован реальный провал, сбыт показал минус 48%, и это худший из результатов по сегментам коммерческого транспорта. Однако ниша социально ориентированного транспорта продолжает развиваться. Уверенно чувствуют себя и российские компании-надстройщики, основной пул которых представлен Приволжским федеральным округом. Существенно, что власти и бизнес помогают мобильной торговле дотациями и скидками. За пять лет предприятия потребительской кооперации обновили парк более чем на 400 автомобилей. Центросоюз России заключил соглашения с основными автопроизводителями на получение заводских скидок, развивается программа дотаций региональных администраций на приобретение автолавок. Существенную поддержку при реализации региональных программ получили кооператоры Татпотребсоюза, Удмуртпотребсоюза, Нижегородского, Ленинградского, Калужского, Ульяновского и Тульского облпотребсоюзов.

Предприниматели также ждут от властей изменения в законодательстве, которое упростит их работу. Напомним, уже восемь лет обсуждается возмож-

**ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ
ЖДУТ ОТ ВЛАСТЕЙ
ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ
ПРАВОВОМ ПОЛЕ, КОТОРОЕ УПРОСТИТ
ИХ РАБОТУ.**



ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ



ность включить в закон «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в РФ» новую категорию — «Мобильные торговые объекты». Сейчас коммерсанты сталкиваются с множеством юридических трудностей, легализуя работу фудтраков и других мобильных бизнесов. Внесение поправок сделает продукты более доступными и поможет развитию малого бизнеса в стране, что в будущем, конечно, активизирует спрос на технику.

Стоит ли ждать новинок спецтранспорта в этом году? Несомненно. Мы их обязательно соберем, представим на страницах наших изданий, проведем голосование и отметим сильнейших.

Конкурс «Лидер мобильной торговли» проводится по шести номинациям: «Лучший экипаж автолавки», «Автолавки. Лучшее техническое решение», «Фудтрак: лучший дизайн и оснащение», «Лучший транспорт для e-commerce», «Перспектива года», «Лучшее маркетинговое решение». Ключевая особенность первого всероссийского смотра в том, что в нем участвует не только техника, но и люди. Участниками номинации «Лучший экипаж» будут бригады мобильных торговых точек.

Жюри конкурса состоит из авторитетных экспертов отрасли, представителей эксплуатирующих организаций, а также журналистов специализированных изданий, освещающих автотранспортную тематику. Эксперты будут оценивать новинки авторынки, принимая во внимание их техническое совершенство, дизайн, практичность и полезность технических решений. Победитель определяется большинством голосов.

Особенности участия, требования к оформлению конкурсных материалов, сроки подачи заявок и подведение итогов конкурса содержатся в положении о проведении конкурса, которое в ближайшее время будет размещено на сайте Центросоюза России. □



КУПИ КАМАЗ-5490! С ПРОБЕГОМ



- Б/У АВТОМОБИЛИ КАМАЗ-5490 В СОСТАВЕ АВТОПОЕЗДА
- ПОЛУПРИЦЕПЫ-РЕФРИЖЕРАТОРЫ ТОНАР
- ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ФУРГОНЫ
- ШТОРНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ
- ГАЗОДИЗЕЛЬНАЯ И ДИЗЕЛЬНАЯ МОДИФИКАЦИИ
- ОТЛИЧНОЕ СОСТОЯНИЕ
- 2018-2021 ГГ. ВЫПУСКА
- РАСПОЛОЖЕНИЕ - Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ, Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, Г. МОСКВА

(8552) 45-27-32, 45-27-33

www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru



Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru

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



ВЫПУСКНИК ТЕХНОПОЛИСА

НА ТЕРРИТОРИИ ОЭЗ «ТЕХНОПОЛИС МОСКВА» НАЧАЛАСЬ СЕРИЙНАЯ СБОРКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ EVM PRO, РАЗРАБОТАННЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ИНЖЕНЕРАМИ КОМПАНИИ «ЭЛЕКТРОМОБИЛИ МАНУФЭКЧУРИНГ РУС» НА ШАССИ УАЗ «ПРОФИ». КАКОВЫ ВОЗМОЖНОСТИ НОВИНКИ И ПОЧЕМ ЕЕ БУДУТ ПРОДАВАТЬ?

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА

ДВА ЦЕХА — МЕТАЛЛООБРАБОТКИ и крупноузловой сборки полностью оснащены оборудованием и уже начали работу. В первом проводятся базовые операции технологического процесса, связанные с изготовлением конструктивных элементов. Здесь режется лазером сталь, алюминий, происходит токарно-

фрезерная обработка, рубка, пиление, гибка и лазерная сварка, с помощью которой изготавливают выходные элементы аккумуляторного блока.

В электромобиле используют литий-железо-фосфатные (LiFePO₄) аккумуляторные ячейки китайского производства. По словам учредителя и генерального директора «Электромобили Мануфэкчуринг рус» Ильи Рашкина, это решение — единственный на сегодня путь к коммерческой эффективности. Всего в аккумуляторной сборке 120 ячеек. Их суммарная

емкость 90 кВт·ч обеспечивает запас хода до 300 км с учетом режима рекуперации.

В состав накопителя энергии также входят BMS (Battery Management System, система мониторинга аккумулятора) и система термостабилизации, где в качестве источника тепла используется автономный подогреватель (он же обогревает и кабину). Примечательно, что обе системы разработаны инженерами «Электромобили Мануфэкчуринг рус» и производятся здесь же, в технополисе.

Большая часть оборудования новой производственной площадки имеет ки-





1



2



Сейчас электромобиль комплектуется электродвигателем китайского производства.



4

тайскую маркировку. Поскольку станки размещены в зоне таможенного контроля, при их импорте компания не платит ввозную пошлину. Для справки: беспрошлинный ввоз оборудования и комплектующих — это новая льгота для инвестпроектов, установленная постановлением правительства РФ № 839. Экономия существенно влияет на себестоимость изделия, объясняют в компании «Электромобили Мануфэкчуринг рус».

