



TANK 500
МОНОПОЛИСТ



ОМОДА S5
ТАРИФ
«КОМФОРТ»

№ 6-7 (357) ИЮНЬ – ИЮЛЬ 2023 WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО



LADA VESTA NG

РЕИНКАРНАЦИЯ

ТЕСТЫ

- CHERY TIGGO 8 PRO e+
- BENELLI TRK 502 X

«ВАЛДАЙ 8»

ЦИФРА ВМЕСТО NEXT



VOYAH FREE
ГОСТИ
ИЗ БУДУЩЕГО?



SKYWELL HT-i
ПО ПРОСЬБАМ
ТРУДЯЩИХСЯ



МОТОРНЫЕ МАСЛА

ROLF ULTRA

01. НИЗКИЙ РАСХОД МАСЛА
НА ДОЛИВ

02. ЛЕГКИЙ ЗАПУСК
ПРИ ЭКСТРЕМАЛЬНО
НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУРАХ

03. СОХРАНЯЕТ МАКСИМАЛЬНЫЙ
УРОВЕНЬ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ
ХАРАКТЕРИСТИК В ТЕЧЕНИЕ
ВСЕГО МЕЖСЕРВИСНОГО
ИНТЕРВАЛА

ROLF

Qualität ohne Kompromisse

S9

3-Synthetic
motor oil

ULTRA

Ultimate Performance
Gasoline & Diesel

5W-30
ACEA C3

GTL TECHNOLOGY

LOW ASH CONTENT

PAO EXTREME

APPROVALS/MEETS:

API SN/CF; ACEA C3; MB 229.51;

VW 504.00/507.00; BMW LL-04; PORSCHE C30



www.rolfoil.ru



СЛАВА ЧЕЛОВЕКУ ТРУДА!

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

В ПРОШЛОМ МЕСЯЦЕ АВТОВАЗ ОБНОВИЛ ПРОГНОЗ ПО ЛЕГКОВЫМ АВТОМОБИЛЯМ И ЛЕГКОМУ КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ, КОТОРЫЕ БУДУТ ПРОДАНЫ В 2023 ГОДУ. ЛЮБОПЫТНО, ОТ ЧЕГО БОЛЬШЕ ЗАВИСИТ ЭТА ЦИФРА – ОТ НАЛИЧИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ИЛИ ОТ СПРОСА ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ?

ТЕПЕРЬ АВТОРЫНОК МОЖЕТ, по словам президента АвтоВАЗа Максима Соколова, приблизиться к 875 тыс. проданных автомобилей, хотя ранее цифра, озвученная им, составляла 800 тыс. В пандемию, например, автомобилей элементарно не хватало, были нарушены логистические цепочки — не было ни самих машин, ни их комплектующих. Дальше наш рынок официально покинули европейские, американские, почти все японские бренды, а корейские заморозили деятельность. Разумеется, как следствие цены не то что поползли,

а практически мгновенно устремились в заоблачную высь. Что же происходит сейчас? Неужели проблемы решились?

Это действительно так: проблемы тяжело, через хитрые схемы, но все же худо-бедно решаются. На калининградском «Автоторе» обещают собирать 20 различных автомобилей, «Москвич» наращивает обороты, каждый месяц официально презентуются несколько новинок из Китая. Тот же АвтоВАЗ, доля которого на рынке в отдельные месяцы превышала 40%, открыл несколько новых сборочных площадок. Может сложиться впечатление, что если не наступило изобилие, то, по крайней мере, с нехваткой автомобилей покончено. Но возникает вопрос: кто же все эти машины купит? Не секрет, что у того же «Москвича» или АвтоВАЗа значительная часть продукции разойдется по корпоративным клиентам, а оставшиеся народные автомобили, разумеется, должны купить частники, и не только бюджетную «Гранту», но и новую «Весту NG». А если на это посмотреть с другой стороны — со стороны потенциального покупателя? «Гранта» от 700 тыс. р., «Веста» с «механикой» и практически пустая от 1240 тыс. р. — дорого это или нет? Кто-то скажет, цены вполне доступные, если учесть разнообразные программы кредитования. Ведь к приличному «китайцу» без 3 миллионов и не подступишься. Кому-то и одной месячной зарплаты хва-

тит на приобретение «автомобиля мечты», но как же быть человеку труда?

Логично предположить, что новую «Весту» с большим удовольствием приобрели бы сотрудники самого АвтоВАЗа. Но если посмотреть список вакансий автогиганта, предлагаемые зарплаты роскошными не покажутся. Например, вилка инженера-конструктора 29 100 — 41 000 р., а ведущему инженеру-электронике полагается 42 000 — 52 800 р. И такая ситуация не только на АвтоВАЗе. Вот, скажем, саратовский завод автономных источников питания, мечтающий стать первым и единственным в стране производителем литий-ванадиево-фосфатных аккумуляторов для электромобилей, считает нормальным уровень зарплаты инженера-химика 32 000 р., а инженера-технолога — 35 000 целковых. И ведь речь идет о специалистах, занимающихся выпуском инновационной продукции! Как же тут на «Весту» накопить?!

Любопытно, что доля ФОТ в себестоимости продукции как была в СССР в районе 20%, так и осталась. В Европе же она составляет 50–60%, а за океаном около 70%. Откуда взяться трудовому резерву? Разве захочет молодой человек тратить время на учебу, становиться классным специалистом, после чего социальный лифт поднимет его до дохода в 35 000 рублей? При этом не уверен, что в сторону «Весты» смотрит пресловутый айтишник с окладом 200 тысяч, ему, может, вообще автомобиль не нужен. Но речь совсем не о социальном разрыве, отсутствии среднего класса и кадровом голоде. Просто в отсутствие мотивированного спроса наш автомобильный рынок будет расти очень медленно, и боюсь, к показателям рекордного по продажам 2012 года мы подойдем ой как нескоро. □



12



26



34



ПОДИУМ

- 6** НОВОСТИ
- 10** ИНТЕРВЬЮ С ДЕНИСОМ МИГАЛЕМ

ПОЛИГОН

- 12** TANK 500
- 18** VOYAH FREE
- 22** SKYWELL HT-i
- 26** OMODA S5
- 30** CHERY TIGGO 8 PRO e+
- 34** LADA VESTA NG
- 40** CHERY TIGGO 8 PRO MAX

МОТОПАРК

- 44** BENELLI TRK 502 X
- 46** МАСЛА NORD OIL
ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ





БОЛЬШЕ ВПЕЧАТЛЕНИЙ ВМЕСТЕ!



РЕКЛАМА

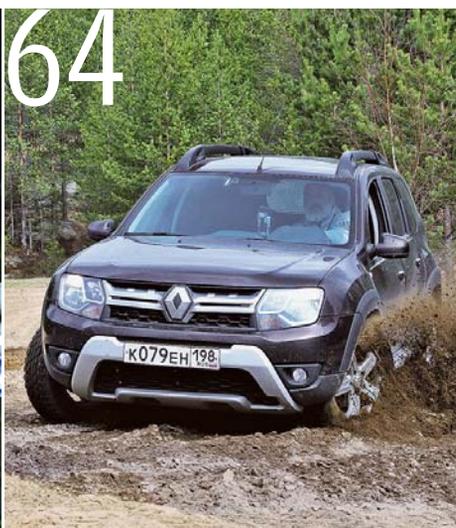
ПОЛНЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ТЕХНИКИ НА CFMOTO.SU

2 ГОДА ГАРАНТИИ
БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОБЕГА

8 800 555 1422

СЕРВИС И ЗАПЧАСТИ
В ЛЮБОМ РЕГИОНЕ РОССИИ

4464



74

ГАРАЖ

- 48** НОВОСТИ
- 49** ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ REINWELL
- 50** ВЫСТАВКА СТО EXPO
- 56** NAVITEL NS150
- 58** АВТОХИМИЯ GRASS
- 60** РОССИЙСКИЙ РЫНОК СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ
- 64** ТЕСТ ШИН NOKIAN OUTPOST AT

КОМТРАНС

- 68** НОВОСТИ
- 72** КОНКУРС «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ 2023»
- 74** «ВАЛДАЙ 8»

МАГАЗИН

- 76** НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

- 78** ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ
- 80** ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



**МЫ
В TELEGRAM**
@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 6-7 (357) июнь – июль 2023

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ
ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ
ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОН СИКУЛЕР
РЕДАКЦИЯ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
 НАТАЛЬЯ УМНОВА
 МАКСИМ ФЕДОРОВ
 СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ
ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН
ЦВЕТКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ
РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ АЛЕНА КЕЧИНА
ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, МОСКВА: **РУКОВОДИТЕЛЬ** ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
 Телефон +7 (499) 455-1663
 v.avdeev@skoleso.ru
 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»:
 rodписка.pochta.ru П8534 (интернет-каталог)
 акс.ru/catalogs 314776 (интернет-каталог)
 ural-press.ru 314776 (интернет-каталог)
 Каталог Крыма 22994 (печатный каталог)

Тираж – 152 000 экземпляров СВОБОДНАЯ ЦЕНА
Наименование: «5 Колесо».
Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-68812 от 17.02.2017.
Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Выходит с сентября 1993 года

УЧРЕДИТЕЛЬ/ИЗДАТЕЛЬ 000 «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 000 «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 23.06.2023

Дата выхода в свет 25.06.2023

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



ВЫБЕРИ СВОЙ ФОРМАТ MOSQUITOS



Реклама

* На основании заключения ФГБУН ФНИСЦ РАН от 29.01.2021 года. Подготовлено по результатам социологического опроса, прове денного с 13.01.2021 года по 28.01.2021 года, среди покупателей автохимии по показателю известности бренда и доверия потребителей. Опубликовано на сайте grass.su



«ПЯТЕРКА» С ПЛЮСОМ

BMW 5-Й СЕРИИ. БАВАРСКИЙ АВТОКОНЦЕРН ПРЕДСТАВИЛ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ПОПУЛЯРНОЙ БИЗНЕС-МОДЕЛИ В КУЗОВЕ G60 – В НЕМ ВПЕРВЫЕ ЕСТЬ НЕ ТОЛЬКО МАШИНЫ С КЛАССИЧЕСКИМ ДВС И ГИБРИДЫ, НО И «ЭЛЕКТРИЧКИ».

Переход от кузова G30 к G60 принес баварской «пятерке» много изменений. Во-первых, **МАШИНА СТАЛА ЗАМЕТНО КРУПНЕЕ:** длина выросла почти на 10 см и теперь превышает пятиметровую отметку, ширина – на 3,2 см, высота – на 3,6 см. Колесная база увеличилась не так ощутимо, всего на 2 см, а багажник даже уменьшился в размерах – с 530 до 520 л (480 л – у электрических версий). При этом дорожный просвет стал на сантиметр больше. Ну, а во-вторых, «пятерка» получила новый дизайн. И если снаружи отличия от предшественницы не столь заметны (здесь, к счастью, нет двухэтажной оптики, зато есть утопленные дверные ручки, подсвеченные «ноздри» и аэродинамичная корма), то внутри новинка изменилась кардинально. Впрочем, все интерьерные новшества здесь переключаются с другими новинками BMW.



Машина лишилась традиционной «суфлерской будки» на торпедо: панель приборов заменил 12,3-дюймовый дисплей. На передней панели стало меньше кнопок – управление системами выведено на **14,9-дюймовый экран, ОБЪЕДИНЕННЫЙ С ЭЛЕКТРОННОЙ «ПРИБОРКОЙ».** И хотя экран этот сенсорный, в BMW сохранили традиционный джойстик iDrive на центральном тоннеле. Физические кнопки на руле и под центральным экраном также заменили сенсорными, но с тактильной обратной связью. А в качестве опции доступна сенсорная панель на дверных картах.

ЗАДНИХ ПассажиРОВ, помимо большего запаса места в ногах, можно порадовать опциональным 4-зонным климат-контролем, подогревом дивана и роскошным видом через стеклянную панорамную крышу длиной 84 см.



ОТ ПРЕДШЕСТВЕННИЦЫ НОВИНКА УНАСЛЕДОВАЛА ПЛАТФОРМУ CLAR с двойными рычагами подвески спереди и многорычажкой сзади, опциональной пневмоподвеской и управляемыми колесами задней оси. Но моторная гамма изменилась. Все версии с ДВС теперь оснащаются 8-ступенчатым автоматом со встроенным стартер-генератором, то есть являются гибридными. Самая слабая бензиновая «пятерка», BMW 520i, развивает 190 л. с., но благодаря электрическому помощнику общая отдача силовой установки составляет 208 л. с., а разгон до сотни занимает 7,5 с.

В «базе» седан заднеприводной, а **ПОЛНЫЙ ПРИВОД xDRIVE ДОСТУПЕН ТОЛЬКО ДЛЯ СТАРШИХ МОДИФИКАЦИЙ,** BMW 530i и 540i мощностью 258 и 381 л. с. соответственно. Дизельные версии пока порезали до одной-единственной, BMW 520d, которая развивает 197 л. с. и ускоряется до сотни за 7,3 с. Здесь есть возможность выбора между задним и полным приводом. В следующем году обещают новые дизельные «шестерки», а также подзаряжаемые гибриды.

НАЧАЛЬНАЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ВЕРСИЯ BMW I5 EDRIIVE40 имеет задний привод и один электромотор мощностью 340 л. с., который позволяет набирать 100 км/ч за 6 секунд. Полноприводной BMW i5 M60 xDrive оснащен двумя двигателями: на 261 л. с. спереди и на 340 л. с. сзади. Пиковая отдача тандема – 601 л. с., а на разгон до сотни у такой версии уходит всего 3,8 с. Заявленный запас хода «электричек» варьируется от 497 до 455 км.

САНКЦИЯМИ ПО АВТОРЫНКУ

Согласно новому пакету санкций Евросоюза, в РФ теперь нельзя ввозить любые электромобили, гибриды и машины с двигателем объемом больше 1,9 л. Причем речь идет не только о новых, но и о подержанных автомобилях. Впрочем, для большинства россиян это ограничение погоды не сделает. Из-за дорогого евро завозить машины из ЕС весьма накладно. В основном оттуда перегоняли модели класса «премиум», не попадающие под порог в 50 тысяч евро. Что касается электромобилей и гибридов – это и вовсе эксклюзив для весьма ограниченного круга покупателей. Так что очередной санкционный «пакет с пакетами» усложнит жизнь только любителям Audi, BMW и Mercedes-Benz, которые непременно хотят машину из Европы. Ввезти ее можно будет окольными путями (через Эмираты, Армению или Казахстан), но это выйдет дороже.



КОМИССИОННЫЕ ПРОДАЖИ

от автомобильного
маркетплейса *FRESH*

Бесплатная
реклама и продажа
по всей России

Доставка авто
покупателю в любой
регион присутствия компании

Уникальный
продукт - техническая
защита

Предпродажная
подготовка

Бесплатная
диагностика

Юридическое
сопровождение на всех
этапах сделки

FRESH





УКЛОНИСТОВ ЛИШАТ ПРАВ

МВД РФ утвержден порядок ограничения прав на управление автомобилем за неявку в военкомат. Информация о том, что на уклониста наложено такое ограничение, будет вноситься в единый реестр воинского учета, после чего в течение суток эти данные поступят в единую базу ГИБДД. Таким образом, все уклонисты будут автоматически приравнены к тем, кто лишен водительских прав, и к ним будут применяться те же меры административных наказаний, что и к обычным

«лишенцам». И если уклонист все же решит сесть за руль, согласно ч. 2 ст. 12.7 КоАП ему грозит штраф 30 тысяч рублей либо арест на срок до 15 суток. В качестве альтернативной меры наказания суд может назначить уклонисту обязательные работы на срок от 100 до 200 часов.



«ЛАДА» ПО-КИТАЙСКИ

На бывшем российском заводе Nissan, переименованном в предприятие «Лада Санкт-Петербург», началось производство кроссверов Lada X-Cross 5. Эта модель – не что иное, как китайский FAW Bestune T77, хотя официально об этом АВТОВАЗ не говорит, чтобы не подставлять своего «восточного партнера» под санкции. Продажи кроссвера стартуют в конце лета – начале осени, а стоить он будет 2–2,5 млн рублей, в зависимости от оснащения. В этом году на заводе «Лада Санкт-Петербург» планируется выпустить около 10 тысяч машин. В следующем – уже 30 тысяч, причем трех моделей: к Lada X-Cross 5 добавится еще один кроссвер и седан D-сегмента, также FAW.

LADA ISKRA

«ИСКРА» ВМЕСТО «ГРАНТЫ»

Будущий преемник «Гранты» получил свое собственное имя — «Искра». Так будет называться семейство малолитражек B-класса, включающее седан и 5-дверный хэтчбек, разработку которых АВТОВАЗ вел совместно с Renault. По сути Lada Iskra — это модификация европейских «бюджетников» на новой «логановской» платформе SMF-B-LS, но с оригинальным дизайном кузова и салона. Изначально производство «Искры» планировалось запустить в этом году. Прототип новинки был давно готов, но после исхода Renault из России, проект, завязанный на импортные комплектующие, поставили на паузу. Но не похоронили! По словам главы АВТОВАЗа Максима Соколова, премьера Lada Iskra состоится в конце 2024 года, а ее производство стартует в 2025-м. При этом до 2027 года новинка будет выпускаться параллельно с «Грантой».