Сейчас электромобиль комплектуется электродвигателем китайского производства, его номинальная мощность 80 кВт. Ожидается, что уже в III квартале запустится электротехнический цех и начнется производство собственных электродвигателей и полный цикл монтажа бортовой электроники. Для этого специально закупили линию по автоматизации производства статоров и роторов двигателей, копию той, что работает на заводе Tesla, — Gigafactory Shanghai. Локализация агрегатной базы выгодно предприятию, считает Илья Рашкин. «Цена электродвигателей в Китае порядка \$3–4 тыс. за единицу оборудования. Если мы его делаем сами, то себестоимость \$2–2,5 тыс. Мы используем российские материалы и полностью российскую сборку и при этом сразу же имеем экономический эффект», — уточняет эксперт.

УАЗ поставляет смежникам готовое шасси без мотора и надстройки, на инженерном сленге такой вариант

называют «планер». Окончательная сборка делится на шесть тактов. Первый отведен для установки предсобранного подрамника в подкапотное пространство. Далее монтируются элементы силового агрегата, карданной передачи и элементов нижней части подкапотного пространства — для этого используют четырехстоечный подъемник. На следующем посту на раму крепят аккумуляторы, силовые и высоковольтные кабели и зарядные разъемы. Поскольку батарея тяжелая, порядка 600 кг, для ее монтажа используется тельфер. Затем в кабину устанавливается оригинальная комбинация приборов и бортовой компьютер. Пятый такт — заправка машины техническими жидкостями и фреоном. Кондиционер, кстати, у EVM Pro входит в базовое оснащение. Венчает сборочный процесс тестирование электронных систем и набивка VIN-номера.

Порядка 77% комплектующих в электромобиле — отечественного производства, включая всю бортовую электронику, стальной и цветной прокат, шасси, датчики и пластик. До конца 2023 года планируется выпустить 500 электромобилей. «Проектная мощность предприятия 1000 автомобилей в год. Но уже сейчас ведем переговоры внутри команды с партнерами по возможности расширению производства. Ожидается, что спрос будет больше», — говорит Рашкин.

Грузовой электромобиль полной массой 3,5 тонны и полезной нагрузкой 1 тонна адресован сегменту городской логистики, ритейлу, службам доставки. EVM Pro выпускается в нескольких типах кузова: промтоварный фургон, «еврофургон», изотермический фургон, а также авторефрижератор. Стоимость автомобиля в комплекте с зарядным устройством составляет 4,5 млн рублей. При покупке машины в лизинг предусмотрена государственная субсидия в размере 950 тыс. р. По расчетам компании-производителя «Электромобили Мануфэкчуринг рус», стоимость километра пробега EVM Pro не превышает 8,5 р./км. Для сравнения: такой же показатель серийного УАЗ «Профи» с ДВС будет больше 12,5 р./км. Межсервисный интервал 30 тыс. км, что существенно больше, чем у машин с ДВС.

В конце апреля электромобиль поступил в тестовую эксплуатацию в «Почту России». Далее серийный образец EVM Pro проэкзаменирует и компания «Газпромнефть Омск». Ранее машина успешно откатала рейсы для магазинов автозапчастей «ЕвроАвто» в Санкт-Петербурге и сервиса аренды самокатов Whoosh. На очереди тест-драйвы в федеральных торговых сетях. □

1 В цеху металлообработки проводятся базовые операции технологического процесса, связанные с изготовлением конструктивных элементов.

2 Литий-железо-фосфатные (LiFePO4) аккумуляторные ячейки привозят из Китая.

3 Лазерный раскройный комплекс позволяет резать листовую сталь, алюминий и даже тонкую медь для втулок.

4 Печатные платы для электронных блоков изготавливают смежники, а весь поверхностный монтаж делают в электротехническом цеху.



В ТЕХЦЕНТРЕ «КУНЦЕВО» СМЕНА декораций. Вывески с логотипами европейских и американских брендов уходят в прошлое, их сменяет китайская и российская символика. Помнится, недавно визитной карточкой здешнего салона коммерческого транспорта был синий овал, теперь его сменили желто-красные перекрещивающиеся кольца. Но в плане организации продаж автомобилей здесь все, как и прежде, на высоком уровне: большой шоурум, много техники, общительные менеджеры.

«Будьте внимательны к габаритам!» — предупредил меня сотрудник техцентра, выдавая машину. Тестовый Sollers Argo оснащен промтоварным фургоном увеличенной вместимости: его длина 3,4 м, а высота 2 м. При этом разрешенная максимальная масса 2495 кг дает возможность проезжать без пропуска в центр Москвы. Согласитесь, удачное решение для городской логистики.

Наши постоянные читатели знают, что компания Sollers на своем заводе

в Алабуге прекратила выпуск Ford Transit и вместо него с декабря организовала сборку малотоннажников JAC под собственной маркой, обещав их последующую локализацию. Причем помимо прямого аналога Ford Transit в лице Sollers Atlant в серию пошел компактный Sollers Argo.

«Арго» — это семейство фургонов полной массой от 2,5 до 3,5 тонны, построенных на шасси. Предлагаются варианты промтоварных, изотермических, тентованных и бортовых надстроек, позволяющих перевозить 1 тонну полезной нагрузки. Машина создавалась с прицелом на внутригородские перевозки. Бескапотная компоновка позволяет увеличить монтажную длину рамы

под надстройку. Получается, что «будка» внутренним объемом 11 м³ монтируется здесь запросто.

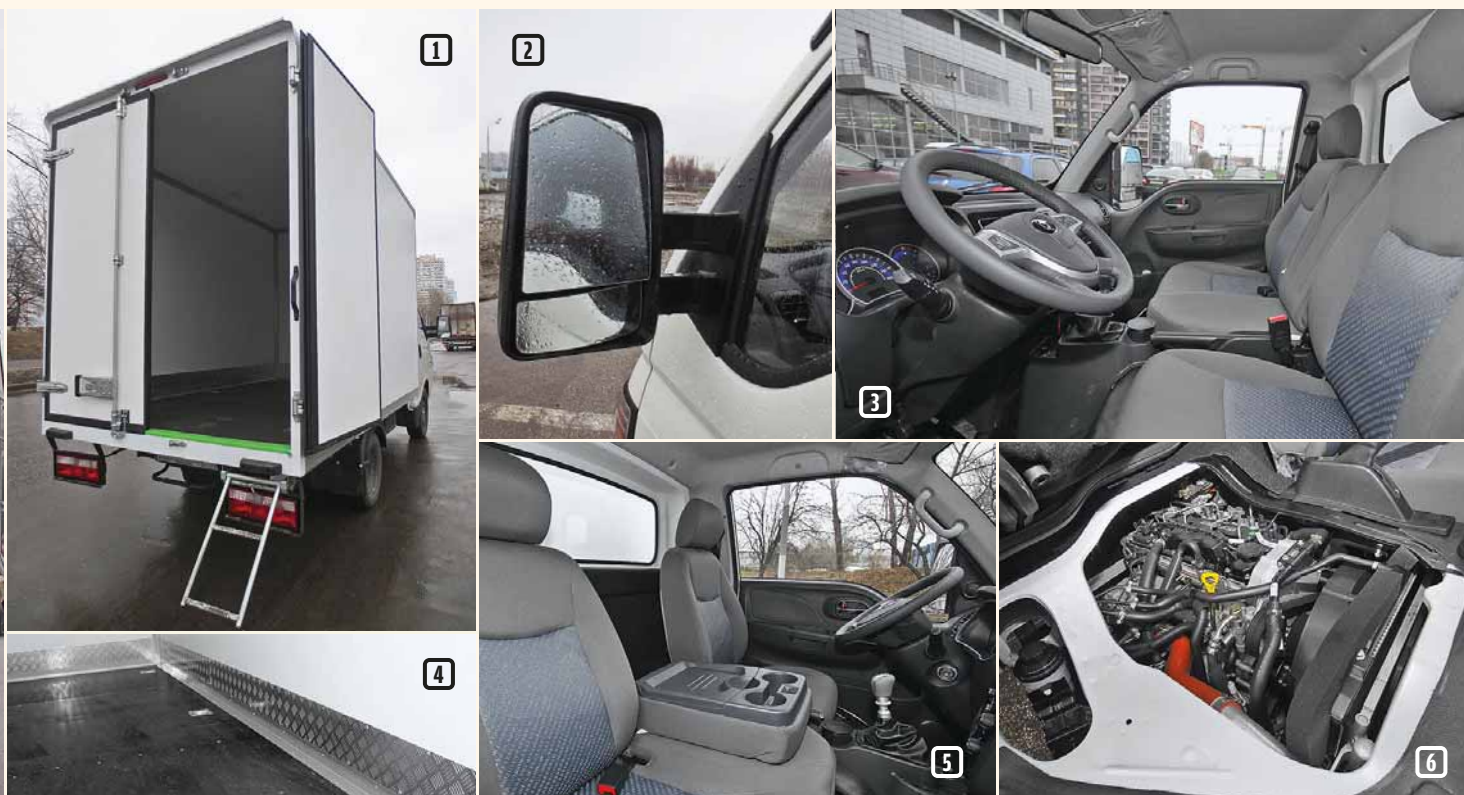
Фактически «Арго» должен занять нишу, где некогда лидирующие позиции занимали корейские Hyundai Porter и Kia Bongo. Правда, здесь ему придется конкурировать с китайским Dongfeng Captain-T, продающимся в России с прошлого года. Но конструктивно Sollers Argo интереснее. Взять, к примеру, переднюю подвеску: она независимая торсионная, на двух поперечных рычагах. По азиатской моде, в первую очередь японской, на грузовике стоят шины разной размерности: передние посадочного диаметра 15 дюймов, на задней оси 13-дюймовые, вдобавок

ГОРОД ВПЕРЕДИ

SOLLERS ARGO ПОЛНАЯ МАССА: 2495 КГ НАЧАЛО ПРОДАЖ: МАРТ 2023 Г.

В ДЕКАБРЕ 2022 ГОДА БЫЛО ОБЪЯВЛЕНО О СТАРТЕ ПРОДАЖ ЛЕГКОГО КОМПАКТНОГО ГРУЗОВИЧКА SOLLERS ARGO, А В МАРТЕ 2023-ГО ПЕРВЫЕ СЕРИЙНЫЕ МАШИНЫ С НАДСТРОЙКОЙ ПРОМТОВАРНОГО ФУРГОНА ПРИШЛИ К ДИЛЕРАМ. ЧТО ЭТО ЗА АВТОМОБИЛЬ И КАКОВЫ ЕГО СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ?

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА



SOLLERS ARGO

Габариты (длина/ширина/высота) 5300/1800/2650 мм

Полная масса 2495 кг

Колесная база 2640 мм

Полезный объем 11 м³

Вместимость топливного бака 70 л

Двигатель HFC4DB21D, дизельный, рядный, 4-цилиндр., Евро-5, 2,0 л, 130 л. с., 3800 при мин⁻¹, 285 Нм при 2300 мин⁻¹

Коробка передач 6 МКП

Подвеска (передняя/задняя) торсионная, независимая / рессорная, зависимая

Тормоза (передние/задние) дисковые/барабанные

Размерность шин 195/70R15C и 155R13C

Заводская гарантия 2 года без ограничения пробега

Межсервисный пробег 15 000 км

они со двоянной ошиновкой. Это сделано, чтобы понизить погрузочную высоту, которая составляет 830 мм. В «Соллерс» подсчитали, что такое решение улучшает погрузку и разгрузку автомобиля на 30%.

В моторной гамме два двигателя: двухлитровый бензиновый HFC4GA33D (147 л. с.; 196 Нм) и дизельный HFC4DB21D (130 л. с.; 285 Нм) такого же литража. Правда, в дилерских центрах предлагаются машины только с дизельным мотором. В составе силового агрегата 6-ступенчатая механическая КП.

Кабина «Арго» считается трехместной, но это справедливо, если все трое ее обитателей будут невысокими и худенькими. Интерьер весьма аскетичный, но надо признать: все сделано аккуратно. На слегка развернутой в сторону водителя центральной консоли кнопки подогрева си-

дений и предпускового подогревателя — это оборудование входит в стандартное оснащение для дизельной версии.