«КИТАЙЦЫ» ИЗ КАЛИНИНГРАДА

Калининградский завод «Автотор» объявил о подготовке к запуску серийного производства китайских внедорожников BAIC BJ40 с 2,0-литровым турбомотором мощностью 225 л. с., 8-ступенчатый автоматом ZF, раздаточной коробкой с «понижайкой» и съемным пластиковым верхом. Стоит китайский «джип» калининградской сборки 3 760 000 р. Еще одной китайской новинкой, производство которой начнется на «Автоторе» в третьем квартале, станет среднеразмерный кроссвер BAIC X55. При этом до конца года в Калининграде планируют освоить выпуск еще четырех (!) моделей китайской марки.



ТАКОЙ ПИКАП НАМ НУЖЕН

Московский завод кузовных деталей «Альфа Автоматив Техноложиз» показал ходовой прототип пикапа на базе Lada Niva Travel. Новинка не имеет никакого отношения к АВТОВАЗу — это самостоятельный проект ААТ. И тем удивительнее, насколько стильным и гармоничным получился пикап. По оценкам генерального директора «Альфа Автоматив Техноложиз» Зоригто Саханова, в случае одобрения проекта АВТОВАЗом для серийного пикапа потребуется разработать оснастку и наладить выпуск 40% оригинальных деталей кузова. Хочется верить, что проект получит жизнь, так как на рынке не хватает бюджетных коммерческих автомобилей, да и частным покупателям такой пикап наверняка придется по душе.

HONDA ВЕРНУЛАСЬ В РОССИЮ

В России возобновились продажи автомобилей Honda, причем модельный ряд стал в разы шире, чем было два года назад! Если раньше покупателям приходилось выбирать между Honda CR-V и Pilot, то теперь им предложено восемь моделей. Это седаны Civic и Accord, минивэн Odyssey, а также пять кроссверов: компактные Vezel и ZR-V, большое кросс-купе UR-V и CR-V. Цены высокие, но Honda в России уже давно не ассоциировалась с доступной маркой. Так, Vezel и ZR-V можно взять за 3,6–4 млн, CR-V 5-го поколения стоит 4,3–4,8 млн, а модель 6-й генерации — 5,4–6,3 млн рублей. Автомобили Honda везут в Россию из Китая через компанию «Мотор Плейс», ставшую субдистрибьютором «Хонда Мотор Рус». Машины продаются как новые, с официальной заводской (!) гарантией 3 года или 100 000 км. При этом владельцам будет оказана полная сервисная поддержка, включая поставки оригинальных запчастей и масел.



MIMS automobility MOSCOW

Международная выставка запасных частей,
автокомпонентов, оборудования и товаров
для технического обслуживания автомобиля

21 – 24 августа 2023

ЦВК «Экспоцентр»

Москва



Организатор

ИТЭИМФ
EXPO

Получите бесплатный
билет на сайте



www.mims.ru

Рекламодатель ООО «АйтиИМФ Экспо» ИНН: 7708326524

Реклама. 0+

**Q Что такое FRESH Маркетплейс?**

A Мы в компании FRESH уже прошли довольно длинный путь от трансформации из классического дилера в мощную современную цифровую площадку. Считаем, что продавать автомобили классическим способом, во-первых, не круто, а самое главное, совершенно неудобно для клиента. Клиент не понимает, что берет, почему именно за такую цену берет и так далее. Кроме того, после ковида потребительская модель в целом изменилась. Люди сегодня готовы покупать товары совершенно другим способом, включая автомобили. И сегодня автомобили остаются последним, наверное, товаром, который покупать по-прежнему сложно и рискованно.

Например, как сегодня работают классифайды? Когда ты видишь на площадке какой-то автомобиль, ты видишь какой-то телефон, но он даже не настоящий, а подменный. Ты звонишь, куда-то едешь, проверяешь, оплачиваешь, оформляешь и ты все равно не в безопасности. Представим эту ситуацию на картошке. Захотел купить картошки, а тебе в ответ говорят, что не знают толком, какая там картошка, где именно она лежит, свежая, вялая, а то и пропущенная, что надо с собой взять мешок обязательно, а может, не мешок, а телегу, но ты все равно плати сюда сейчас, а с картошкой потом сам разбейся. Вот примерно так дико выглядит сегодня автомобильный рынок. Мы решили это поменять.

Q Сколько автомобилей сегодня продается онлайн?

A Сегодня каждая четвертая машина во FRESH продается онлайн. Мы работа-

ем над трансформацией клиентского пути и хотим, чтобы на каждом этапе клиент понимал, что происходит, и покупал автомобили вне зависимости от того, в каком регионе России он проживает. Мы представлены в девяти городах и строим такую сетку работы, чтобы автомобилист, например, из Тюмени мог купить машину из любого региона нашего присутствия, мог спокойно оплатить эту машину в едином экполе, оформить доставку и так далее. А главное, чтобы он получал прозрачный сервис. Это мы и называем «маркетплейс».

Q То есть основной упор идет на онлайн-продажи?

A Нет. Не обязательно онлайн в полном понимании этого слова. Автомобиль — «тяжелый» товар, так что автомобильный маркетплейс может совмещать онлайн, офлайн и предлагать даже некий гибридный онлайн. Что это такое? Например, клиент приходит сам в наш центр в Тюмени. Он видит, допустим, несколько сотен автомобилей, которые там представлены, но не может выбрать ни один из них. Тогда прямо в этом центре мы ему показываем наш ассортимент в других регионах. С диагностикой, видеопрезентацией и всеми нашими сервисами. Он выбирает машину из, например, Воронежа. А мы через три дня ее доставляем ему. Это мы называем гибридный онлайн.

Q Какие шаги вы предпринимаете, чтобы заслужить доверие клиентов?

A У нас очень хорошо оцифрован автомобиль. Когда мы показываем клиенту наши диагностики, описание, видео и фотоматериалы, он понимает, что

он сам эту машину никогда так не осматривает. Когда он видит нашу экспертизу, тогда и формируется доверие. Мы делаем диагностику по 256 параметрам: от лампочки в габаритах до эндоскопов в цилиндрах. Мы полностью «расшиваем» всю машину и говорим, сколько в ней недостатков, к чему они могут привести и так далее. Это очень важный момент.

Сейчас мы начинаем применять третью итерацию диагностики 3.0, которая работает с искусственным интеллектом. ИИ собирает и анализирует все автомобили, которые у нас были за многолетнюю историю, он знает, в какой машине и при каком пробеге какая болезнь. Мы делаем от 15 до 25 тысяч осмотров в месяц, и все они остаются в экосистеме ИИ. Кроме того, в нашей системе диагностики используется защита от человеческого фактора. В закрытой системе осмотр идет по пунктам, и диагност не сможет перейти к следующему пункту, пока не закончит с первым. То есть пока он реально весь автомобиль от и до не осматривает, у него не закроется программа диагностики.

Второе, что формирует доверие, — это наша клиентоориентированность. Нам всегда важно, что хочет клиент. Мы не пытаемся навязать дополнительные услуги, которых нет или которые клиенту не нужны. Кредиты, которые ему невыгодны. На всех этапах мы даем выбор клиенту. Третья история — обучение персонала. Мы очень много внимания уделяем обучению команды. Это глобальная для нас цель. У нас своя академия. Она в онлайн, она в приложении, она в офлайне. В каждом филиале есть электариумы. У нас в онлайн

НОВАЯ ГЛАВА

МОЖНО ЛИ ПОКУПАТЬ АВТОМОБИЛИ, СИДЯ ДОМА В МОБИЛЬНОМ ПРИЛОЖЕНИИ, КАК ЗАСЛУЖИТЬ ДОВЕРИЕ КЛИЕНТОВ, ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ В ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ МОДЕЛИ ПОВЕДЕНИЯ И ЧТО ТАКОЕ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРКЕТПЛЕЙС — ОБ ЭТОМ И МНОГОМ ДРУГОМ МЫ ПОГОВОРИЛИ С ДЕНИСОМ МИГАЛЕМ, ОСНОВАТЕЛЕМ АВТОМОБИЛЬНОГО МАРКЕТПЛЕЙСА FRESH

□ БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ



полная аттестация. Имеется приложение с базой знаний, с базой всевозможных тренингов по обучению, как глубинных знаний мультибрендовых, так и базовых. Наконец, мы выстраиваем абсолютно прозрачный путь финансов. У нас понятно, за что платить и сколько платить.

□ Вы продаете автомобили только из России?

! Сейчас мы запускаем программу доставки автомобилей со всего мира — из Кореи, Китая, Эмиратов, Европы и из постсоветских стран. У нас на каждой локации сидят свои оценщики, которые каждый день осматривают и оцифровывают автомобили. Это дает клиенту возможность выбрать не абстрактный, например, Tahoe или Kia Carnival, а конкретный в режиме реального времени. Схема также абсолютно прозрачная и безопасная для клиента. Да, он вносит деньги за этот автомобиль, когда он находится еще за границей, — в районе 60%, потому что 40% понадобится на таможне. Но мы заключаем с ним договор, по которому выкупаем автомобиль обратно у клиента, если он ему не понравился, когда прибыл к нему. Выкупаем в тот же день. Даже можем ему сверху заплатить. Получается, что и клиент спокоен, и нам это выгодно при любом сценарии. Либо мы продали автомобиль клиенту, либо мы выкупили у него автомобиль как у физического лица, который через свой паспорт пригнал этот автомобиль. В России не хватает автомобилей. И любой привезенный сюда автомобиль, «Рено» или «Феррари», считается ликвидным. □



МОНОПОЛИСТ

TANK 500 ЦЕНА: ОТ 5 199 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С ВЕСНЫ 2023 Г.

ЕСЛИ НЕ СЧИТАТЬ УАЗ, ДО ВСЕМ ИЗВЕСТНЫХ СОБЫТИЙ ЕЖЕГОДНО В РОССИИ ПРОДАВАЛОСЬ ОКОЛО 10 ТЫСЯЧ БОЛЬШИХ РАМНЫХ ВНЕДОРОЖНИКОВ. ТЕПЕРЬ ВСЕ ЭТИ ОБЪЕМЫ МОЖЕТ ЗАБРАТЬ ОДНА-ЕДИНСТВЕННАЯ МАРКА – TANK, ЗАПУСТИВШАЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ УЖЕ ВТОРУЮ МОДЕЛЬ. ЧЕМ ИНТЕРЕСЕН TANK 500, КОТОРЫЙ ДОЛЖЕН СТАТЬ ФЛАГМАНОМ ПРОДАЖ МАРКИ В РОССИИ, МЫ ВЫЯСНЯЛИ НА ДОРОГАХ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ И ВНЕДОРОЖНОМ ПОЛИГОНЕ «ИГОРА ДРАЙВ» □ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА И TANK



ОТСУТСТВИЕ КОНКУРЕНЦИИ, конечно же, плохо. Но тем, кто раньше покупал «лендкрузеры» и прочие рамные внедорожники больших габаритов и славных имен, сейчас выбирать попросту не из чего. При условии, конечно, что вам нужна новая машина от дилера с официальной гарантией. Купить-то ее, допустим, пока еще можно — но по конским ценам и с перспективой в один прекрасный день остаться без поддержки производителя, который решит уйти, хлопнув дверью и обрубив концы. Здесь хочешь — не хочешь, а посмотришь в сторону Китая, а из Поднебесной подобные машины в России сейчас предлагает всего одна марка — Tank.

Любопытно, что в российском представительстве Tank монопольным положением на рынке не злоупотребляют и ценник держат весьма умеренный. Хотя дебютная модель, Tank 300, на фоне высокого спроса уже успела подорожать, по цене она все равно выглядит интересно. Ну а большой и роскошный Tank 500 сейчас стоит

ровно тех же денег, которые год назад просили за новый «прадик» в хорошей комплектации. Причем в Китае за такой внедорожник вы заплатите немногим меньше. В этом плане Tank выгодно отличается от других китайских марок (не будем показывать пальцем), которые не стесняясь продают свои машины в России в два, а то и в два с половиной раза дороже, чем на домашнем рынке.

Известная дама-автоблогер, занимающаяся «параллельным» импортом иномарок в Россию, сказала мне, что ей везти «Тэнки» сюда невыгодно. С учетом доставки, растаможки и ее «интереса» ценник на внедорожник выходит таким же, как и у официального дилера. Но только без заводской гарантии и адаптации машины для нашего рынка, которая включает не только «зимний пакет» с подогревами руля, лобового стекла и сидений, полную русификацию, а также увеличенный до 4,5 л (размер стандартной «фирменной» канистры омывайки) бачок стеклоомывателя, но и усиленную

антикоррозионную защиту. Помня, как проблемы с ржавыми кузовами подпортили репутацию всего китайского автопрома, производители из Поднебесной теперь перестраховываются. Помимо того, что все кузовные панели Tank 500 (кроме крыши) оцинкованы, на раму и днище на заводе нанесли дополнительный слой антикора, а сварные швы залили герметиком.

Также у Tank 500 специально по запросу из России появился ограничитель скорости. Есть и подготовка под установку фаркопа, а само прицепное устройство прописано в ОТТС. А еще после тестов по нашим дорогам китайцы установили омыватель камеры заднего вида. Но вот дизеля, который хотели бы увидеть под капотом этого автомобиля многие потенциальные покупатели из России, не будет. В Китае моторы на солярке ставят в основном на грузовики, пикапы и прочие утилитарные модели, хотя Haval H9 стал исключением из правила и дизель все-таки получил. Но для Tank 500 исклю-



1 Ощущение качественной отделки не портят ни кожанам, ни пластиковые вставки под дерево. Но чтобы включить массаж на передних сиденьях, нужно пройти целый квест в меню мультимедиа-центра.

чений делать не стали — он оснащается только бензиновым V6 объемом 3,0 л. Новейший мотор под индексом 6Z30 имеет алюминиевый блок, спрятанные в развале блока турбинный тандем и непосредственный впрыск топлива. В общем, даже по меркам мирового автопрома китайские мотористы (не без помощи европейских коллег) постарались на славу. Хотя наверняка найдутся те, кому все эти инновации не нужны, а нужен «вечный» чугунный блок под расточку...

У себя на родине этот мотор развивает 356 л. с., но для российского рынка его дефорсировали до 299 л. с. При этом крутящий момент каким был, таким и остался, да и полста с лишним «лошадей», судя по ощущениям за рулем, он потерял только на бумаге. Двигатель отвечает эконормам Евро-6, поэтому в бак нужно заливать строго 95-й бензин или выше. Для тех, кто озабочен экономией топлива (хотя при такой цене машины этот вопрос будет волновать владельца в последнюю очередь), в Китае уже готова гибридная версия, и, возможно, позднее она появится и у нас. Но и нынешний внедорожник — тоже гибрид! Только «мягкий». Стартер-генератор, получающий энергию от 48-вольтовой батареи (она спрятана под полом в багажнике), помогает при разгоне с места и ускорении, добавляя в систему привода 50 Нм, но топливо особо не экономит.

Большая часть нашего маршрута прошла по дорогам Ленобласти, где при относительно спокойной езде в рамках ПДД расход колебался в районе 12,5 л. В принципе, для трехтонной машины с аэро-

динамикой и тягой тепловоза показатель неплохой: ведь даже в паспортных данных указан средний расход 11,5 л. Да и учитывая, какой подхват получаешь при нажатии на педаль акселератора, пенять на хороший аппетит мотора глупо. И все было бы вообще шикарно, если бы классический 9-ступенчатый автомат (как и двигатель, это разработка Great Wall Motor) иногда не путался в передачах. Но эту проблему, как и мелкие огрехи с переводом меню, китайцы обещают пофиксить в новой прошивке.

А вот по настройкам шасси ничего менять не нужно. Несмотря на внушительную массу и габариты, а также простую конструкцию подвески с неразрезным задним мостом и обычными нерегулируемыми амортизаторами, управляется китайская новинка очень достойно. Крены в поворотах вполне умеренные, хотя здесь нет ни пневмы, ни активных стабилизаторов поперечной устойчивости. Сказывается высокая жесткость кузова на кручение, составляющая 20 000 Нм/град, что характерно скорее для безрамных моделей.

ДЕТАЛЬНО



СОВРЕМЕННО

Беспроводная зарядка стала привычным атрибутом многих китайских моделей.



УДОБНО

С водительской стороны в центральном тоннеле есть ниша для зарядки смартфона через провод.

Функция «прозрачный капот» может пригодиться на бездорожье.



НАГЛЯДНО

Если во многих «рамниках» чувствуется, как в поворот сначала заходит рама, а потом сам кузов, то здесь все не так. За рулем Tank 500 ощущаешь себя водителем большого и комфортабельного кроссовера (китайцы также рассматривают большие «паркетники» в качестве возможных конкурентов «Тэнка»), хотя на бездорожье этот автомобиль способен удивить.

Не знаю, кто в здравом уме решится преодолевать на Tank 500 водные преграды глубиной до 80 см (это чуть выше вашего

рабочего стола), но он такое может! Воздухозаборник двигателя здесь выведен максимально высоко и повернут назад — чтобы его случайно не захлестнула волна. В отличие от Tank 300, где установлена трансмиссия Part Time, у «пятисотого» полноприводной привод работает постоянно. Здесь также можно включить понижайку и заблокировать оба межколесных дифференциала (передняя блокировка есть в максимальной комплектации). Если активировать весь этот арсенал, то остановить



2 Штатная электронная панель приборов – с хорошей графикой, но вариантов экранов не так много.
3 Физические кнопки под аналоговыми часами появились после тестов внедорожника в России.





- 1 Задний ряд очень просторный.
- 2 За системы комфорта отвечает встроенный сенсорный дисплей в откидной подлокотник.
- 3 У задних пассажиров есть собственный климат-контроль.

«Тэнк» смогут разве что сцепные свойства китайской шоссейной резины Continental или фиксированный дорожный просвет, который здесь составляет 224 мм.

Кстати, если после или во время езды по бездорожью вы пробьете шину — придется изрядно испачкаться. Запаска здесь расположена под днищем, хотя в Китае есть вариант с запасным колесом на пятой двери. Почему тогда у нас нет выбора, хотя сама конструкция открывающейся вбок «калитки» подразумевает подобную «навеску»? В российском представительстве марки считают, что запаска на корме выглядит не очень «премиально». И отнюдь не с этим связано то, что в России у Tank 500 нет третьего ряда сидений, который также доступен в Китае: запаска

под днищем не съедает свободное пространство под полом багажника, так как его там попросту нет. При этом объем багажника заявлен внушительный — 796 л, хотя даже на глаз видно, что это не так. Китайцы никак не перейдут на общепринятые стандарты, и тот же объем багажника меряют под крышу — сетуют в представительстве.

Не знаю, насколько комфортно было бы сидеть на третьем ряду, но на втором — очень хорошо. Большой запас в ногах, диван с подогревом и массажем, отдельный климат-контроль и ЖК-панель в массивном центральном подлокотнике для управления всем этим хозяйством. Ощущаешь себя пассажиром лимузина! Да и судя по ром-

бовидной просторочке на сиденьях из кожи наппа, обилию металла в отделке и вставкам под дерево, китайцы метили в конкуренты рамникам от Lexus и Infiniti — не меньше. И знаете что? У них получилось! Интерьер смотрится дорого не только на картинке, хотя где можно было сэкономить, китайцы сэкономили. Так, низ торпедо сделан из жесткого пластика, а кожа наппа есть только в центральной части сидушек. Но давайте признаем, что тем же самым грешат и многие «подсистемы» производители.

Самое главное, что ощущения какой-то «китайщины» в салоне нет и в помине: даже пластиковая имитация шпона здесь в тему. А вот к эргономике вопросы есть. Хорошо, что после испытаний внедорожника, которые проходили в России, китайские инженеры добавили блок физических кнопок под центральным экраном и вывели на него самые востребованные функции (причем такой блок теперь ставится на все «пятисотые» без исключения). А вот все прочее нужно искать в глубинах сенсорного экрана. По этой причине, к примеру, не хочется лишний раз пользоваться массажем, поскольку его активация требует многоходового решения. Но заняться этим на трассе под включенный адаптивный круиз-контроль — вполне вариант. Не хватает физической крутилки громкости, хотя свайп вниз по экрану открывает меню быстрого доступа к ползунку регулировки звука и ряду других функций.

А еще здесь никак не реализована интеграция со смартфонами.





4

**ВОЖДЕНИЕ**

Для своей массы и габаритов ускоряется и рулится Tank 500 просто отлично, при этом по бездорожью ползает – будь здоров.

8

САЛОН

Китайцы местами сэкономили на материалах, но в целом «картинка» получилась красивой.

8

КОМФОРТ

Отличная «шумка», ламинированные боковые стекла и «развязка» кузова с шасси делают внедорожник очень комфортным.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Рама – дополнительный элемент защиты пассажиров при ударе. Электронные ассистенты навязчивы, но полезны.

10



5



4 Расположенный под капотом воздухозаборник двигателя развернут против хода движения – чтобы при езде через брод в него не летела вода.

5 Короткие свесы и высокий дорожный просвет позволяют играючи переезжать бревна.

То есть в машине ценой больше пяти миллионов рублей нет не только Apple CarPlay с Android Auto (что случается с «китайцами»), но и Mirror Link или его аналога, чтобы «отзеркалить» экран мобильного! Представители российского офиса «Тэнка» говорят — вопрос в лицензии, и он сейчас решается. Ну и традиционные «танцы» с отключением навязчивой системы удержания в полосе перед поездкой, которая автоматически активируется при каждом запуске двигателя. Нам обещали, что в новых прошивках систему

научат запоминать выбранные настройки ассистентов водителя: их можно будет выключить раз и навсегда.

А в целом даже найденные минусы не портят общего приятного впечатления о машине. Мелкие проблемы китайцы быстро решают, а крупных за время теста заметить не удалось. Это и неудивительно — что-то сказать про машину можно будет через год-два, после того как наберется критическая масса покупателей и пройдет первая эйфория от обладания крутым внедорожником. Впрочем,

желающих купить «кота в мешке» уже предостаточно. И даже за него переплатить: на фоне высокого спроса и небольших объемов первых поставок дилеры с радостью накидывали допы и поднимали цену выше шести миллионов рублей. При этом мало кто из покупателей знает, что Tank 500 можно спокойно купить по РРЦ — заказав машину через фирменное приложение. И это реально работает! Но с одним «но»: в кредит или лизинг так машину не приобрести — только за свои кровные. □

TANK 500

Габариты	4886x1934x1905 мм
База	2850 мм
Снаряженная масса	2535 кг
Полная масса	3025 кг
Клиренс	224 мм
Объем багажника	795/1489 л
Объем топливного бака	50 л
Двигатель	бензиновый, 6-цилиндровый, 2993 см ³ , 299/6000 л. с./мин ³ , 500/1500-4500 Нм/мин ³
Трансмиссия	автоматическая, 9-ступенчатая, привод полный
Размер шин	265/55R19
Динамика	180 км/ч; 9,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 16,1/8,8/11,5 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ

Chevrolet Tahoe
от 9 000 000 ₽



Land Rover Defender
от 9 000 000 ₽



Toyota LC300
от 10 000 000 ₽

✦ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА, ХОРОШАЯ ПРОХОДИМОСТЬ НА БЕЗДОРОЖЬЕ И УПРАВЛЯЕМОСТЬ НА АСФАЛЬТЕ, БОГАТОЕ ОСНАЩЕНИЕ, СТАТУСНАЯ ВНЕШНОСТЬ.

✦ НЕТ ВЫБОРА ДВИГАТЕЛЯ, НАВЯЗЧИВЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ АССИСТЕНТЫ, НЕТ APPLE CARPLAY, УПРАВЛЕНИЕ МНОГИМИ СИСТЕМАМИ ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ СЕНСОРНЫЙ ЭКРАН.

ВЕРДИКТ

8,8

НА ФОНЕ ЦЕН НА НОВЫЕ РАМНЫЕ ВНЕДОРОЖНИКИ, КОТОРЫЕ ПЕРЕСТАЛИ ОФИЦИАЛЬНО ПОСТАВЛЯТЬ В РОССИЮ, TANK 500 КАЖЕТСЯ БОЛЕЕ РАЗУМНЫМ ВЛОЖЕНИЕМ СРЕДСТВ. ТЕМ БОЛЕЕ ЧТО ЭТО НЕ ПОДДЕЛКА ПОД ОРИГИНАЛ, А ВПОЛНЕ САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ МОДЕЛЬ, КОТОРАЯ ПО УРОВНЮ ТЕХНОЛОГИЙ НЕ УСТУПИТ, А ПО УПРАВЛЯЕМОСТИ ДАСТ ФОРУ ИМЕНИТЫМ КОНКУРЕНТАМ.



ПОЛИГОН

VOYAH FREE

ГОСТИ ИЗ БУДУЩЕГО?

VOYAH FREE ЦЕНА: 8 890 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

КОГДА МИЛЫЕ СЕРДЦУ «КЕРОСИНКИ» СОСТАВЛЯЛИ ВЕСЬ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК, НИКОМУ И В ГОЛОВУ НЕ ПРИХОДИЛО, ЧТО НАСТАНЕТ ВРЕМЯ, И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ БУДЕТ НАСТОЛЬКО ЖЕ ОБЫДЕННЫМ ЯВЛЕНИЕМ, КАК «БЕНТЛИ» И «РОЛЛС-РОЙСЫ» НА ПАРКОВКЕ У ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

□ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ □ ФОТО АВТОРА И VOYAH





ПО ПРАВДЕ ГОВОРЯ, РАКУРС картинки в процентах изменился не сильно — не та у нас страна, чтобы в среднесрочной перспективе отказываться от углеводородов. Это, конечно, если не считать спящих по всей Москве автобусов с надписью «Электробус», чтобы с высокотоксичными коллегами по перевозке пассажиров их не путали. Хотя и в этих передовых средствах передвижения нет-нет да и пахнет знакомой соляжкой — дизельное топливо используется для подогрева салона и самих батарей в холодное время. Но как бы то ни было, в воздухе висит напряжение. Ощущение такое, что завтра проснешься, а век ДВС закончился, будет одно сплошное электричество. Хотя понятно, что это абсурд; по крайней мере, в ближайшие 30 лет это вряд ли произойдет. Раньше электричество в подавляющем большинстве было уделом премиального сегмента, конечно, если не говорить про коммерческий транспорт и специальную технику. А теперь сделать экологически чистый автомобиль стремится почти каждый уважающий себя производитель, хотя бы по одной модели.

В этой гирлянде Voyah в России держится особняком и выглядит чуть ли не пионером. Почему? Да у компании целая линейка автомобилей, самого что ни на есть премиального сегмента. У нас

представлены: Voyah Free, полностью электрический кроссовер, гибридный и электрический с увеличенным запасом хода; минивэн Voyah Dreem в подобных вариациях и большой электрический седан Passion. И если бы не запоминающийся логотип, не всякий искушенный автолюбитель по внешнему виду определил бы страну происхождения машины. Логотип на руле — это мифическая птица, он и на корме, и на решетке радиатора. Если бы не сказали, что это пернатое, я бы решил, что это скорее истребитель — вид сверху.

Линии кузова солидные и современные, элегантность здесь соседствует с умеренной агрессивностью. Китайцы неохотно делятся секретом, кто автор дизайна Voyah. И поэтому официально над обликом автомобиля трудилась политкорректная «интернациональная команда дизайнеров». Но уши Italdesign определенно торчат, хотя сильно не выпирают. Действительно, скроен автомобиль ладно. Вогнутая решетка радиатора с вертикальными ребрами, стремительный перед и лаконичная кормовая часть не дают усомниться в присутствии европейцев в международной команде разработчиков. Облик Voyah не дает повода подумать, что это очередная сборная солянка из деталей ведущих автомобильных брендов. Это воспринимается как

правильно сделанная современная и цельная работа. Бывает, эскиз поражает воображение, ожидаешь шедевра, а на выходе пресный автомобиль, линии которого даже семейные черты вытащить не могут. Поройтесь немного в памяти, и уверен, каждый обнаружит там подобные разочарования. Здесь история другая, повторюсь, облик удивляет цельностью. Мне приглянулись колесные диски: если смотреть на медленно плывущий Voyah, то вращение колесных «спиц» рисует картинку турбины реактивного лайнера.

Первое, что бросается в глаза в салоне, — огромный продолговатый дисплей во всю ширину передней панели. Сказать, что выглядит эффектно, — не передать даже части его сущности, он шикарный. Но главное — его, точнее, переднюю панель, где в одной плоскости размещены три дисплея, можно просто задвинуть: одно касание кнопки на консоли, и экран превращается в узкую полосу. Практический смысл этого волшебства понять трудно, вот, например, надоел широкий — получи узкий и наоборот. Однако есть и оборотная сторона такого решения: проекция на лобовое стекло не предусмотрено, устройство негде смонтировать. Увидев дисплей с изменяемой геометрией, про эту проекцию вспомнят только самые дотошные, которым обяза-



ДЕТАЛЬНО



МОДНО

Левый пассажирский экран может воспроизводить информацию с центрального дисплея.



В ТРЕНДЕ

Производитель обещает безотказную работу убирающихся ручек до -30 градусов С.

тельно надо к чему-нибудь придраться. Производитель обещает 30 тыс. циклов подъемов-опусканий панели или 10 лет работы этого механизма, но, честно говоря, не думаю, что кому-то захочется проделывать эту манипуляцию по восемь раз на дню. Сверху центральной панели не часы, как можно было бы подумать, а камера, в Китае она реализует Face ID, можно обойтись без ключа, у нас это просто салонная камера, с помощью которой можно вывести на экран изображение салона и сделать селфи.

В «базу» входит инфракрасная система ночного видения дальностью действия 150 м. Кресла, дверные карты, торпедо обиты мягкой кожей без предательского блеска. Премиум, к которому стремятся многие автомобильные компании, так и «катит» отовсюду, несмотря на искусственное происхождение

всех этих обивок. В салоне практически нет запаха, но если вам захочется чего-то особенного, сможете, включив систему ароматизации, насладиться тремя ароматами на выбор, например запахом свежего бамбука или пиона. Цель достигнута: улетное впечатление произведено. Огромная панорамная крыша (говорят, самая большая в мире из электрохроматических) размером 1305 на 850 см затемняется не шторкой, а посредством поляризации, предлагая 10 режимов прозрачности. Свет-то проходит, но когда затемнение полностью отсутствует, четкость картинки ниже, чем у традиционной панорамы.

Построен Voyah Free на собственной платформе ESSA (Electrical Smart Safety Architecture). Передняя подвеска на двух независимых поперечных рычагах, задняя независимая многорычажная. Детали облегченные, выполненные из алю-

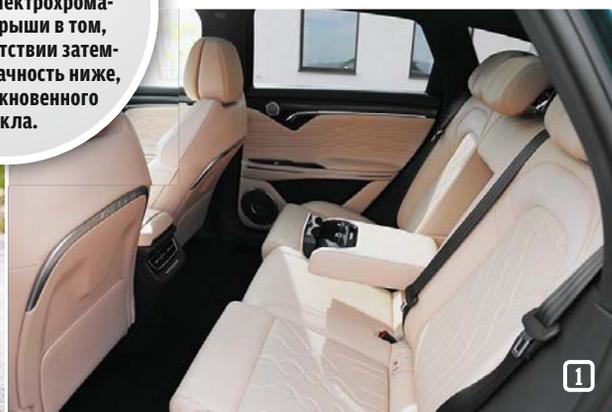
миниевого сплава. Автомобиль приводят в движение два электродвигателя, передний на 160 кВт и задний на 200 кВт, суммарно выдающих пиковую мощность 488 л. с.

Как он едет, даже не едет, а плывет! Если не рвать с места, то передвижение настолько мягкое, что забываешь о рельефе. Не так, что вообще не ощущаешь дорожного покрытия, но прохождение неровностей такое, будто их облизываешь. Правда, это характерно практически для любого автомобиля, если ползти по-черепашьи. Подвеска проверяется на скорости: четыре пневмобаллона демпфируют энергию удара, ну, например, преодоление лежащих полицейских даже на скорости не доставляет дискомфорта водителю позвоночному столбу, жалоб от пассажиров также не поступает. Батарея достаточно весомая — у автомобиля низкий центр тяжести, быстрое прохождение поворотов не вызывает ни ощущения кренов, ни раскачки, Voyah преодолевает их, простите за двусмысленное сочетание, с мягкой упругостью. 20-дюймовые «Конти» цепляются за асфальт со звериной жадностью, никаких вибраций, Voyah идет как судно с хорошей устойчивостью в спокойной воде. 100 км/ч можно разменять за 4,7 секунды, но если грешить этим постоянно, то только в ущерб запасу хода: несколько взрывных ускорений подряд моментально вынесут батарею, и при остаточной емкости 30% автомобиль как бы волевым порядком запретит такие экзер-



1 Сзади просторно, но управления климатической установкой не хватает.

2 Минус электрохроматической крыши в том, что при отсутствии затемнения прозрачность ниже, чем у обыкновенного стекла.



сисы, разгон будет значительно медленнее, но все равно за 8 секунд не выйдет, надо же энергию экономить. 106 кВт высоковольтной батареи должно хватать на 500 км пути, разумеется, в зависимости от условий движения и погоды. На практике, учитывая, что экономить энергию задачи не стояло, у меня получилось около 420 км. Естественно, в пробках зимой этого показателя достичь будет сложно, тем не менее по современным меркам запас хода выдающийся.