На рулевое колесо вынесено несколько кнопок — для управления аудиосистемой и круиз-контролем. Регулировка рулевой колонки только по углу наклона. Причем величину углового перемещения я бы назвал средней. А вот продольное перемещение водительского сиденья впечатляет. Найти комфортное положение можно для водителя любой комплекции.

Мест для хранения вещей в кабине немного: бардачок перед пассажирским сиденьем с двумя отделениями, формируемыми переставной перегородкой, и спинка ближнего к водителю пассажирского сиденья, которая трансформируется в бокс для документов, судя по размерам — стандартного формата А4. Ну и в потолочной консоли перед плафонами освещения сиденья сделан открывающийся очечник. Плохо только, что на тыльной стенке кабины нет крючков — куда зимой вешать куртку? Другое замечание водителя и пассажира — отсутствие USB-разъемов в кабине. Жаль, ведь по современным меркам гнезда для подзарядки важнее, чем прикуриватель с пепельницей.

Существенно, что модель щедро оснащена уже в «базе». По умолчанию предложены системы ABS, ASR, ESP, подушки безопасности водителя и пассажира, круиз-контроль, кондиционер, центральный замок, аудиосистема с поддержкой MP3. Подогреваемые зеркала заднего вида разделены на два сектора: верхний — обыч-

ный, нижний — с расширенным охватом, чтобы по бокам грузовичка не оставалось слепых зон, опасных при перестроениях.

Смонтированный на раме промтоварный фургон изготовлен из трехслойных сэндвич-панелей толщиной 40 мм. В полу из транспортной фанеры сделаны такелажные петли, а в конструкции запорного устройства есть фиксатор, удерживающий открытую дверь прижатой к боковине кузова.

Что ждет новый коммерческий автомобиль в России? Интерес к нему очевиден, особенно в последнее время, когда активизировался спрос на решения, связанные с онлайн-торговлей. С учетом нынешних правил въезда грузового транспорта в отдельные районы мегаполисов, у машин с перекрещивающимися кольцами на эмблеме есть неплохие шансы стать палочкой-выручалочкой для многих коммерсантов. □

- 1** Промтоварный фургон изготовлен из трехслойных сэндвич-панелей толщиной 40 мм.
- 2** Зеркала заднего вида разделены на два сектора: верхний — обычный, нижний — с расширенным охватом.
- 3** Кабина «Арго» считается трехместной, но это справедливо, если все трое ее обитателей будут невысокими и худенькими.
- 4** В полу из транспортной фанеры сделаны такелажные петли.
- 5** Если опустить ближнюю к водителю полковинку спинки пассажирского сиденья, она превратится в столик с двумя подстаканниками.
- 6** Доступ к двигателю из кабины.



РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

GWM POER KINGKONG

Российские дилеры начали продажи самого большого пикапа в линейке Great Wall Motor, который пришел на смену GWM Wingle 7. Poer KingKong оснащен жестко подключаемым полным приводом с «понижайкой» и неразрезным задним мостом с блокировкой дифференциала. В отличие от «Вингла», новинка будет доступна в России не только с 2,0-литровым дизелем (у «Кинг-Конга» он выдает 150 л. с.), но и с бензиновым турбомотором того же объема, развивающим 190 л. с. При этом АКП в России не будет, хотя в Китае такой пикап можно купить и с автоматом. GWM Poer KingKong представлен в двух комплектациях. Базовая Comfort имеет руль с регулировкой по высоте, литые 17-дюймовые диски, систему стабилизации, две подушки безопасности, датчик давления в шинах, медиасенсор с 10,25-дюймовым экраном, два USB-порта, камеру заднего вида и задний парктроник, кондиционер, электропакет, а также обогревы передних сидений и зоны покоя стеклоочистителей. Стоит такой пикап от 2 799 000 р. Также есть «богатая» комплектация Elite за 2 999 000 р., куда добавлены опции, о которых владельцы Wingle 7 могли только мечтать. Это обогрев руля, климат-контроль, «кожаная» обивка сидений, электропривод кресла водителя, камеры кругового обзора, боковые подушки и шторки безопасности, разъем для подключения видеорегистратора, розетка на 220 вольт и USB-порт в задней части салона. Плюс здесь имеются противотуманные фары с функцией подсветки поворотов, датчики дождя и света, а также дуга позади кабины.



от 2 799 000 р.

FAW BESTUNE B70

Внешность обманчива: хотя FAW Bestune B70 похож на седан, на самом деле он имеет кузов лифтбэк – крышка багажника здесь поднимается вместе с задним стеклом. С учетом габаритов модели (4810x1840x1455 мм, колесная база – 2800 мм), китайская новинка является одноклассником продававшегося в России лифтбэка Skoda Superb, но стоит дешевле. Цены на Bestune B70 стартуют с 2 328 000 р.: столько китайцы просят за машину с 1,5-литровым турбомотором мощностью 160 л. с. и 7-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями. В начальную комплектацию Enjoyment входят две подушки безопасности, светодиодные фары, 18-дюймовые легкосплавные диски, «кожаная» обивка сидений, электрорегулировка зеркал, панорамный люк, 12,3-дюймовый экран медиасенсора, задние датчики парковки, круиз-контроль, бесключевой доступ, отдельный климат-контроль, обогрев передних сидений и электрическая регулировка сиденья водителя с памятью настроек. В комплектации Exclusive за 2 437 000 р. добавлены приборная панель с 7-дюймовым дисплеем, электронный селектор коробки передач, передние датчики парковки и система кругового обзора. За версию с 2,0-литровым турбомотором мощностью 217 л. с. и 6-ступенчатым автоматом Aisin китайцы просят минимум 2 682 000 р. В комплектации Smart здесь дополнительно имеются атмосферная подсветка салона, датчики дождя и света, а также широкий перечень электронных ассистентов, включая адаптивный круиз-контроль с функций удержания в полосе, контроль слепых зон, адаптивный свет фар и т. д. В топовой комплектации Control за 2 779 000 р. 2,0-литровый FAW Bestune B70 отличается наличием тонировки задних стекол, боковых подушек безопасности, электропривода крышки багажника и беспроводной зарядки.