Автомобиль полноприводной, но может ли он передвигаться

по бездорожью? Несмотря на гламурный внешний вид, легкое бездорожье Voyah Free вполне по плечу. Днище абсолютно ровное, без выступов, стандартный клиренс 158 мм, а в режиме Outing подвеска поднимается на 50 мм и вуаля. Реакции на педаль «акселератора» становятся сдержаннее, подвеска на пиковом значении становится жестче, скорость в этом режиме ограничена 40 км/ч, но на ухабах куда же быстрее, при ее превышении система переходит в нормальный режим Comf. Всего режимов пять.

В «Спорте», здесь он Perf, автомобиль прижимается к дорожному полотну, понижая просвет на 3 см от стандартного. А если вам захочется создать наибольшее удобство для пассажиров при посадке, кузов можно опустить на 45 мм, и тогда клиренс составит 113 мм.

Для зарядки батареи постоянным током до 11 кВт можно использовать разъем Type 2, время полной зарядки около 12 часов. Или же воспользоваться быстрой зарядкой переменным током CCS Combo — обещанное время зарядки от 20 до 80% составит 30 минут, но на практике получается раза в полтора дольше. Компания Voyah позаботилась и о тех, кому сплошное электричество не по душе, предложив два гибридных кроссовера Free EVR и Free EVR Long Range. Оба являются последовательными гибридами, где ДВС служит для подзарядки тяговой батареи. Суммарная мощность EVR 694 л. с., он самый стремительный: время разгона до сотни 4,5 секунды. Запас хода — 674 км, на одной электротяге — 123 км. EVR Long Range менее мощный, суммарная мощность 488 л. с., но запас хода более внушительный — 800 км, только на электротяге — 171 км. □

ВОЖДЕНИЕ

Динамика - выдающаяся для кроссовера. Стабильное поведение на трассе. Хорошая устойчивость в поворотах.

9

САЛОН

Много света, шикарные материалы отделки, несмотря на искусственность, хорошая эргономика.

10

КОМФОРТ

Достойная шумоизоляция. Эффективная система фильтрации воздуха, комфортная подвеска.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Полный набор интеллектуальных помощников. Пассивная безопасность — 1 место среди электромобилей в Китае, 5 звезд C-NCAP.

10

VOYAH FREE

Габариты	4905x1950x1645 мм
База	2960 мм
Снаряженная масса	2340 кг
Полная масса	2945 кг
Клиренс	113-213 мм
Объем багажника (спереди/сзади)	72, 560-1320 л
Емкость батареи	106 кВт (литиевая), запас хода 500 км
Силовая установка	2 асинхронных электродвигателя, передний — 160 кВт, задний — 200 кВт
Трансмиссия	редуктор, привод полный
Размер шин	255/45R20
Динамика	200 км/ч; 4,7 с до 100 км/ч
Примерный расход электроэнергии	18 кВт/ч на 100 км в смешанном цикле

+ БОЛЬШОЙ ЗАПАС ХОДА, РЕГУЛИРУЕМЫЙ ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ.

- ОТСУТСТВИЕ APPLE CARPLAY И ANDROID AUTO, НЕТ ПРОЕКЦИИ НА ЛОБОВОЕ СТЕКЛО.

ВЕРДИКТ

9,5

НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ VOYAH НАИБОЛЕЕ СБАЛАНСИРОВАННЫЕ, ПРОГРЕССИВНЫЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ, ОФИЦИАЛЬНО ПОСТАВЛЯЕМЫЕ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК. ЕВРОПЕЙСКИЕ И ДАЖЕ КИТАЙСКИЕ АНАЛОГИ С ПОДОБНЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ ПРЕДЛАГАЮТСЯ ПО ЦЕНЕ ПОЧТИ В ДВА РАЗА ВЫШЕ. НО, К СОЖАЛЕНИЮ, ДАЖЕ ЦЕНА «ВСЕГО» ОКОЛО 8 МЛН СТАНЕТ СЕРЬЕЗНЫМ ЗАГРЯДИТЕЛЬНЫМ БАРЬЕРОМ ДЛЯ БОЛЬШИНСТВА ЖЕЛАЮЩИХ ОБЗАВЕСТИСЬ НОВИНКОЙ.



ПОЛИГОН

SKYWELL HT-i



ПО ПРОСЬБАМ ТРУДЯЩИХСЯ

SKYWELL HT-i ЦЕНА: ОТ 3 990 000 ₪ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

СОВСЕМ НЕДАВНО КОМПАНИЯ SKYWELL ПРЕДСТАВИЛА В РОССИИ ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КРОССОВЕР ET5. ПОЯВЛЕНИЕ НОВЫХ ИМЕН НА РЫНКЕ ВСЕГДА РАДУЕТ, НО ОТНОШЕНИЕ К «ЭЛЕКТРИЧКАМ» В НАШЕЙ СТРАНЕ ПОКА ВОСТОРЖЕННЫМ НЕ НАЗОВЕШЬ. ДЛЯ ТЕХ, КТО НЕ УВЕРЕН В ПОТЕНЦИАЛЕ ЭЛЕКТРОКАРОВ, КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ ДОСТАТОЧНО БЫСТРО ПРЕДЛОЖИЛА ИНТЕРЕСНУЮ АЛЬТЕРНАТИВУ — SKYWELL HT-i. ТОЖЕ КРОССОВЕР, НО С ГИБРИДНОЙ СИЛОВОЙ УСТАНОВКОЙ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО SKYWELL

на 220 вольт — все это здесь тоже есть. Над лаконично исполненной центральной консолью огромный, 12,8-дюймовый сенсорный экран мультимедиа с системой Easy Connection, позволяющей выводить на дисплей изображение с экрана смартфона и обеспечивающей доступ к его приложениям. Разрешение экрана хорошее, графика четкая, но... Именно через мультимедийную систему обеспечивается управление большей частью функционала автомобиля (а он весьма и весьма приличный), но взаимодействовать с тачскрином во время движения, пытаясь найти нужную кнопку или регулировочный ползунок, иногда проблематично. Здесь на подсознательном уровне нужно знать расположение страниц меню и подменю, и вот тогда... На самом деле, скорее всего, это дело привычки, да и вообще «цифровое будущее» начинается уже сегодня, и нам с этим нужно считаться.

Как уже было сказано, Skywell HT-i — гибрид. Причем гибрид подзаряжаемый, то есть можно заряжать его батарею от внешнего источника энергии. В зависимости от комплектации автомобиля предлагаются 330-вольтовые литий-ионные батареи разной емкости: в комплектациях Comfort и Premium устанавлива-

ется батарея емкостью 21,7 кВт·ч, в Luxury — 32,8 кВт·ч. Первая способна обеспечить 81 км пробега на электротяге, вторая — 145 км. Правда, при движении в режиме EV, то есть исключительно посредством электромотора, лишние контролировать на приборной панели остаток заряда, так как при разряженной «в ноль» батарее автомобиль не сможет тронуться с места — ведущим в паре двигателей является электромотор мощностью 130 кВт (177 л. с.) с крутящим моментом 300 Нм. Ему в помощь атмосферный ДВС мощностью 103 л. с. с максимальным крутящим моментом 135 Нм, работающий по циклу Миллера (особый цикл работы системы газораспределения обеспечивает высокий КПД — в данном случае больше 43%), расход топлива которого от 0,8 до 6,1 литра на 100 км. Первая цифра относится к режиму, когда часть пути проезжается только на электричестве, вторая — в режиме гибрида при сильно разряженной батарее. Согласитесь, даже цифра расхода в 6,1 литра выглядит оптимистично, но это если особо не нажимать на педаль акселератора.

Коробки передач здесь нет, а трансмиссия, которая позволяет реализовать передачу крутящего момента от электромотора и ДВС, достаточно простая: валы электромотора, ДВС и генератора,

Выдающихся дизайнерских решений в экстерьере Skywell HT-i нет, но лаконичность образа автомобиля ничуть не испортила.

ОБА SKYWELL КАК БРАТЯ — внешне ET5 и HT-i отличаются наличием у последнего радиаторной решетки (благодаря которой его длина увеличилась на 22 мм) и лючка бензобака. «Внутренний мир» тоже изменений не претерпел, зато, как и в случае с ET5, нельзя не отметить отличную работу дизайнеров по интерьеру Skywell. Это касается и эргономики, и компоновки, и отделочных материалов. Даже пластиковые вставки «под шпон» не выглядят чужеродными и очень похожи на натуральное дерево. Устроиться за рулем без труда сможет водитель любого роста и телосложения. При проектировании водительского сиденья были учтены, с моей точки зрения, все нюансы, включая регулируемое по длине подушку. Без каких-либо претензий разместятся и пассажиры заднего ряда сидений — места для ног с избытком, а спинки сидений имеют регулировку по углу наклона. В общем, в салоне комфортно, и его интерьер выполнен, не побоюсь этого слова, в премиальном стиле. Беспроводная зарядка для смартфона, USB-разъемы, розетка





промежуточные шестерни, связанные или через пакет сцепления с ДВС, или с электромотором, дифференциал, крутящий момент от которого передается на колеса. Максимальная скорость автомобиля — 170 км/ч, разгон до сотни с маленькой батареей происходит за 7,7 секунды, с большой, вес которой 237 кг, за 8,2 секунды. И при этом Skywell HT-i весьма склонен к заботе о «семейных ценностях». При движении с крейсерской скоростью до 100 км/ч и повышенным режимом рекуперации (ее уровень можно отрегулировать ползунком на соответствующей странице меню) заряд батареи, который при активной езде просто тает на глазах, начинает столь же быстро пополняться. Но больше всего впечатляют показатели пробега HT-i на одной «заправке» — с полностью заряженной батареей и заполненным 60-литровым

бензобаком он способен проехать 1267 км!

Разгоняется Skywell HT-i неплохо — это и указанные выше цифры подтверждают, и ощущения соответствующие. Неудивительно — стартуем-то на электромоторе. А вот дальше удовольствие от езды с высокой скоростью будет меняться соответственно состоянию батареи, которая, быстро расходуя энергию, не будет успевать заряжаться даже при включении соответствующего режима. На хорошей дороге автомобиль и управляется хорошо, и неплохим динамическим комфортом отличается — как с точки зрения водителя, так и по отзывам пассажиров. А вот на дорогах с неважным покрытием, особенно на неровных грунтовках, присутствует неприятная продольная раскачка. Так что на буграх и колдобинах нужно быть осторожными — такое «качание на волнах» может

вызвать у членов семейства (мы же уже пришли к выводу, что это семейный автомобиль?) нежелательные рефлексы. Да и дорожный просвет в 146 мм не способствует желанию отправиться на Skywell HT-i по внедорожному маршруту.

Ели вернуться к заголовку, то «просьба трудящихся» во многом была обусловлена недоверием к электромобилям, а вот гибрид вроде бы и неплох. Судите сами: дом за городом, но недалеко от места работы. Сотни километров можно проехать на электричестве, а ночью поставить машину на зарядку. С дальними поездками тоже проблем нет, и к зарядным станциям вы не привязаны. Кстати, ДВС может эксплуатироваться и на бензине АИ-92. Сплошная экономия, но главным в принятии решения будет цена автомобиля. Итак, за 3 990 000 рублей покупатель получает Skywell HT-i со светодиод-

1 Пассажиры задних сидений устроятся с комфортом.

2 12,3-дюймовая цифровая панель приборов с хорошей графикой.

3 Центральная консоль выполнена в духе минимализма.



1



2



3

ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

В комплектациях Premium и Luxury — 4 камеры кругового обзора.



ИНТЕРЕСНО

Под полом багажника — кабели для зарядки, «джентльменский» набор автомобилиста и сабвуфер.

SKYWELL HT-i

Габариты	4720x1908x1701 мм
База	2800 мм
Снаряженная масса	1935 кг
Клиренс	146 мм
Объем багажника	467/1141 л
Объем топливного бака	60 л
Емкость батареи	32,8 кВт·ч
Силовая установка ДВС: бензин., 4-цилиндр., 1498 см³, 103 л.с., 135 Нм;	
электромотор: 130 кВт (177 л.с.), 300 Нм	
Трансмиссия	редуктор, привод передний
Размер шин	235/50R19
Динамика	170 км/ч; 8,2 с до 100 км/ч
Пробег на одной полной заправке и зарядке	1267 км

КОНКУРЕНТЫ



Chery Tiggo 8 Pro e+
4 069 900 р

- + И ВОЗМОЖНОСТИ, И ФУНКЦИОНАЛ, И ИНТЕРЬЕР – ВСЕ ХОРОШО СБАЛАНСИРОВАНО.
- ХОТЕЛОСЬ БЫ ПОДВЕСКУ, БОЛЕЕ АДАПТИРОВАННУЮ ДЛЯ РАЗНЫХ ТИПОВ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ.

ВЕРДИКТ

8

В ПРАКТИЧНОСТИ ГИБРИДА ОТНОСИТЕЛЬНО ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ СОМНЕНИЙ НЕТ. ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЕХАТЬ ТОЛЬКО НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ 81 И 145 КМ (В ЗАВИСИМОСТИ ОТ БАТАРЕИ) ТОЖЕ РАДУЕТ. ПОПОЛНИТЬ ЗАРЯД БАТАРЕИ МОЖНО ОТ ДОМАШНЕЙ РОЗЕТКИ. ЕСТЬ ВЫБОР СООБРАЗНО КОМПЛЕКТАЦИИ. В ОБЩЕМ, ВАРИАНТ ИНТЕРЕСНЫЙ.

ными фарами, 18-дюймовыми легкосплавными дисками, датчиками света и дождя, дверью багажника с бесконтактным открытием, панорамной крышей, камерой заднего вида... Ну и так, по мелочи. Правда, подушек безопасности всего две. Наиболее популярной, по мнению маркетологов Skywell, будет версия Premium, дополненная хорошим набором систем помощи водителю, включающим систему автоматической парковки, 19-дюймовыми легкосплавными колесными дисками, шестью подушками безопасности... Да, есть еще атмосферная подсветка салона на 128 цветов — для любого настроения. Но и цена составит 4 450 000 р. В комплектации Luxhу, которая стоит 4 790 000 р.,

самым важным плюсом является большая батарея. Но в активе еще и светодиодная головная оптика с лазерными фарами дальнего света, и разъем, через который батарею можно зарядить от 30 до 80 % всего за полчаса, и отличная аудиосистема с девятью динамиками, включая сабвуфер. А если для хорошего настроения музыки будет недостаточно, то можно задействовать специальные режимы «Пикник» и «Вечеринка». Вот такой он, Skywell HT-i. ❏



- 4 Под плитой моторного отсека – 103-сильный атмосферный ДВС.
- 5 Размер багажника Skywell HT-i путешественников вполне устроит.

ВОЖДЕНИЕ

К управляемости особых претензий нет. Динамика для «семейного» автомобиля вполне достаточная.

8

САЛОН

Как уже было отмечено, баланс практически во всем. И дизайн салона радует, и материалы хорошие.

9

КОМФОРТ

На хороших дорогах все отлично, но стоит свернуть на «направления», и все не так радостно.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Много помощников водителю. Начиная с версии Premium 6 подушек безопасности, а вот в Comfort – лишь 2.

8





ТАРИФ «КОМФОРТ»

OMODA S5 ЦЕНА: ОТ 2 159 900 Р В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

НОВОРОЖДЕННЫЙ КИТАЙСКИЙ БРЕНД OMODA ВЗОРВАЛ РОССИЙСКИЙ АВТОРЫНОК КРОССОВЕРОМ S5, СРЕМИТЕЛЬНО ВЛЕТЕВШИМ В ТОП-ПРОДАЖ НОВЫХ ИНОМАРОК В НАШЕЙ СТРАНЕ. ВТОРАЯ НОВИНКА МАРКИ, СЕДАН S5, ВРЯД ЛИ СТАНЕТ СТОЛЬ ЖЕ УСПЕШНОЙ, НО СВОЮ НИШУ, БЕЗУСЛОВНО, НАЙДЕТ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА И OMODA

ПЛОТИНУ ПРОРВАЛО: ХЛЫНУВШИЙ на российский авторынок поток китайских марок смел автомобильные бренды из «недружественных» стран. Сдались даже державшиеся до последнего дилеры премиальных европейских марок: вслед за коллегами по цеху они побежали выбивать право официально представлять китайский автопром. Нужно же как-то зарабатывать деньги на аренду дорогих «дворцов» из стекла и бетона, построенных в соответствии со строгими корпоративными стандартами концернов, приостановивших свою деятельность в России!

На фасаде крупного столичного дилерского центра BMW на Варшавке баварский логотип

сменила надпись Omoda, хотя внутри шоу-рума кое-где еще висят плакаты с немецким наследием. Помимо кроссовера S5, который видел каждый россиянин — в рекламе или на дороге — в салоне стоят новенькие седаны S5 из первой партии, отличающиеся «медными» вставками на кузове (в новых поставках обещают вставки под серебро). Из посетителей с утра — только молодая парочка, причем седан их заинтересовал больше кроссовера: мужская половина устроилась за рулем и примеряет китайскую новинку на себя...

Впрочем, я уверен, что основными покупате-

лями Omoda S5 будут не «физиики», а «юрики» из числа таксопарков. Им как раз нужна замена для уставших Kia Cerato, Skoda Octavia и других подобных моделей, трудившихся на тарифе «Комфорт». А это — крупные партии закупок машин и долгосрочные подряды на их обслуживание — то, о чем мечтает любой дилер. Причем кто успеет застолбить эту нишу раньше других, тот и снимет основные «сливки». Теперь понятно, почему руководство российского офиса Omoda так спешило вывести этот седан на наш рынок?

И эта поспешность видна в деталях. Так, на задних



2

1

1 В любой комплектации салон выглядит одинаково — отличие только в оснащении.

2 Электронная панель приборов напоминает о моделях VAG.





1 В зависимости от мотора дизайн и наполнение центральной консоли будут отличаться. У турбоверсии есть нефиксируемый джойстик трансмиссии и беспроводная зарядка.

2 У седана с атмосферным мотором рычаг трансмиссии традиционный, а подстаканники придвинуты к подлокотнику.



фонарях, дверных картах и заднем торце центральной консоли остались надписи «Arrizo» — от седана Chery Arrizo 7, из которого и сделали Omoda S5. Причем сделали очень просто: поменяв решетку радиатора, а также шильдики на багажнике и рулевом колесе. Но если сравнивать с Omoda C5, где до сих пор на руле размещен логотип Chery, это уже серьезные доработки. Хотя на тестовых седанах новый лого в салоне тоже был не везде...

Дорабатывалась ли Omoda S5 для России? Нам сказали, что китайцы улучшили антикоррозионную обработку, а все кузовные панели, кроме крыши, — оцинкованные. Впрочем, цинковое покрытие на ка-

поте и передних крыльях толщиномер моего коллеги не обнаружил. Комплектации формировались специально под наш рынок, и они... весьма странные. Так, машина с атмосферной «полторашкой» в базовой комплектации Life в чем-то оснащена даже лучше, чем более дорогая версия Tech с турбомотором. В ней шесть подушек безопасности вместо двух, есть электропривод водительского кресла, люк в крыше и потолочный светильник на втором ряду, но нет «зимнего пакета», включающего подогревы передних сидений, заднего дивана, руля и лобового стекла — если машина постоянно работает на линии, они особо и не нужны. При этом обивка из кожзама идет во всех комплектациях: мыть ее, конечно, проще, но ткань все же тактильно приятнее и не липнет к коже.

Расчет на то, что такие машины будут брать в такси, вполне оправданный. Невысокие тяговые возможности 113-сильного мотора (с чугунным блоком!) абсолютно не напрягают в городе: вариатор достаточно оперативно накручивает крутящий момент на колеса, позволяя уверенно держаться в потоке даже грузной машине. Штатная высокопрофильная резина 205/55R16 Doublestar Maximus лучше обрабатывает неровности, чем установленная на турбоверсии Giti

ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

У седана есть штатный видеорегистратор, правда, он имеет простенький функционал.



ОЖИДАЕМО

Китайцы спешили и на машинах из первых партий не успели заменить лого Chery на руле.

OMODA S5 1.5 CVT

Габариты	4644x1814x1493 мм
База	2650 мм
Снаряженная масса	1386 кг
Полная масса	1745 кг
Клиренс	160 мм
Объем багажника	482 л
Объем топливного бака	48 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1499 см³, 113/6150 л. с./мин¹, 138/4000 Нм/мин²
Трансмиссия	вариатор, привод передний
Размер шин	205/55R16
Динамика	180 км/ч; 13,2 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	9,1/6,3/7,3 л на 100 км

Comfort 205/50R17, хотя и ее «табуреткой» не назовешь. Что до разницы в динамике, то ощутима она главным образом при обгонах на трассе: со 147-сильным мотором совершать их безопаснее.

Места на заднем ряду Omoda S5 с запасом, даже если спереди сидят люди ростом выше среднего. Шумоизоляция хорошая, но отсутствие дефлекторов обдува в торце центральной консоли (их нет даже в максимальной комплектации!) все портит: чтобы сзади не страдал от духоты в жару, нужно ставить

КОНКУРЕНТЫ



Changan Eado Plus
от 2 209 900 Р



Kaiyi E5
от 1 959 000 Р



Lada Vesta NG
от 1 239 900 Р

центральные дефлекторы на торпедо строго по центру, тогда есть шанс, что прохладный воздух дойдет до второго ряда. В спинке заднего дивана есть откидной подлокотник с подстаканниками, но сама спинка неразрезная: тут или длинномерные грузы везти, или пассажиров. Багажник большой, но с вещами нужно быть аккуратнее — открытые петли могут прищемить что-то по бокам. Да и закрывая багажник, придется испачкать пальцы: выемки или ручки с внутренней стороны крышки нет.

+ ХОРОШИЕ НАСТРОЙКИ ШАССИ, БОДРЫЙ ТУРБОМОТОР, НЕПЛОХАЯ ШУМОИЗОЛЯЦИЯ, ДОСТОЙНОЕ ОСНАЩЕНИЕ, ПРОСТОРНЫЙ ЗАДНИЙ РЯД.
- ВЫСОКАЯ ЦЕНА, УСТАРЕВШИЙ ДИЗАЙН, ОТСУТСТВИЕ ТКАНЕВОЙ ОБИВКИ СИДЕНИЙ, СЗАДИ НЕТ ДЕФЛЕКТОРОВ ВЕНТИЛЯЦИИ.

ВЕРДИКТ

7,5

НОВЫЙ СЕДАН OMODA ПЫТАЕТСЯ СКРЫТЬ СВОЙ ВОЗРАСТ, И В ЦЕЛОМ ЭТО ЕМУ УДАЕТСЯ. ОСОБЕННО ВНУТРИ, ГДЕ МАШИНА ВЫГЛЯДИТ ВПОЛНЕ СОВРЕМЕННО. К НАСТРОЙКАМ ШАССИ, ДВИГАТЕЛЕЙ И ВАРИАТОРОВ ВОПРОСОВ НЕТ, ЧТО ГОВОРИТ О ХОРОШО ПРОДЕЛАННОЙ КИТАЙЦАМИ РАБОТЕ НАД ОШИБКАМИ, КОТОРАЯ ПРОДОЛЖИТСЯ И ДАЛЕЕ.

Шасси максимально простое — Макферсон спереди и балка сзади, но на управляемости это не сказывается, да и в плане комфорта настроена подвеска отлично — чтобы пробить амортизаторы, нужно постараться. И в целом, несмотря на то, что седан имеет далеко не самую передовую конструкцию (платформа M1X уходит корнями к Chery M11), под свои задачи подходит отлично. «Зрелость» и простота модели здесь скорее идут в плюс.

Что до минусов, то к вышеперечисленным можно добавить маркированный глянцевый пластик на торпедо, отсутствие передних прогитовуманок и индикации скорости на «круизе». Еще почему-то нет указателя заборной температуры в «базе», хотя в других комплектациях она есть. Но в целом все это не критично, да и часть недочетов китайцы должны исправить. В частности, обещают новую прошивку для мультимедиа, которая уберет некоторые недочеты в меню. Что до цены, то она объясняется хорошим оснащением Omoda S5, развитой дилерской сетью и раскрученным брендом. Хотя схожий по конструктиву седан Kaiyi E5 калининградской сборки можно купить дешевле. □

ВОЖДЕНИЕ

Шасси настроено неплохо, хотя рулю не хватает обратной связи. Режим Sport — рабочий с любым из моторов.

8

САЛОН

Качество материалов отделки на уровне, но безальтернативный кожзам и маркированный глянцевый пластик — на любителя.

7

КОМФОРТ

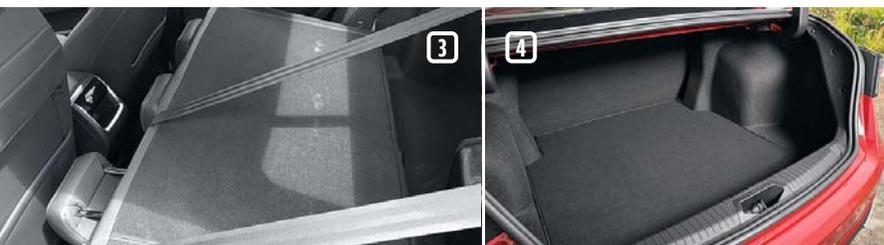
Подвеска хорошо обрабатывает неровности, в салоне достаточно тихо, но отсутствие дефлекторов обдува на заднем ряду — неприятный сюрприз.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

Странно, что в «базе» есть шесть подушек, а в следующей комплектации их всего две...

7



- 3** Спинка заднего дивана сделана неразрезной.
- 4** Колесные арки и петли крышки съедают часть полезного объема багажника.
- 5** На заднем ряду достаточно просторно, но отсутствие дефлекторов вентиляции — явный недочет.





ПОЛИГОН

CHERY TIGGO 8 PRO e+

КОГДА ЛИШНИЙ ВЕС НЕ ПОМЕХА!

CHERY TIGGO 8 PRO e+ ЦЕНА: ОТ 3 919 000 ₺ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

В КИТАЕ ГИБРИДОВ И ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРОДАЕТСЯ 21% ОТ ОБЩЕГО КОЛИЧЕСТВА, В СТРАНАХ ЕС — 21%, В США, ГДЕ ПРОБЛЕМ С УГЛЕВОДОРОДАМИ МЕНЬШЕ, — 8%, НУ А В РОССИИ — МЕНЕЕ 1%. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ КИТАЙСКИЕ КОМПАНИИ ВИДЯТ ПОТЕНЦИАЛ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО РОСТА ЭТИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА РЫНКЕ РФ □ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ □ ФОТО CHERY



CHERRY TIGGO 8 PRO ТРУДНО назвать народным автомобилем в России, тем не менее продажи «восьмого» семейства превысили 20 тыс. штук. Лет пять назад эта цифра мало кого бы впечатлила, интересно, что в самом Китае автомобилей этого семейства произвели более полумиллиона. Жить сегодня приходится совсем в другой парадигме, и такие результаты воспринимаются совершенно иначе. Кто бы мог подумать, что цена в три миллиона и более за китайский кроссовер не то чтобы не отпугивает своим значением, но уже многим не кажется заоблачно высокой.

На первый взгляд рассматриваемая сейчас новинка — тот же 8 Pro, но есть нюанс: на корме после привычной аббревиатуры появилась маленькая буква e+. И это



целиком меняет картину. Внешне практически все осталось по-старому, а вот содержание и философия этого автомобиля совсем иные. Во-первых он, как говорят, зеленый, то есть экологически чистый. Количество выбросов сильно ниже среднего значения, и вреда окружающей природе наносит он несравненно меньше, нежели его бензиновый собрат. Разумеется, не обошлось без подвоха. Правда, как всегда посередине. E+, пока вы на нем передвигаетесь, дает токсичных выбросов меньше, а вот когда придет срок утилизировать батарею, откроется и обратная сторона медали. Но кто думает о такой мелочи, покупая гибридный или электрический автомобиль!

Заметить отличие от классического 8 Pro можно и по другим небольшим деталям. На переднем крыле разместили лючок, под которым гнездо для подключения зарядного устройства Type 2, наиболее распространенного разъема в РФ. Выдает гибрид и батарея на дне кузова, практически ничем не защищенная. Опасно ли это для машины? Однозначно — да: если вы любитель продирается сквозь буераки и топить педаль в пол на каменистой грунтовке, то неосторожное движение способно нанести автомобилю серьезный урон. Честно говоря, не думаю, что в числе покупателей этого авто найдется много сорвиголов, поддающихся минутному эмоциональному порыву, скорее выбор покупателей e+ — это история более чем осознанная, и потенциальный обладатель гибридного

автомобиля понимает, зачем ему этот аппарат нужен. Ведь и цена на него выше полностью бензинового родственника.

У автомобиля три двигателя — два электрических и ДВС, допускающий в рационе бензин с октановым числом 92. Трансмиссия особенная, специально под гибрид сконструированная. При езде ее работа не особо заметна, но вот по конструкции это то еще чудо. Основным является 1,5-литровый двигатель SQRE4T15C мощностью 147 л. с. (в его создании не обошлось без Acteco) с блоком из облегченного чугуна, хорошо знакомый по семейству Tiggo 4, 7 и 8 серий. Поддержку ему обеспечивают два электромотора, один из которых может работать в режиме генератора и стартера. С ними агрегируется трехступенчатая коробка передач DHT (Dedicated Hybrid Transmission) с тремя сцеплениями мокрого типа. Казалось бы, откуда взяться плавности хода, динамике разгона, умеренному расходу топлива. Но и движение может осуществляться в трех основных режимах. При старте работает один или два электродвигателя, далее включается ДВС и работает с одним либо с двумя электродвигателями как в параллельном, так и в последовательном режиме (здесь ДВС выступает в роли привода первого электродвигателя как генератора). Также бензиновый двигатель может работать самостоятельно, не прибегая к помощи электрических.

Всего разных режимов 9, например рекуперация при торможении или двойная рекуперация при торможении. Вообще, раз-



ДЕТАЛЬНО



НАДЕЖНО

Чтобы открыть крышку горловины для зарядки сначала нужно нажать клавишу слева от рулевой колонки.



УДОБНО

Переходник для зарядки от бытовой сети расположен в подполе багажника.

1 На приборной панели справа индикация оставшегося пробега на бензине, слева — только на электричестве, но без учета рекуперации, ее уровень тоже показан.
2 На центральной консоли можно выбрать как хотите ехать: только на электричестве — кнопка EV, в гибридном режиме — кнопка HEV.

личных комбинаций работы двигателей и трансмиссии 11, причем выбор режима происходит автоматически, оптимизируя характеристики движения. Это не значит, что водитель не сможет вмешаться — на консоли два сенсора HEV и EV — движение в гибридном режиме или полностью электрическом. Если сдвинуть кулису передач влево — туда, где обычно ручное переключение, то можно задать 3 режима рекуперации, когда кинетическая энергия преобразуется в электрическую, которая возвращается в высоковольтную батарею с разной интенсивностью. На ходу это ощущается по разной скорости замедления автомобиля без нажатия на педаль тормоза.

Про саму езду. Трогаешься на мягких лапах, работают только электродвигатели. Слышно непривычное шуршание — включается «отпугиватель пешеходов».

Звук так себе; конечно, не игра Шерлока на скрипке, но и не вальс Шопена в исполнении автора. К такому звучанию привыкаешь и через какое-то время перестаешь обращать внимание на эти синтезированные шумы. Когда скорость набрана, акустика совсем другая. Старт приятный, с хорошим наполнением, уверенный и быстрый, даже если направился в гору. Он настолько плавный, что энергетика ускорения не передается телу, и несмотря на реальные 7,5 секунды до сотни, ощущается предельски размеренным. Сразу в голову настойчиво постукивает мысль: а ведь он едет по-другому, совсем не как обычные Tiggo 8 Pro или Pro Max. И динамика здесь ни при чем — автомобиль намного устойчивее старших братьев. Боковая раскочка минимальна, килевой не ощущается вообще, хотя горная дорога щедрa на пере-

пады. Что это — другая подвеска? Нет, ее не меняли, ну если подкорректировали настройки, то самую малость. Затем понимаешь: все дело в лишнем весе — вот когда это настоящее благо. Причем сама батарея весит далеко не тонну, а всего каких-то 134 кило, а клиническая картина совсем другая — центр тяжести сместился вниз. Про неподрессоренные массы можно не вспоминать.

Батарея под самым днищем хорошо просматривается, если наклониться слева, а справа из-за выхлопной трубы выглядывает поменьше. И хотя представители компании говорят, что защищена она хорошо, это вызывает сомнения. Полноценная защита заметно снизила бы дорожный просвет, да и с терморегуляцией проблемы могли возникнуть. А здесь просвет меньше всего на 1 см, нежели у петролеумного родственника, и внутренние размеры салона не пострадали. Ну, думаешь, по каменной трассе, особенно в горах, на этой машинке ехать — сплошной риск, батарею зацепишь или булыжник отскочит — и поминай как звали. На деле едешь по горной дороге, пробоев нет; чувствуется, стараешься объехать крупные булыжники и острые камни. На удивление автомобиль совсем неплохо себя чувствует, крены минимальные, а геометрическая проходимость позволяет без особого ущерба передвигаться по легкому бездорожью. Ну, само собой, это не конек e+. Потенциал автомоби-

3 **Галерку образцом комфорта не назовешь, но и диванчиком для коротышек тоже — два полноценных места.**

4 **С пассажирами на третьем ряду забудьте о громоздкой поклаже: 183 литра — это только для ручной клади.**

ля раскрывается на трассе и в городских условиях. Производитель обещает пробег до 1000 км на полной зарядке и с баком, залитым под горловину, а расход топлива — до 1,5 л на 100 км. Но для этого не только дорожное покрытие должно приближаться к идеальному, но и водителю необходимо обладать навыками экономичной езды на гибридном авто. Удивляться этим цифрам нечего — испытания проводились по циклу NDEC в «лабораторных» условиях. Но и в реальных расход топлива конским не назовешь, он колебался от 4 до 6 литров, учитывая совокупную мощность ДВС и электромоторов в 235 л. с.