от 2 328 000 р.

FAW BESTUNE T55

Китайская новинка – конкурент кроссовера «Москвич 3», а также Haval Jolion, Geely Coolray и Omoda C5. В России FAW Bestune T55 представлен с единственным турбомотором объемом 1,5 литра и мощностью 160 л. с. в паре с 7-ступенчатым «роботом» DCT. Привод – только на переднюю ось. Цены на FAW Bestune T55 стартуют с 2 289 000 р. за базовую комплектацию Beyond. В нее входят 4 подушки безопасности, климат-контроль, люк с электроприводом, светодиодные фары, электронная приборная панель, медиасенсор с 12,3-дюймовым экраном, бесключевой доступ и запуск двигателя кнопкой, электрзеркала с обогревом, задний парктроник, 18-дюймовые диски и обивка сидений из «кожи». Комплектация Transcend за 2 372 000 р. дополнительно включает панорамный люк, датчики света и дождя, обогрев передних сидений,

электронный селектор коробки передач, беспроводную зарядку и систему кругового обзора. Все автомобили FAW поставляются в Россию напрямую из Китая. Официальная заводская гарантия составляет 5 лет или 100 тыс. км.



от 2 289 000 р.

BAIC U5 PLUS

Китайский BAIC U5 Plus калининградской сборки займет в России место Hyundai Elantra и Kia Cerato. По габаритам (4660x1820x1480 мм) эта модель близка к корейским одно-классникам, но при этом крупнее «Весты». Мотор один – атмосферный 1.5 мощностью 113 л. с., а вот коробка передач может быть как 5-ступенчатая «механика», так и вариатор. Цены стартуют с 1 699 900 р. за версию Luxury с МКП. В ее оснащение входят две подушки безопасности, система стабилизации, 16-дюймовое «литье», кондиционер, медицентр с 12,3-дюймовым экраном, камера заднего вида, парктроник, бесключевой доступ с кнопкой запуска двигателя и обивка сидений из искусственной кожи. Аналогичный седан с вариатором и круиз-контролем на 130 тысяч дороже. Топовая версия Нопог за 1 889 900 р. идет только с вариатором и дополнительно оснащена боковыми подушками безопасности, «климатом», светодиодными фарами, камерами кругового обзора, люком и подогревом зеркал с электроприводом. А вот подогревов сидений, не говоря уже о подогреве руля или лобового стекла, нет даже в «топе».

от 1 699 900 ₽



от 3 760 000 ₽

BAIC BJ40 PLUS

Китайский внедорожник BAIC BJ40 Plus стилистически похож на модели Jeep, а конструктивно это и есть «джип» – с рамой, «понижайкой» и жестко подключаемым полным приводом. Оснащен он 2,0-литровым турбомотором мощностью 225 л. с. и 8-ступенчатым автоматом ZF. Конструктивная изюминка этого внедорожника – съемная пластиковая крыша, которую можно оставить в гараже и наслаждаться поездкой «с ветерком», если за окном нет осадков. Но вариантов выбора для российских покупателей BAIC BJ40 Plus нет: внедорожник доступен в единственной комплектации Flagship, в которую входят две подушки безопасности, раздельный климат-контроль, электропривод водительского кресла, подогревы передних сидений и руля, медицентр с 10-дюймовым экраном, камера заднего вида, парктроник, видеорегистратор, светодиодные фары, «кожаная» обивка салона и 17-дюймовые легкосплавные колеса.

BAIC X35

Кроссовер BAIC X35 — это представитель популярного сегмента B+, в котором еще недавно главенствовали Hyundai Creta и Kia Soul, а теперь заправляют китайские Geely Coolray и Omoda C5. В отличие от вышеуказанных «китайцев», собираемый в Калининграде кроссовер BAIC ощутимо доступнее. Так, базовая комплектация Fashion A с атмосферным 1,5-литровым мотором мощностью 116 л. с. и «механикой» стоит от 1 689 900 р. Правда, оснащен кроссовер за эти деньги достаточно скромно: здесь нет даже системы ESP! Но зато есть две подушки безопасности, кондиционер, медицентр с 8-дюймовым экраном, камера заднего вида, парктроник, светодиодные фары и 16-дюймовое «литье». Все прочие версии BAIC X35 идут с 150-сильным турбомотором того же объема и вариатором. Цены на такой кроссовер стартуют уже с 1 989 900 р. за комплектацию Fashion, где есть все то же самое, что и у версии Fashion A, минус камера заднего вида и плюс ESP с круиз-контролем. Доплатив 70 тысяч, можно взять комплектацию Fashion Plus с люком, обивкой сидений кожзамом и бесключевым доступом с кнопкой запуска двигателя. А в топовой комплектации Luxury за 2 139 900 р. добавятся панорамная крыша и 17-дюймовые колеса. При этом, как и в случае с седаном BAIC U5 Plus, подогревов сидений здесь нет.