Только на электрической тяге обещают пробег 75 км, но что происходит на деле: когда едешь в гору, индикатор на приборке показывает, что электричество расходуется значительно быстрее, а при движении в обратном направлении, особенно в 3-м режиме рекуперации, запас электрического хода возобновляется, и можно

преодолеть это расстояние без подключения ДВС. Зимой в городском трафике достичь таких показателей не получится. На прогрев систем и самой высоковольтной батареи тратится энергия, так что если у вас нет теплого паркинга, на помощь придет традиционный двигатель внутреннего сгорания. 12-вольтный аккумулятор в e+ переехал из подкапотного пространства в левую часть багажного отделения. Когда автомобиль долго не используется, он может подзаряжаться от высоковольтной батареи. А вот зарядка самой основной батареи займет 2,5 часа на зарядной станции мощностью 6,5 кВт. Восполнять энергию на быстрой зарядной станции нельзя. Но зато эту операцию можно проделать и дома, подключившись к розетке 220 В с обязательным заземлением, а займет это 7,5 часа.



С учетом всех дисконтных программ, цена на автомобиль составит 3 919 000 р. В июне первым покупателям подарили зарядную станцию ценой 262 000 р. и сертификат на ее установку. А вот будут ли такие сюрпризы в июле, я совсем не уверен. □

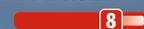
ВОЖДЕНИЕ

На трассе хорошо, но не помешали бы более отзывчивая связь на руле и более внятные тормоза. Сбалансированная подвеска.



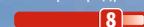
САЛОН

Большое внутреннее пространство с хорошей эргономикой. Наличие высоковольтной батареи несколько не повлияло на объем.



КОМФОРТ

Наконец появился обогрев не только подушек, но и спинки сидений даже во втором ряду.



БЕЗОПАСНОСТЬ

В наличии передовые системы активной безопасности, а также практически полный набор электронных помощников.



+ **ХОРОШАЯ КОМПОНОВКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ, УСТОЙЧИВОСТЬ ПРИ ДВИЖЕНИИ.**

- **НЕДОСТАТОЧНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЗОВ.**

ВЕРДИКТ



МНОГО ЛИ КРОССОВЕРОВ CHERY 8PRO E+ УДАТСЯ РЕАЛИЗОВАТЬ В РОССИИ? ДУМАЮ, НЕТ. НО КУПИВШИЕ ТАКОЙ АВТОМОБИЛЬ, СКОРЕЕ ВСЕГО, НЕ БУДУТ РАЗОЧАРОВАНЫ ВЫБОРОМ, ПОСКОЛЬКУ ДАЛЕКО НЕ КАЖДЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ОСНАЩЕННЫЙ ДВС С ПОДОБНЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ, ОБЛАДАЕТ ТАКОЙ ЭКОНОМИЧНОСТЬЮ. А ГАРАНТИЯ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ НА RNEV-КОМПОНЕНТЫ, СОСТАВЛЯЕТ 5 ЛЕТ + 3 ГОДА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ.

CHERY TIGGO 8 PRO e+

Габариты	4722x1860x1705 мм
База	2710 мм
Снаряженная масса	1844 кг
Полная масса	2323 кг
Клиренс	190 мм
Объем багажника	193/1930 л
Объем топливного бака	45 л
Силовая установка ДВС	бензин, 4-цилиндр., 1498 см³, 197/5500 л. с./мин¹, 210/1750-400 Нм/мин¹; два электродвигателя суммарной мощностью 88 л. с.
Трансмиссия	автоматич., 3-ступ., привод полный
Размер шин	235/55R18
Динамика	180 км/ч; 7,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	5,9 л на 100 км в смешанном цикле



РЕИНКАРНАЦИЯ

LADA VESTA NG ЦЕНА: ОТ 1 239 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

В ФЕВРАЛЕ ПРОШЛОГО ГОДА СОСТОЯЛАСЬ ПРЕЗЕНТАЦИЯ ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ МОДЕЛИ LADA VESTA, НО В СВЯЗИ С ИЗВЕСТНЫМИ СОБЫТИЯМИ ПЛАНУ ЗАВОДА НА ЗАПУСК АВТОМОБИЛЯ ТОГДА НЕ СУЖДЕНО БЫЛО ОСУЩЕСТВИТЬСЯ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ СОТРУДНИКИ АВТОВАЗА РУК НЕ ОПУСТИЛИ И СОВЕРШИЛИ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНОЕ — ПРОЕКТ VESTA NG УСПЕШНО СТАРТОВАЛ

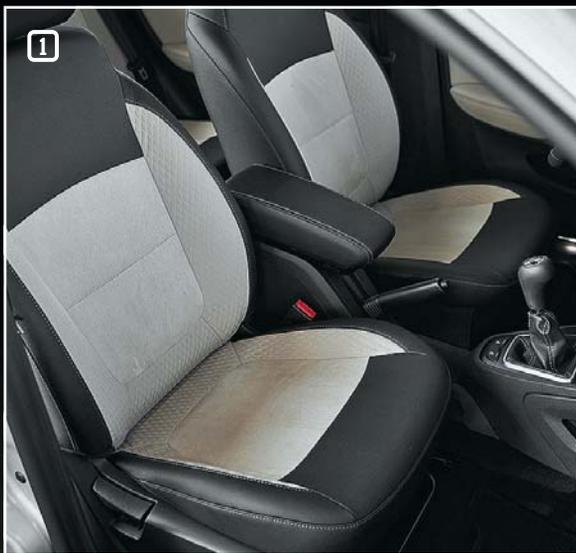
□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОВАЗ



ПРИ ЗНАКОМСТВЕ С ОБНОВленной «Вестой» я в какой-то мере испытал дежавю. 2015 год, первый тест-драйв революционного, не побоюсь этого слова, продукта Волжского автомобильного завода. Новым в том автомобиле было почти все: и платформа, на которой он создан, и «икс-решения» в экстерьере, задуманные Стивом Маттином, и, конечно же, удачные настройки, обеспечившие автомобилю хорошую управляемость. Отнюдь не архаично вписался в конструкцию и хорошо из-

вестный, но модернизированный вазовский 106-сильный мотор 21129. На момент тест-драйва открытым оставался вопрос цены, на который не смог ответить даже специально приехавший в Италию, где и проходила динамическая презентация, тогдашний руководитель АВТОВАЗа Бу Андерссон. Сказав, что цены на автомобиль будут объявлены в момент старта продаж, Андерссон пояснил: «Перед объявлением цен я должен встретиться со всеми ключевыми поставщиками и получить от них обязательства, буквально подписанные кровью». И вот 2023 год и тест-драйв новой генерации LADA Vesta, автомобиля, который создавался в очень непростой для завода период.





1

Разумеется, вопрос цены и на этот раз стоял очень остро: наш автомобильный рынок быстро наполняется продукцией из Поднебесной, а АВТОВАЗ решил предложить не просто некую тень популярной и вновь возрожденной модели, а во многом новый и вполне конкурентоспособный автомобиль. Но о цене чуть позже, а сначала об автомобиле, в котором относительно первого поколения было внедрено немало новых идей, появилось около 650 новых деталей и немало интересных инженерных и дизайнерских решений. Уже сейчас LADA Vesta выпускается в двух типах кузова — седан и универсал, но и седан, и модификация SW также предлагаются в версиях Cross, позволяющих заглянуть на территорию кроссоверов. Что

касается экстерьера, то автомобиль получил новые передний и задний бамперы (благодаря их форме он чуть увеличился по длине — кроссовые версии на 21 мм, обычные — на 30 мм), интересную решетку радиатора (причем дизайн элементов обычных версий и версий Cross отличается), эффектные легкосплавные колесные диски. И начиная с базовой комплектации автомобиль оснащается передней и задней светодиодной оптикой отечественного производства с улучшенными характеристиками светового пучка головного света. Палитра предлагаемых цветов пока скромная, но это связано с продолжающейся работой с поставщиками, и гамма расцветок будет расширяться.

На презентации, говоря об интерьере, директор проектов

1 Сиденья и в первом поколении Vesta были удобными. А сейчас еще и с красивой обивкой.

2 Несмотря на использование новых комплектующих, подвеска настроена очень хорошо. Нет претензий и к китайским тормозным механизмам. Кстати, задние тормоза теперь тоже дисковые.



2



ДЕТАЛЬНО



СТИЛЬНО

Цифровая приборная панель с тремя вариантами шкал и отличной графикой.

УДОБНО



Бесключевым запуском двигателя снабжены все комплектации.



ПРИВЫЧНО

Управление климатической установкой — «по старинке». И это неплохо.



АВТОВАЗа Олег Груненков отметил: «Мы всегда говорили, что LADA Vesta, являясь представителем В-класса, располагает салоном, присущим автомобилям С-класса». Понятно, что собственное детище всегда самое лучшее, но здесь с Олегом Евгеньевичем трудно не согласиться. Мягкий пластик, отличные отделочные материалы, которые не только приятны глазу, но и радуют в плане тактильных ощущений. В Vesta первого поколения к размерам салона претензий не было, а в нынешней версии в зоне плеч он стал даже чуть больше. Форма сидений не из-

менилась — они и без того были удобными, а вот варианты обивки стали более привлекательными. Руль, который снабжен кнопками управления мультимедийной системой, имеет регулировки и по углу, и по вылету. Приборная панель в топовых версиях — цифровая, причем с возможностью менять режимы отображения показаний и приборов и другой информации. Например, можно на весь экран «приборки» развернуть навигацию, оставив для показаний приборов место по бокам карты... Доминантой салона новой LADA Vesta стала мультимедийная систе-

3 Салон весьма симпатичный. Мягкий пластик, интересные цветовые решения. А к вертикальному «планшету» мультимедийной системы Enjoy Pro Vision быстро привыкаешь. Не смущает же нас такой в Tesla Model S?



- 1 В «топовой» версии рулевое колесо снабжено 18-ю кнопками. Вот уж действительно многофункциональное... И с подогревом.
- 2 Дорожный просвет у кросс-версии большой – 203 мм. Да и 178 мм у обычных версий – это немало.
- 3 Передняя и задняя светотехника новой LADA Vesta – полностью светодиодная.

ма с вертикально расположенным 10,4-дюймовым экраном. Это, как говорится, дело привычки, но у меня какое-то время такое решение стойко ассоциировалось с планшетом, прикрепленным с помощью магнитика на переднюю панель. Со временем это ощущение исчезло, а вот функционал мультимедийного устройства снижал уважение и очень понравился. Интерфейс удобен, в активе мультимедиа есть и веб-браузер, и Яндекс-навигация, и Алиса с потенциалом, который постоянно будет расширяться. Кроме того, мультимедийная система (в «продвинутых» комплектациях это EnjoY Vision Pro) готова к работе в широком диапазоне температур и с успехом выдерживает вибрации, то есть полностью адаптирована к нашим дорожным и климатическим условиям.

Для новой Vesta предлагается два 1,6-литровых «вазов-

ских» двигателя: для более простых версий 8-клапанный 90-сильный 11182 и 16-клапанный 21129 мощностью 106 л. с. В трансмиссии пока только механическая 5-ступенчатая КП — тоже детище АВТОВАЗа. Но, как уже говорилось выше, главное начать: в начале следующего года появится Vesta с 1,8-литровым двигателем и вариатором. Причем бесступенчатая трансмиссия будет готова к работе с мотором, максимальный крутящий момент которого превышает 175 Нм (к примеру, вариатор от Renault справлялся с моментом в 155 Нм).

Но вернемся к версиям нынешним. Ключ в замок зажигания... А вот и нет — на Vesta запуск двигателя теперь бесключевой и осуществляется нажатием кнопки. Ход педали сцепления достаточно длинный, но к этому легко привыкнуть, зато для тех, кто давненько не ездил на «механике», — неплохое подспорье. Альянс мотора и КП сложился отлично, к динамике автомобиля никаких претензий. Как уже говорилось, в том далеком 2015-м отмечалась хорошая управляемость «Весты», а как же сейчас — с переработанной «со-

гласно обстоятельствам» подвеской? Пружины на конвейер завода поставляются ижевским НПЦ «Пружина», часть комплектующих для амортизаторов — из дружественной страны... И снова инженерам АВТОВАЗа — браво! Управляется Vesta отлично, подвеска хорошо демпфирует неровности, а комфорт в путешествии дополняют неплохая шумоизоляция и достойное звучание динамиков мультимедийной системы. Да, и еще о новинках: все тормоза LADA Vesta теперь дисковые.

LADA VESTA СЕДАН

Габариты	4440x1764x1496 мм
База	2635 мм
Снаряженная масса	1335 кг
Полная масса	1750 кг
Клиренс	178 мм
Объем багажника	480 л
Объем топливного бака	55 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1596 см³, 106/5800 л. с./мин¹, 148/4200 Нм/мин¹
Трансмиссия	механическая, 5-ступенчатая, привод передний
Размер шин	185/65R15 (195/55R16)
Динамика	182 км/ч; 11,3 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	9,9/5,8/7,3 л на 100 км



Парковка, включение задней передачи, задействована камера заднего вида... но без привычной динамической разметки. Ничего удивительного, так как на автомобилях есть только ABS, а вот система стабилизации с датчиком угла поворота руля пока отсутствует. ESP тоже скоро появится — LADA Vesta серии New Generation продолжает свое развитие.

Теперь о том, с чего мы, собственно говоря, и начали — о ценах. Их диапазон на седан в обычной и кросс-версии, в зависимости от комплектации, составляет от 1 239 000 до 1 575 000 и от 1 543 000 до 1 690 000 р. соответственно. Цена универсала LADA Vesta начинается с 1 330 000 р., а его кроссовой версии — с 1 512 000 р. □



ВОЖДЕНИЕ

Удачная настройка шасси, хороший альянс двигателя и КП.

9

САЛОН

Симпатичный интерьер, в работе над которым использовали материалы хорошего качества.

9

КОМФОРТ

Хорошая шумоизоляция. Неплохой динамический комфорт, но в ряде случаев подвеска казалась жестковатой.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

При разработке было проведено немало как компьютерных симуляций, так и реальных краш-тестов.

8

LADA VESTA SW CROSS

Габариты 4445x1785x1522 мм

База 2635 мм

Снаряженная масса 1375 кг

Полная масса 1730 кг

Клиренс 203 мм

Объем багажника 480/825 л

Объем топливного бака 55 л

Двигатель бензиновый, 4-цилиндровый, 1596 см³, 106/5800 л. с./мин⁻¹, 148/4200 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия механическая, 5-ступенчатая, привод передний

Размер шин 205/50R17

Динамика 173 км/ч; 13 с до 100 км/ч

Расход топлива (город/трасса/смешан.) 9,9/5,8/7,3 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



Vaic U5 plus
от 1 700 000 р



Haval Jolion
от 1 799 000 р



Kaiyi E5
от 1 959 000 р

⊕ УПРАВЛЯЕМОСТЬ, ДИНАМИКА, ЭРГОНОМИКА — В LADA VESTA ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ ВСЕ ЭТО ЗАСЛУЖИВАЕТ ПОХВАЛ. ИНТЕРЬЕР САЛОНА ТАКЖЕ ХОРОШ.

⊖ КАКУЮ-ТО ЧАСТЬ ПОКУПАТЕЛЕЙ НАВЕРНЯКА ОТТОЛКНЕТ ОТСУТСТВИЕ КОМПЛЕКТАЦИИ С АКП. НО ЭТОТ ВОПРОС ИНЖЕНЕРЫ АВТОВАЗА В СКОРОМ ВРЕМЕНИ ОБЕЩАЮТ РЕШИТЬ.

ВЕРДИКТ

8

LADA VESTA В ФОРМАТЕ NEW GENERATION, БЕЗ ВСЯКИХ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЙ, УДАЛАСЬ. ПРИЧЕМ, БЕЗ КАКИХ-ТО СКИДКОВ НА ТО, ЧТО СОЗДАВАЛАСЬ ОНА В ОЧЕНЬ НЕПРОСТЫХ УСЛОВИЯХ. ДА И С ЦЕНОЙ ВСЕ НЕ ТАК ПЛОХО. ВО ВСЯКОМ СЛУЧАЕ, ЦЕНА ВПОЛНЕ КОНКУРЕНТНАЯ. А ГЛАВНОЕ, ЧТО АВТОМОБИЛЬ ИМЕЕТ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ.



ФЛАГМАН?

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

ФЛАГМАН МОДЕЛЬНОГО CHERY УМЕЕТ ЗАИНТЕРЕСОВАТЬ И УВЛЕЧЬ. И ДЕЛО ДАЖЕ НЕ ВО ВНЕШНОСТИ, ХОТЯ НАДО ОТМЕТИТЬ, ЧТО ВЫГЛЯДИТ ОН ВЕСЬМА НЕПЛОХО. НЕ СЛИШКОМ БРОСКО, НО И НЕ СЛИШКОМ СКРОМНО. КАКАЯ УЖ СКРОМНОСТЬ С ТАКОЙ МОНУМЕНТАЛЬНОЙ И БЛЕСТЯЩЕЙ РЕШЕТКОЙ РАДИАТОРА?!  ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



**АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ**

Редактор

Возраст: 57 лет

Водительский стаж: 30 лет

До недавнего времени 8 Pro Max возглавлял модельную иерархию компании Chery в России, но даже появление Tiggo 8 Pro e+ не сильно подвинуло лидера с призового места. Хотя гибридный автомобиль и дороже, но это пока вещь для ценителей, и поэтому, если выбирать топовую модель, то это несомненно 8 Pro Max.

Год назад эта машинка казалась чуть ли не вершиной китайского автопрома среднего сегмента, но за рынком неслегка угнаться. Сегодня в России появились и другие модели китайских кроссоверов, которые по многим параметрам поспорят с «Максом», а по некоторым безусловно его превзойдут.

Интерьер Tiggo 8 Pro Max как смотрелся современным, таким и остался. Отделка на том уровне, который заставляет задуматься, что далеко не каждый «европеец» сейчас способен конкурировать с ним по материалам и визуальным решениям. Почти за 40 тысяч километров пробега с бесконечной сменой водителей состояние салона осталось как у машины, только что вышедшей из магазина: ни потертостей, ни царапин на немногочисленных глянцевых поверхностях.

Едет Max по-прежнему бодро, показывая динамику разгона интенсивнее паспортной. Опытным путем получилось 7,9 секунды до сотни при заявленных 8,5. Случай нетривиальный. И бензин можно лить 92-й без ущерба для двигателя. Но я не думаю, что владелец, выложив более 4 млн рублей за эту игрушку, захочет «кормить» ее низкооктановым топливом. И аппетит при этом у «Макса» вполне умеренный: 10–11 литров по городу при мощности 197 «лошадей».

Если настройки связки «двигатель — коробка передач» на ходу характеризуются сочетаниями «плавное, своевременное переключение» и «прекрасное распределение тяговых усилий», то при трогании с места автомобиль неожиданно дергается, и чтобы приноровиться к такому поведению, требуется время.

Ездить по городу на Tiggo 8 Pro Max одно удовольствие: и подвеска комфортная, и эргономика неплохая. А на трассе не все так однозначно: быстрые обгоны для «Макса» не проблема, запас мощности позволяет выполнять это упражнение играючи, но вот экстренные маневры на высокой скорости не его стихия. Можно выскользнуть наружу поворота, здесь спортивности недостает. Но, с другой стороны, зачем мощному и вместительному семейному кроссоверу раллийные манеры?!



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

Основное отличие «Макса» от предшественников — это полный привод. Безусловно, одно из его главных преимуществ. Новый двигатель 2.0 TGD1 очень экономичный. С новой роботизированной 7-ступенчатой коробкой с двумя сцеплениями мокрого типа идеально справляется и с бездорожьем, и со скоростным шоссе. Подвеска в меру мягкая и располагает к комфортной езде. Но вот тормозов мне почему-то на Chery не хватает. Это уже не первый автомобиль из семейства с таким недугом.

Салон стал комфортней. Удобные кресла, анатомические подголовники, которые можно

подогнать под любого водителя, большой экран, разделенная на две зоны приборная панель. Отклик мультимедиа на команды запаздывает, но общей картины не портит. Сам же салон мне показался очень похожим на Lexus RX. Та же цветовая гамма, похожие вставки под дерево.

Шумоизоляция не сказать, что идеальная, но все же близко к совершенству. Видно, что в компании серьезно подходят к обновлениям, меняют не только внешний облик, улучшают комфорт для водителя и пассажиров. Не отстает и техническое наполнение.

ДЕТАЛЬНО



В ТРЕНДЕ

Дополнительный тачскрин внизу отвечает за управление климат-контролем.



КОМПРОМИСС

Третий ряд компактен, но невысокий пассажир устроится там сможет.



CHERY TIGGO 8 PRO MAX	
Габариты	4722x1860x1705 мм
База	2710 мм
Снаряженная масса	1787 кг
Полная масса	2283 кг
Клиренс	190 мм
Объем багажника	193/2101 л
Двигатель	бензиновый, турбо, 4-цилиндровый, 1998 см³, 197/5000 л.с./мин¹, 375/2000-3500 Нм/мин¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод полный
Размер шин	235/55R18
Динамика	195 км/ч; 8,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	8,5 л на 100 км в смешанном цикле



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

«Классная графика, захватывающие спецэффекты, масштабные съемки, множество трендовых фишек, неплохой сюжет, но абсолютно не связанная линия повествования», — с такими мыслями я закончил смотреть китайский блокбастер про спасение планеты от солнца и с такими же примерно мыслями закончил свой тест-драйв китайского кроссовера Chery Tiggo 8 Pro Max.

Хотя в черном костюме «восьмерка» мне импонирует больше, чем в красном. Но это лирика о вкусах.

Открываешь дверь, устраиваешься поудобнее в мягком кресле и на какое-то время теряешься в экранах и светящихся панелях

1 Цифровой экран приборной панели и тачскрин медицентра объединены в единую широкую панель. Интерфейс и графика хорошие, но Apple CarPlay не всегда работает без перебоев.

2 Салон можно критиковать за неудобные узкие подстаканники, расположенные вплотную с подлокотником, а также за недостаток ниш для мелочков.

вокруг тебя. К гаджетам никаких вопросов. Все круто: и графика, и функционал, который включает в себя Apple CarPlay. Вот только куда положить смартфон, подсоединенный к этому самому «карплею» шнуром?!

В просторном, красивом и технически хорошо оснащенном салоне внезапно не находится ни полочек, ни ниш, чтобы необходимые вещи были под рукой. На центральном тоннеле есть лишь пара подстаканников, в которые не умещаются сразу два стакана с большим капучино. Есть полка внизу, но тянуться туда за рулем не очень-то удобно.

Впрочем, зная китайцев, можно надеяться, что через годик они все переделают. Там не ждут стандартные для западных компаний шесть лет и не замирают в вечности, как японцы. Что ж, пусть и с электроусилителем руля что-то сделают. Само шасси хорошее. Ступает Tiggo 8 Pro Max плавно и мягко своими 18-ми

колесами с резиной размерностью 235/55. Подвеска (стойки McPherson спереди и многорычажка сзади) деликатно обрабатывает ямки и прочие дорожные изъязны, допуская небольшие, приятные покачивания. По ощущениям, плавность хода напоминает Toyota Highlander или Infiniti QX60. Неплохие ассоциации.

Но руль до грустного пуст. Ни обратной связи с дорогой, ни четкого ощущения контроля автомобиля. Тонкая наука обеспечения связи автомобиля с водителем в единое целое еще не дала инженерам из Поднебесной. А в остальном все очень неплохо. Двухлитровый турбомотор резво тянет. Робот точно подбирает передачи. В какой-то момент я даже поймал себя на мысли, что задумываюсь о покупке «восьмерки». Но, пожалуй, подожду, пока исправят недочеты. Пусть хотя бы грамотно организуют пространство вокруг водителя. □



ДАЖЕ В ГОРАЗДО БОЛЕЕ БЛАГОприятные для рынка времена сегмент туристических эндуро в России страдал неоправданной гигантоманией. Малокубатурников для начинающих почти не было. Обозреваемый «итальяно-китаец» Benelli TRK 502 X (в 2005 году бренд Benelli вошел в состав концерна Q.J. Qianjiang) при всей своей грациозной корпулентности фактически мотоцикл начального

уровня. Но стоит заметить, что временами на ходу и в статике с места водителя он ощущается точь-в-точь как BMW R1200GS. TRK даже чисто экстерьерно и по звуку выхлопа похож на «немца». Но без пародийного копирования!

Обратимся к тому, что сразу бросается в глаза. Benelli TRK 502 X — обладатель редчайших эргономических особенностей. А именно исполинской высоты

водительского сиденья. Целых 860 мм! Выражаясь словами современников, на этом моменте существенная часть целевой аудитории «покинула чат». Я же при росте 195 см не припомню среднекубатурников с подобной адаптированностью для высоких пилотов. В тестовых испытаниях я установил, что на ровной поверхности у водителя ростом 185 см во время стоянки пятки висят над землей.

Все, кто 180 см и ниже, время от времени смешно семячат ножками в воздухе. В определенном контексте TRK 502 X — уникальное предложение на рынке!

Второй момент — широкие, входящие в базовую комплектацию дуги, которые призваны защитить мотоцикл при падении.

Но выполнены они так «щедро», что сильно мешают при прошивании пробок и маневрировании в ограниченном пространстве. Край выступа на дуге на пару сан-

тиметров торчит за крайнюю точку руля с каждой из сторон.

Чтобы понять, что мотоцикл не зацепится за препятствие дугой, надо опустить голову ниже панели приборов, на уровень, где у вышеупомянутого BMW R1200GS расположены цилиндры. Неудобно!

Помимо дуг, в базовой комплектации мотоцикла есть розетка 12 В на левом боку в непосредственной близости от руля, высокое лобовое стекло, боковые дефлек-

УНИКАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

BENELLI TRK 502 X ЦЕНА: ОТ 880 000 ₽ В ПРОДАЖЕ С 2023 Г.

МОТОЦИКЛЫ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ И ТУРИСТИЧЕСКИЕ ЭНДУРО В ОСОБЕННОСТИ — ЭТО САМЫЙ МОЩНЫЙ ТРЕНД И В МАСШТАБАХ ВСЕГО МИРА, И В РОССИИ. БЕРЕЗОНЬКИ, ЗНАЕТЕ ЛИ, САМИ СЕБЯ НЕ ОБНИМУТ, А ДО НИХ ЕЩЕ ДОЕХАТЬ НАДО! □ МИХАИЛ ПИМУС □ ФОТО АВТОРА



торы, «зубастые» водительские подножки со съёмной резиновой сердцевинкой, минимальная защита картера, защита рычагов управления на руле, незадействованные клавиши на пультах (пульта с подсветкой) для подключения допоборудования и весьма правильная и качественная резина Metzeler Tourance в размерностях 110/80-19 и 150/70-17. Список заводских допов обширен. На нашем экземпляре доустановлены рамки и площадка под багажную систему на 3 кофра.

У TRK в намекающей на использование вне асфальта версии X есть более «паркетный» базовый вариант, который при прочих равных оснащен литыми дисками иной размерности, асфальтовой резиной, менее брутальной выхлопной системой и радиальными передними суппортами. Ход подвесок у двух версий идентичен.

Ходовые испытания показали, что при всей своей брутальности Benelli TRK 502 X пытается казаться чуть более могущественным, чем по факту является. В рамках вечернего отдыха от городской суеты мы с товарищем и по совместительству владельцем видавшего виды японского мотоцикла (который впоследствии личным примером доказал, что сама по себе очень злая резина ничего не решает), предварительно открутив от TRK все лишнее и существенно



снизив давление в шинах, довольно быстро уперлись в недостаточную энергоёмкость элементов подвески «итальянца». При проезде неровностей калибра «выше среднего» TRK бьёт по рукам и пятой точке водителя. На малой скорости вилка не всегда обрабатывает мелкую рябь дорожного покрытия и в то же время руль мотоцикла ощутимо прыгает в руках.

В плане производительности относительно технологичный рядный твин рад бы дать жару, но является заложником ситуации. Мотоцикл рассчитан на европейский стандарт прав А2. Поэтому только 47,6 л. с. и не больше 0,3 л. с. на 1 кг веса мотоцикла. Быстрым и легким Benelli TRK 502 X быть не суждено.

Также не суждено ему быть богатым на электронику. За вычетом антиблокировочной системы, сложных электронных помощников, подогревов чего-либо и прочих благ современной техники, на бор-

ту мотоцикла и в каталоге допов не замечено.

А вот в динамике мотоцикл вполне неплох. Особенно исходя из новичковой ориентации и того факта, что турэндуро — это история не про рекордную мощность. До 80 км/ч мотоцикл добирается резво, даже напористо. Дальше следует адекватный крейсер в 100–110 км/ч. После 120 км/ч приходят зудящие вибрации, за увеличением которых на большой дистанции следить не хочется. Мотор не прожорлив. В среднем режиме потребляет в районе 4,5–5 литров топлива на 100 км пути.

Если суммировать все потребительские качества мотоцикла и его особенности, получим во многом уникальный набор. TRK 502 X — туристический эндуро начального уровня для очень высоких и очень ловких (привет дугам) водителей, которые не планируют сутками напролет весело «погибать» в условиях серьезного бездорожья. □

BENELLI TRK 502 X

Габариты (длина/ширина/высота) 2200/915/1480 мм
База 1505 мм
Двигатель 500 см ³ , 2 цилиндра, DOHC, 4 клапана на цилиндр, жидкостное охлаждение, 47,6 л. с., 46 Нм
Трансмиссия 6МКП, цепной привод
Подвеска (передняя/задняя) перевернутая телескопическая вилка / регулируемый моноамортизатор
Тормоз (передний/задний) дисковый/дисковый
Снаряжённая масса 235 кг
Технологии ABS



МОТОПАРК

МАСЛА NORD OIL ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

ВСЕ ЦЕННОСТИ — ОТДЫХУ

К ЛЕТНЕМУ СЕЗОНУ 2023 ГОДА ЗАВОД «НТК НОРДОИЛ» ИЗ ПОДМОСКОВЬЯ РАСШИРИЛ АССОРТИМЕНТ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ, СКУТЕРОВ И КВАДРОЦИКЛОВ. ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ БРЕНД СТРЕМИТСЯ ПОЛНОСТЬЮ ЗАМЕНИТЬ ПРОДУКТЫ, УШЕДШИЕ ИЗ МАГАЗИНОВ В РОССИИ

□ МИХАИЛ НЕВЗГОДИН □ ФОТО «НТК НОРДОИЛ»

ВЗЛЕТ ЦЕН НА СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, СВЯЗАННЫЙ С ВВОДИМЫМИ САНКЦИЯМИ И РОСТОМ СТОИМОСТИ ВАЛЮТ, ПРИВОДИТ ВСЕХ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ К РЕШЕНИЮ НЕТРИВИАЛЬНОЙ ЗАДАЧИ ПО ПОДБОРУ АНАЛОГОВ РАНЕЕ ИСПОЛЪЗУЕМЫХ ИМПОРТНЫХ МАСЕЛ И СМАЗОК НА ПРОДУКЦИЮ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА. С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ЭТУ СИТУАЦИЮ СТОИТ РАССМАТРИВАТЬ НЕ КАК ПРОБЛЕМУ, А КАК НОВУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ, СЧИТАЮТ В «НТК НОРДОИЛ».

РОССИЙСКИЙ АНАЛОГ ИМПОРТНЫХ МАСЕЛ — БРЕНД Nord Oil ПЯВИЛСЯ В 2017 ГОДУ. ИЗНАЧАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАЛСЯ НА ВЫПУСК УЗКОГО КРУГА МАСЕЛ ПО ГОСТУ. НО ЗАТЕМ АССОРТИМЕНТ

СТАЛ РАСШИРЯТЬСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ СОВРЕМЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ТЕПЕРЬ ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ВКЛЮЧАЕТ МАСЛА — МОТОРНЫЕ БЕНЗИНОВЫЕ И ДИЗЕЛЬНЫЕ, ТРАНСМИССИОННЫЕ, ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ, РЕДУКТОРНЫЕ, КОМПРЕССОРНЫЕ, ПРОКАТНЫЕ, А ТАКЖЕ ШИРОКУЮ ЛИНЕЙКУ ОХЛАЖДАЮЩИХ ЖИДКОСТЕЙ.

ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ МНОГО ВНИМАНИЯ БРЕНД УДЕЛЯЕТ И ПОТРЕБИТЕЛЬСКОМУ СЕГМЕН-

ТУ — РАЗРАБАТЫВАЕТ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОДУКТЫ ДЛЯ ТЕХНИКИ АКТИВНОГО ОТДЫХА. В КОМПАНИИ СЧИТАЮТ ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫМ. НЕУДИВИТЕЛЬНО, ЧТО АССОРТИМЕНТ МАСЕЛ ДЛЯ





- 1 «Не клиента подстраиваем под наше масло, а масло подстраиваем под клиента» – таков принцип создания новых продуктов.
- 2 Руководствуясь поговоркой «Готовь сани летом», компания добавила в ассортимент линейку моторных масел Snow для снегоходов, сноубайков и мотосаней.

- 3 Актуальное предложение для мотолюбителей в нынешнем сезоне включает минеральные, полусинтетические и синтетические масла Moto Luxus, Moto Sport и Moto Voyage.
- 4 Владельцам скутеров, мопедов и другой легкой мототехники «НТК Нордоил» адресует масла Nord Oil Moto 2T и Nord Oil Scooter 2T на минеральной или синтетической основе.
- 5 Специальные решения для квадроциклов и вездеходов.

мотоциклов, скутеров и квадроциклов существенно обновился.

Актуальное предложение для мотолюбителей в нынешнем сезоне включает минеральные, полусинтетические и синтетические масла Moto Luxus, Moto Sport и Moto Voyage, которые разработаны специально для использования в 4-тактных двигателях мототехники со сцеплениями, работающими в масляной ванне, — 16 продуктов, отличающихся классом вязкости и эксплуатационными характеристиками.