от 1 689 900 ₽



OMODA S5

Новый седан Omoda не такой уж новый: в Китае у него есть «брат-близнец» Chery Arrizo 5 Plus (он же Arrizo 6 Pro на зарубежных рынках). Да и с технической точки зрения этот седан не блещет новизной: в его основе платформа M1X с задней полузависимой подвеской, которая ведет свою родословную от Chery M11. При этом на российском рынке уже есть похожая модель под маркой Kaiyi – собираемый в Калининграде седан E5. Но, в отличие от «Кайи», «Омода» будет доступна не только с 1,5-литровым турбомотором мощностью 147 л. с., но и с «атмосферником» того же объема, который развивает 113 л. с. Цены на Omoda S5 начинаются с 2 159 900 р. за базовую версию Life с атмосферным мотором (других комплектаций для «атмосферника» не предусмотрено). Сюда входят 6 подушек безопасности, 16-дюймовые легкосплавные диски, зеркала с электроприводом и обогревом, парктроник, камеры кругового обзора, электронная приборная панель и медицентр с экраном 10,25 дюйма, датчик света, круиз-контроль, кожаный мультируль, электромеханический ручник с автохолдом, бесключевой доступ и запуск двигателя кнопкой, подогревы передних кресел, атмосферная подсветка салона, дистанционный запуск двигателя, «кожаная» обивка кресел и панорамный люк. Турбированная Omoda S5 в минимальной комплектации Tech стоит от 2 269 900 р. Помимо турбомотора сюда входят 17-дюймовые диски, датчик дождя, климат-контроль с ионизацией воздуха, а также подогревы сидений второго ряда, руля и лобового стекла. Но при этом нет люка, боковых подушек и штормок безопасности, а вместо системы кругового обзора – одинокая камера заднего вида. Турбоседан в топовой комплектации Ultra обойдется в 2 469 900 р. Здесь есть все, что и в двух предыдущих версиях, плюс системы помощи водителю, включая адаптивный круиз-контроль с функцией удержания в полосе, систему предупреждения о фронтальном и заднем перекрестных столкновениях и автоматический дальний свет.

от 2 159 900 ₽





ПАРКОВКА



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

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

❏ ОКОЛО ДОМА СТОЯТ ТРИ БРОШЕННЫЕ МАШИНЫ. УЖЕ ОТ ПОЛУТОРА ДО ТРЕХ ЛЕТ БЕЗ ВЪЕЗДА. НЕДАВНО НА ОДНОЙ МАШИНЕ РАЗБИЛИ ОКНО, СПУСТЯ ДВЕ НЕДЕЛИ ХОЗЯИН ТАК И НЕ ПОЯВИЛСЯ. ВОЗМОЖНО ЛИ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ БРОШЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ? И КАК?

❑ Если рассуждать теоретически, то можно через суд признать право на находку. Для этого вам необходимо заявить в полицию, что вы нашли автомобили, и попросить полицейских принять меры по установлению собственников. Скорее всего, на этом все и кончится, так как полиция легко по номеру или по VIN найдет или собственников, или их наследников, после чего вам придется обсуждать вопрос приобретения автомобиля уже с ними. Если же поиски не увенчаются успехом, у вас появится право обратиться в суд и признать право собственности на «найденные» автомобили. После получения положительного решения суда и вступления его в силу автомобили станут вашими.

❏ Я ГРАЖДАНИН УЗБЕКИСТАНА. ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА ТОЖЕ УЗБЕКСКИЕ. НЕДАВНО ПОЛУЧИЛ ВИД НА ЖИТЕЛЬСТВО В РФ И ХОЧУ РАБОТАТЬ НЕ НА СТРОЙКЕ, А ВОДИТЕЛЕМ. МОГУ ЛИ Я ЕЗДИТЬ ТУТ С МОИМИ ПРАВАМИ?

❑ Можете, но только как турист. Чтобы управлять автомобилем в РФ на постоянной основе, вам придется сдать теоретический экзамен.

❏ В АПРЕЛЕ БРАЛ КАРШЕРИНГОВОЕ АВТО. ЗАВЕРШЕНА ЕГО АРЕНДА БЫЛА НА ПАРКОВКЕ У СУПЕРМАРКЕТА. О ТОМ, ЧТО ЭТО ИМЕННО ПАРКОВКА (А НЕ ТРОТУАР), ГОВОРИЛИ И НАВИГАТОР, И КАРТЫ 2ГИС, И ЯНДЕКС-ПАНОРАМА. ЗАПРЕЩАЮЩИХ ПАРКОВКУ ЗНАКОВ НЕ БЫЛО. ЗАВЕРШЕНИЕ АРЕНДЫ ПРОИЗОШЛО В 5 УТРА, А В 10 УТРА ПРОИЗОШЛА ЭВАКУАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ. МНЕ ВЫСТАВИЛИ ШТРАФ. ЕСТЬ ЛИ У МЕНЯ ШАНС ОСПОРИТЬ ШТРАФ И ЭВАКУАЦИЮ? И КАКИЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА МНЕ НЕОБХОДИМО СОБРАТЬ?

❑ Оспорить штраф вы можете только в том случае, если в этом месте парковка действительно была разрешена. Ни навигатор, ни 2ГИС не являются источниками таких данных. Водитель в любом случае должен ориентироваться на знаки, разметку и требования ПДД. Поэтому если указанные требования соблюдены не были, то автомобиль эвакуировали законно, и оспаривать наложенные взыскания у вас оснований нет.

❏ МОЙ ПРОФИЛЬ В ОДНОЙ ИЗ СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЕЙ БЫЛ ВЗЛОМАН, И ТУДА ПОМЕСТИЛИ ПОСТ, ЧТО ЯКОБЫ МОЙ СЫН ПОПАЛ В ДТП И СРОЧНО НУЖНЫ ДЕНЬГИ НА ОПЕРАЦИЮ И РЕАБИЛИТА-

ЦИЮ. ЕСТЬ ДАЖЕ ПРИКРЕПЛЕННАЯ ВЫПИСКА ИЗ БОЛЬНИЦЫ. ДАЖЕ ФОТО ПАСПОРТА МОЕГО ВЫЛОЖЕНО. (САМОЕ СМЕШНОЕ, ЧТО У МЕНЯ ДВЕ ДОЧЕРИ.) КОГДА Я ОБРАТИЛСЯ В ОТДЕЛЕНИЕ ПОЛИЦИИ ПО МЕСТУ ПРОПИСКИ, ТО ТАМ СКАЗАЛИ, ЧТО НИЧЕМ ПОМОЧЬ НЕ МОГУТ. КАК БЫТЬ?

❑ Вам нужно обратиться к администрации социальной сети и попросить заблокировать ваш аккаунт. После чего восстановить к нему доступ уже самостоятельно (при помощи администрации), поменять пароль и удалить недостоверную информацию. Для того чтобы получить какую-то официальную реакцию от полиции, необходимо написать письменное заявление о факте мошенничества и распространения от вашего имени недостоверной информации. В этом случае полиция обязана отреагировать.

❏ КАК ЗАМЕНИТЬ ИНОСТРАННОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ НА РУССКОЕ? Я ГРАЖДАНИН АРМЕНИИ, НО РАБОТАЮ В РОССИИ.

❑ Для работы в России, связанной с управлением транспортными средствами, вам необходимо получить российское водительское удостоверение. Для этого нужно обратиться в ГИБДД – любой экзаменационный отдел. При обращении вас попросят написать заявление, пройти медкомиссию и оплатить пошлину. После этого вам надо будет сдать теоретический экзамен. В случае успешной сдачи вам выдадут российское водительское удостоверение.

❏ НА ПАРКОВКЕ ЗАДЕЛА ФАРКОПОМ ДРУГУЮ МАШИНУ. НА МОЕЙ ПОВРЕЖДЕНИЙ НЕТ, А НА ТОЙ МАШИНЕ НЕМНОГО ПОМЯТ ЗАДНИЙ БАМПЕР, ПОВРЕЖДЕН ГОСНОМЕР И РАМКА НОМЕРА. ОСТАВИЛА СВОЙ НОМЕР ТЕЛЕФОНА ПОД СТЕКЛОМ, ТОРОПИЛАСЬ НА РАБОТУ. ЧЕРЕЗ ЧАС ПОСТРАДАВШИЙ СВЯЗАЛСЯ СО МНОЙ И ПРЕДЛОЖИЛ ВСЕ ОФОРМИТЬ ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ. Я ПРЕДЛОЖИЛА ОТВЕЗТИ ЕГО МАШИНУ В СЕРВИС И ОПЛАТИТЬ РЕМОТ БЕЗ ПРОТОКОЛА. ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ ЭТО ДТП, МОГУТ ЛИ МЕНЯ ПРИВЛЕЧЬ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ЕСЛИ ПОСТРАДАВШИЙ ВЫЗОВЕТ ДПС И СООБЩИТ, ЧТО Я УЕХАЛА?

❑ Да, такое событие является ДТП, и если его не оформить в установленном порядке, вас могут привлечь к ответственности – от штрафа 1000 – 30 000 рублей, до лишения права управления на 1-2 года или ареста на 15 суток. Поэтому я бы рекомендовал оформить происшествие «по европротоколу» и таким образом минимизировать риски быть привлеченной к ответственности.

❏ НЕДАВНО ПОПАЛ В ДТП С ВЕЛОСИПЕДИСТОМ. ПО ЕГО СЛОВАМ, ОН СИЛЬНО ПОВРЕДИЛ НОГУ. ОТ МЕДЭКСПЕРТИЗЫ ОН ОТКАЗАЛСЯ. У МЕНЯ ПОВРЕЖДЕНЫ КРЫЛО, БАМПЕР И ФАРА, ВСЕГО ТЫСЯЧ НА 50 ПО НЫНЕШНИМ ЦЕНАМ. СЕЙЧАС НАЧАЛОСЬ СЛЕДСТВИЕ. МОГУ ЛИ Я ВОССТАНОВИТЬ СВОЕ АВТО ДО ВЫНЕСЕНИЯ РЕШЕНИЯ, КТО ПРАВ, КТО ВИНОВАТ? И КАК ПОТОМ ВЗЫСКАТЬ СУММУ С ВЕЛОСИПЕДИСТА, ЕСЛИ ОН БУДЕТ ПРИЗНАН ВИНОВНЫМ В ДТП?

❑ Если ваш автомобиль не является вещественным доказательством по делу, то никаких ограничений по его ремонту быть не должно. Но я бы рекомендовал до окончания разбирательства по делу автомобиль не ремонтировать. Так как в случае ремонта до установления виновного процесс возмещения вреда может быть сильно усложнен. Если по тем или иным обстоятельствам ремонт необходим, для начала уточните у следователя, не будет ли у него возражений. Если он даст разрешение на ремонт, пригласите оценщика для описания и оценки повреждений. На оценку обязательно позвоните предполагаемого виновника. После этого можно будет отдавать автомобиль в ремонт. Ремонт обязательно должен быть в сервисе, с оформлением всех необходимых документов – заказ-наряд, чеки на оплаченные суммы и так далее. При этом в заказ-наряде перечень работ должен совпадать с указанными в акте осмотра экспертом-оценщиком. Сохраните все документы об оплате. Только при соблюдении этого порядка у вас есть немалые шансы получить возмещение вреда с виновника в будущем судебном процессе. ❑

РЕМОТ ОБЯЗАТЕЛЬНО ДОЛЖЕН БЫТЬ В СЕРВИСЕ, С ОФОРМЛЕНИЕМ ВСЕХ НЕОБХОДИМЫХ ДОКУМЕНТОВ

ТЕЛЕКАНАЛ

АВТО
ПЛЮС

Смотрите каждый день
по будням, **каждый час**
самые актуальные:

ОБЗОР ИНТЕРЕСНЫХ ТЕМ НЕДЕЛИ

«НОВОСТИ С КОЛЁС»

ВЫСТАВКИ • МУЗЫКАЛЬНЫЕ ФЕСТИВАЛИ
АВТОСАЛОНЫ • МОТОШОУ • ТЕСТЫ
РЕГАТЫ • АВТОПРОМ • НОВИНКИ
ОБЗОРЫ

НОВОСТИ НЕДЕЛИ:

ПО СУББОТАМ В 18:00 (КРОМЕ 13 МАЯ)

16+

Реклама



ПАРКОВКА

ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



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

В НАЧАЛЕ ЯНВАРЯ ТЕКУЩЕГО ГОДА В МОСКВУ НА ТРИ ДНЯ МОРОЗЫ

пришли. Три дня срок небольшой, но мне, как говорится, хватило. Аккумулятор на моей машине окончательно сдох. Пару раз попытался, но батарея уже девять лет, вот она и «крякнула». Ладно, я к этому был морально готов. Деньги на новый аккумулятор отложил давно. Стал пытаться тормознуть машину, чтобы от нее прикурить и поехать в магазин за новым. Дело утром было, народ на работу едет, никто не останавливается. Наконец на мои вялые взмахи руки отозвалась дама на корейском кроссовере. Я к ней: «Мадам, мне бы прикурить». За рулем барышня средних лет. Симпатичная, не блондинка. Достает из сумочки пачку дорогих сигарет с золотым обрезом у фильтра. Потом из кармана зажигалку. Хотел было позубоскалить про автоблондинок, но, видя женщину (и ее дорогие сигареты), не стал. Закурили мы оба. При этом на улице холодно, а она боковое окно опустила на всю катушку. Понимаю, что искать придется кого-то другого, кто сможет прикурить меня. Сказал ей: «Спасибо большое». В ответ тетка как заржет! Я в недоумении, а она мне: «Да приколотась я. Сама утром с пускача завелась». И протягивает мне коробочку размером с кубик Рубика. Хм, я и не знал, что такие бывают, я-то огромные провода с «крокодилами» ждал, а тут коробочка маленькая для прикуривателя. Метнулся к машине, завел своего динозавра с первого раза, подбегаю к барышне, опять благодарю. Кивнула она, волшебный кубик в бардачок положила и уехала. А я ей вслед долго махал рукой. Есть же добрые феи на свете!

А. Тараскин, Москва



НАБОР ОТ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ Н. ПОГОДИН

КАК-ТО ПОСЛЕ МОЩНОГО

снегопада выехал утром на работу, прихватив с собой жену. Дороги расчищали только центральные, всякие проулки-переулки еще не чищены, но нам не привыкать – выезжаем из дворов по накатанной колее. При выезде на улицу приличный снеговой горб: только прошел трактор, который снег с проезжей части счищал. А у меня старый «Лансер»-пузотерка. Снежный вал я пробил, а дальше забуксовал.

Посадила за руль жену. Она видит плохо, до того только пару-тройку раз летом от дома до дачи ездила. Толкал, толкал машину – никак. Жена езду враскачку поймать не может, уже сожженным сцеплением воняет на всю округу. Сидит, истощено газует, но толку мало. Между тем уже очередь из жаждущих выехать из нашего дворового снежного плена образовалась. Блин, думаю, ну хоть бы кто помог, подтолкнул. В итоге высадил я жену из-за руля, сам сел, а благоверной говорю: «Делай вид, что толкаешь, но изгибайся при этом соблазнительно, по-женски». Как раз у жены пуховик был такой приталенный. Для того чтобы картинно толкать машину – самое то! Минуты через две нам «на помощь» сразу трое мужиков прибежали. Почти на руках машину вынесли на улицу.

Н. Погодин, Рязанская обл.

ВЕЧЕРОМ ВЫГУЛИВАЮ У ДОМА СВОЕГО «ВОЛКО-

дава», маленького терьера. Перед домом парковка параллельная. Среди машин есть место. Как раз хватит для небольшой машинешки типа «Матиза». До подъезда всего метра три, лакомый такой кусочек для парковки компактной машины на ночь. Но это если умеешь парковаться. Вот вижу, что на это место нацелилась соседка, у нее маленькая «праворукая» японская малолитражка. Закурил, жду, когда спектакль под названием «женщина паркуется» начнется. Даже собаку на поводок взял на всякий случай. Гляжу, а барышня уверенно крутит рулем, пытается втиснуться в ограниченное пространство. При этом мне слышно, что из динамиков даме кто-то подсказывает какой маневр ей совершить. Она слушает команды и сообразно им рулит. Запарковалась в несколько приемов – от бамперов еще по метру в каждую сторону. Вышло это у нее ловко. Наверное, какой-то навороченный парковочный ассистент установлен, подумал я. Зашли мы вместе в лифт. Спрашиваю: – Что за парковочная система у вас в машине стоит? Вы так ловко припарковались.

– А это муж с телефоном на балконе мне помогал.

Р. Погосов, Воронеж



Рис. Виталия Подвицкого

Подвицкий



Продукция Nord — уверенность в долгосрочной работе техники

Компания «НТК Нордоил» активно участвует в государственной программе по импортозамещению и с 2016 года производит высококачественные смазочные материалы и технические жидкости для разных сегментов под собственным брендом Nord.

- Изготавливаем нашу продукцию в России, что позволяет нам конкурировать с отечественными производителями по цене и не уступать по качеству импортным.
- Используем уникальные формулы для самых современных автомобилей и оборудования.
- Вся продукция адаптирована к суровому российскому климату.
- Только высокотехнологичные присадки мировых производителей.
- Качественные, низкосернистые и стабильные базовые масла.
- Продукция соответствует всем стандартам качества ISO.

Компания «НТК Нордоил» развивает собственную розничную сеть и открывает сеть брендовых магазинов, реализующих продукцию собственного производства по следующим адресам:

- Московская область, Солнечногорский район, д. Дурыкино, 56 а.
- Московская область, г. Талдом, ул. Советская, 45 а.
- г. Тверь, Московское шоссе, 24 а.

В перспективе планируется дальнейшее развитие розничного направления.



Начните сотрудничество сейчас!

тел.: 8 (800) 775-50-52

e-mail: info@nord-oil.com, www.nord-oil.com



LUBRIGARD®

PREMIUM LUBRICANTS



lubrigard.ru

LUBRIGARD PRO. СОСТАВ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ.

4 принципа производства LUBRIGARD PRO:



Высококачественные базовые масла от мировых лидеров

Полный отказ от использования базовых масел Группы I слабой степени очистки. Использование только высококачественных базовых масел с высоким индексом вязкости производства Северной Америки, Азии и Европы.



Адаптированные рецептуры

Рецептуры, не только соответствующие самым строгим требованиям производителя техники, но и адаптированные под экстремальные климатические условия, локальную специфику эксплуатации и сервисного обслуживания.



Высокоэффективные присадки

Применение пакетов присадок от лидирующих в мире зарубежных производителей: Oronite, Lubrizol, Infineum, Afton и Evonik.



Международные стандарты качества

Производство на зарубежных площадках, которые полностью соответствуют международной системе менеджмента качества ISO 9001:2015.



Технология
PROtective GARD®



реклама