Владельцам скутеров, мопедов и другой легкой мототехники «НТК Нордоил» адресует масла Nord Oil Moto 2T и Nord Oil Scooter 2T на минеральной или синтетической основе. Примечательно, что в этой линейке есть масла, как для 4-, так и для 2-тактных моторов. Кстати, к 2-тактным маслам предъявляются довольно жесткие требования, связанные с особенностями конструкции двигателя. Во-первых, смазочный материал должен хорошо распыляться, обладать высокой адгезией к поверхностям для предотвращения смывания каплями топлива и совместимостью с топливом. Во-вторых, характер эксплуатации техники с такими двигателями предполагает резкую смену нагрузки за очень короткий промежуток времени. Наконец, для предотвращения всевозможных натиров, задигов и схватывания масло должно обладать противозадириными свойствами и в то же время обеспечивать минимальный износ двигателя. Все это, разумеется, учитывается при составлении рецептур. Например, продукты Nord Oil Scooter 2T и Nord Oil Moto 2T представляют собой высокопроизводительные моторные масла для 2-тактных двигателей, изготовленные на основе отборных синтетических и минеральных базовых масел. Все они характеризуются малозольной рецептурой пакета присадок, благодаря чему при сгорании практически не образуются отложения, что помогает предотвратить

загрязнение свечей зажигания и образование отложений в критических зонах, таких как поршневые кольца и выпускные отверстия, и таким образом обеспечить более длительный срок службы двигателя.

В ассортименте «НТК Нордоил» также присутствуют специальные решения для квадроциклов и вездеходов. Речь идет о моторных маслах Nord Oil ATV Quad Bike, изготовленных на основе отборных синтетических и минеральных базовых масел.

Для каждого продукта из полного ассортимента технология смешивания строго индивидуальна и соблюдается неукоснительно точно. За выполнением этого правила следит заводская лаборатория, аккредитованная в Росреестре. В лаборатории работают квалифицированные специалисты. Имеющееся здесь современное оборудование позволяет решать задачи входного контроля сырья и оценки качества продукции. Для дополнительного контроля производитель регулярно отправляет образцы на исследование в Губкинский университет.

Существенно, что на заводе в Талдоме производят еще и тару для розлива — пластиковые канистры и крышки. Объем выпуска — около 12 тыс. канистр в сутки — с запасом покрывает потребности линии розлива и делает предприятие независимым от внешних поставщиков. А оригинальные пресс-формы — это еще и защита от подделок, что сегодня особенно актуально.

Руководствуясь поговоркой «Готовь сани летом», компания включила в assor-



тимент новую линейку моторных масел Snow для снегоходов, сноубайков, мотосаней и другой зимней мототехники. Эти рабочие жидкости, расфасованные в пластик белого цвета, специально приспособлены для использования в условиях особо низких температур.

Где приобрести масла Nord Oil? В 2022 году компания начала активно развивать сеть фирменных магазинов, как собственных, так и по франшизе. Открыто четыре торговых точки — в Талдоме, Солнечногорске, Москве и Твери, в Мурманске заработала первая СТО под брендом Nord. Продукцию «НТК Нордоил» также можно приобрести на маркетплейсе Ozon. Задача компании — быть ближе к клиентам, даже тогда, когда они заняты активным отдыхом. □



НА СТО – ТОЛЬКО ПРОФИ



ЛУКОЙЛ приступил к разработке обучающих программ и учебно-методических материалов для подготовки и повышения квалификации кадров в сфере профессионального технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств. Проект реализуется совместно с одним из крупнейших независимых учебно-практических центров в сфере автомобильных технологий инжиниринговым центром SMART и направлен на профессиональную подготовку персонала станций технического обслуживания всех уровней: от будущих и действующих специалистов до руководителей и владельцев бизнеса. В качестве основных направлений обучения выбраны семь специализаций для механиков и электриков по обслуживанию легкового и коммерческого транспорта, а также для административного персонала станций технического обслуживания.

Программы включают семинары и практические занятия от экспертов ЛУКОЙЛа и инжинирингового центра, а также проведение профильных круглых столов. Кроме того, предусмотрена интеграция в процесс обучения собственной обучающей онлайн-платформы компании – «ЛУКОЙЛ Академия». Она включает постоянно обновляющийся набор курсов, направленных на получение углубленных знаний и навыков по применению масел и технических жидкостей. За год обучающие программы ЛУКОЙЛа смогут пройти до 10 000 сотрудников СТО. Реализация проекта способствует повышению уровня и качества оказываемых услуг в центрах обслуживания автомобилей.

ДВОРЫ БУДУТ ЧИСТЫМИ

ЗАО «Красный октябрь – Нева» представляет садовый трактор «Нева МТ1», который предназначен для широкого спектра коммунальных работ на придомовых и парковых участках. Схема привода активного навесного оборудования и крутящий момент вала отбора мощности позволяют осуществлять работы на высокой скорости – до 10 км/ч, выполнение операций возможно не только при движении вперед, но и при заднем ходе. Техника оснащена шестеренчато-цепным редуктором в чугунном корпусе и надежным 4-тактным бензиновым двигателем GB420SE с электропакетом. Объем топливного бака позволяет работать на одной заправке в течение длительного времени. Гильзованный двигатель с низкотемпературным запуском имеет высокий ресурс и подходит для коммерческого использования в режиме работы свыше 8 часов в день круглый год. Трактор «Нева» имеет рамную конструкцию. Органы управления: рулевое колесо, рычаги и педали тормоза, газа, сцепления, переключения передач, подъема навесного оборудования. В передней части – мощные светодиодные фары.



МОЩНЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ



Новый инверторный генератор Loncin LC7500i мощностью 7 кВт можно использовать как источник питания частного дома – он хорошо подходит для подключения чувствительных приборов и электроники (ноутбуки, смартфоны и т. п.). Генератор отличается легким запуском, экономичным расходом топлива, низким уровнем шума и вибраций. Опционально устройство может быть оборудовано системой управления с помощью смартфона – специальное приложение поможет контролировать его работу, отслеживать нагрузку, расход топлива и прочие параметры.

И КАЧЕСТВО, И АССОРТИМЕНТ

В ассортименте бренда MEGAPOWER появились тормозные колодки для большой линейки легковых автомобилей: Chevrolet, Ford, Daewoo, Mazda, Nissan, Opel, Renault, Volkswagen и др. Фрикционные изделия MEGAPOWER обладают характеристиками высокой термостойкости, износостойкости, шумопоглощения и стабильности. Колодки изготавливаются из многокомпонентной фрикционной смеси, в состав которой входят керамика, органические смолы, синтетический каучук, органические и минеральные волокна. При производстве применяется технология введения во фрикционную смесь модификаторов поверхности армирующих наполнителей. Каждая тормозная колодка MEGAPOWER состоит из несущей стальной пластины, адгезивного и шумопоглощающего слоев и фрикционной накладки. Состав фрикционного материала тормозных колодок, в который может входить до 20 компонентов, подбирается в соответствии с особенностями конкретной тормозной системы и транспортного средства. Качество тормозных колодок MEGAPOWER подтверждено европейским стандартом ECE R90, о чем свидетельствует соответствующая маркировка на изделиях.



ГЛАВНОЕ В ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЕ

ВАЖНОСТЬ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ ДЛЯ СОВРЕМЕННОГО АВТОМОБИЛЯ ТРУДНО ПЕРЕОЦЕНИТЬ. ОТ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЕЕ РАБОТЫ ЗАВИСИТ НЕ ТОЛЬКО УДОБСТВО И УВЕРЕННОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ, НО И БЕЗОПАСНОСТЬ, А ЗАЧАСТУЮ ЗДОРОВЬЕ И ДАЖЕ ЖИЗНЬ ВОДИТЕЛЯ И ПассажиРОВ. А КАЧЕСТВЕННАЯ ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ – ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОЙ РАБОТЫ ВСЕЙ СИСТЕМЫ.



■ В основу работы гидравлической системы тормозов заложен физический принцип всех жидкостей – они не сжимаются и сохраняют свой объем. Казалось бы, залей в систему воду, спирт или масло, и она будет работать. По большому счету, да, работать будет. Но в реальной эксплуатации, когда на дворе жара или мороз, плюс высокие нагрузки, к современной тормозной жидкости предъявляют еще множество требований. Замедляя машину, тормозные колодки и диски от трения сильно нагреваются, заодно разогревая и саму жидкость. В активном режиме, когда часто приходится пользоваться педалью тормоза, или при движении по горному серпантину вниз жидкость может просто-напросто закипеть. Тогда в системе образуется смесь жидкости и пара – а этот коктейль уже поддается сжатию и не способен передавать нужное усилие. Происходит отказ тормозной системы. Водитель давит на педаль – она «проваливается», и машина не тормозит.

Еще один важный показатель – вязкость. Дело в том, что тормозные жидкости гигроскопичны и, набрав избыточную влагу, в зимнее время при отрицательных температурах густеют. В этом случае педаль тормоза стоит колом, и система отказывает. В то же время чрезмерно низкая вязкость может вызвать под-

текание жидкости из тормозной системы и образование пузырей воздуха, которые приводят к тем же последствиям, что и при закипании.

К тому же при работе гидравлической системы ее элементы – поршни, клапаны и плунжеры – перемещаются и двигаются. Для того чтобы подвижные детали служили дольше, тормозная жидкость должна обладать еще и смазывающим эффектом. Причем в широком диапазоне температур.

Как видите, современная тормозная жидкость (ТЖ) – это сложная смесь нескольких базовых веществ и присадок, способная работать в сложных условиях. А продолжительность ее безопасной работы характеризует температура кипения, значение которой для DOT4 должно быть не менее 230 °С в так называемом «сухом», то есть изначально, варианте. Ведь со временем тормозная жидкость впитывает влагу извне до 2–4%, снижая температуру кипения – спецы ее называют «увлажненной». Когда это снижение доходит до критической отметки, дальнейшая эксплуатация жидкости может стать опасной. Кстати, минимально допустимая точка кипения увлажненной жидкости определена ГОСТом на уровне 155 °С.

Именно поэтому срок годности ТЖ ограничен 2 годами или 60 000 км пробега. На заряженных и спортивных автомобилях жидкость надо менять в два раза чаще. К тому же тормозуха обладает мощными и антикоррозионными свойствами, которые с течением времени так или иначе утрачивают свои характеристики. А просроченная жидкость постепенно окисляет и забивает тормозные шланги и магистрали, разъедает пластиковые и резиновые детали и уплотнения.

Важно также купить изначально качественный продукт, соответствующий всем современным требованиям. Чтобы сохранял свои свойства и эффективность за все время эксплуатации, был лоялен к резиновым и пластиковым изделиям, препятствовал образованию коррозии и шлаков, а также был доступен и удобен в использовании. Такой, как, например, reinWell DOT 4. С характеристиками у препарата все в порядке – что предусматривает принадлежность к немецкому бренду. Ведь марка reinWell хорошо известна в среде профессионалов отрасли. С начала двухтысячных успешно применяется на СТО, в техцентрах и корпоративных автосервисах. Теперь сервисные составы и технические жидкости стали доступны и частникам: мелкая фасовка, розничные продажи.

Марка разработана и зарегистрирована в Германии, где сконцентрированы самые современные технологии и высокие стандарты качества. Где бы ни было локализовано производство, производители обязаны выдерживать заданные при регистрации стандарты качества. А с приходом в Россию фирма наладила производство на месте, освоив и потребительский сегмент.

Локализация на нашем рынке позволила снизить цены путем уменьшения накладных издержек на таможенную и логистическую, а заодно уберечься от колебания курса валют. К тому же была сознательно упрощена упаковочная тара во избежание увеличения конечной стоимости. В результате клиенты не переплачивают за вычурную тару и цветные наклейки, а просто-напросто приобретают нужный продукт. Хотя и без всех этих аляповатых наворотов reinWell DOT 4 выглядит вполне добротно и, если угодно, дороже тех денег, которые за нее просят.

Тормозная жидкость от reinWell продается в литровой канистре. Она создана на основе гликольэфиров и эфиров борной кислоты с добавлением ингибиторов коррозии и антиоксидантов. Продукт подходит как для машин с обычной тормозной системой, так и для авто с ABS и электронными системами стабилизации движения.

Фраза «Тормоза придумали трусы» особенно нелепа в наши дни, когда скорости становятся все выше, а движение все плотнее. Кроме своевременной замены колодок и дисков, не стоит забывать о том, что их приводит в действие – тормозной жидкости. Без нее даже самые современные суппорты, диски и колодки – просто набор неработающих запчастей. □

- 1 Специальный тестер показывает качество тормозной жидкости. Его можно купить в любом магазине запчастей.
- 2 Недостаточная смазывающая способность и гигроскопичность могут привести к образованию коррозии на тормозных цилиндрах.



НЕ КИТАЕМ ЕДИНЫМ

«Я ЖЕ ГОВОРИЛ, БУДЕТ СПЛОШНОЙ ЧАЙНА-ТАУН...» ДВА ПОСЕТИТЕЛЯ ЧЕРЕЗ СТЕКЛА ГАЛЕРЕИ СВЫСОКА РАЗГЛЯДЫВАЛИ ОДИН ИЗ ЗАЛОВ ВЫСТАВКИ. БОЛЬШОЕ, КОНЕЧНО ЖЕ, ВИДИТСЯ НА РАССТОЯНИИ, НО ЧТОБЫ ПОНЯТЬ СУТЬ ПРОИСХОДЯЩЕГО, СЛЕДОВАЛО СПУСТИТЬСЯ «С НЕБЕС НА ЗЕМЛЮ» И ПОБРОДИТЬ ПО ПЛОЩАДКАМ ЭКСПОЗИЦИИ, КОТОРАЯ ПРОХОДИЛА В МОСКОВСКОМ ВЫСТАВОЧНОМ КОМПЛЕКСЕ «КРОКУС ЭКСПО». ОНО ТОГО СТОИЛО

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

Прежде всего стоит отметить, что вся выставка проходила под слоганом «Синергия года», указывающим на то, что одной узконаправленной экспозицией здесь не обойтись. И это действительно так: как под крышей, так и на огромных открытых площадках гостеприимного «Крокус Экспо» посетителей принимали сразу три выставки: COMvech была ориентирована на коммерческий транспорт, СТО Эхро была посвящена запасным частям и послепродажному обслуживанию автомобилей, а СТТ Эхро специализировалась на строительной технике и сопутствующим ей технологиям.

Все три выставки носили международный статус и по целому ряду позиций достаточно тесно пересекались. Например, стенды ЛУКОЙЛА с направлением «Смазочные материалы» с успехом можно было разместить в любом из залов, но на этот раз компания сделала акцент на смазочные материалы для строительной техники, представив моторные, гидравлические и трансмиссионные масла. Из наиболее интересных продуктов можно было отметить моторные масла линейки

LUKOIL Avantgarde Professional серий M5 и LE, а также масло LUKOIL Avantgarde Ultra M3, разработанные с учетом строгих требований ведущих производителей дизельных двигателей. Среди трансмиссионных масел популярность снискали полностью синтетическое масло категории TDL «ЛУКОЙЛ Трансмиссионное MN 75W-90» для механических КП и дифференциалов, а также трансмиссионно-гидравлическое масло «ЛУКОЙЛ Гейзер MM Sintih 5W-30». В общей сложности экспозиция стенда включала более десяти масел и смазок разного назначения.

Здесь же, в зале выставки СТТ Эхро, был и стенд компании Teboil, международного бренда, представившего свои последние разработки в области смазочных материалов для строительной техники, работающей с высоки-

ми нагрузками в сложных климатических и дорожных условиях. Так, для дизельных двигателей предназначено моторное масло Teboil Super, а гидравлические масла Teboil Hydraulic Oil обеспечивают стабильную работу строительной техники в различных климатических зонах.

Широким спектром продукции располагает Sintec Group, приоритетными направлениями для которой являются разработка, производство и реализация моторных масел и технических жидкостей для различного автотранспорта: от легковых автомобилей до тяжелой карьерной техники. Компания представила гостям СТТ Эхро обновленный дизайн и нейминг продукции Sintec, а также самые последние новинки, включая гоночные масла серии Racing, специальную линейку

«
ВСЕ ТРИ ВЫСТАВКИ
НОСИЛИ МЕЖДУНА-
РОДНЫЙ СТАТУС И ПО
ЦЕЛОМУ РЯДУ ПОЗИ-
ЦИЙ ДОСТАТОЧНО
ТЕСНО ПЕРЕСЕКАЛИСЬ
»





для машин с большим пробегом ExtraLife и новую серию масел, предназначенных для мототехники.

Немало посетителей привлек стенд компании KIREI Chemical, в ассортименте продукции которой смазочные материалы, выпускаемые под брендом KATANA, и пакеты присадок для производства масел. В основе экспозиции была представлена информация о моторных маслах, трансмиссионных и гидравлических жидкостях и пластичных смазках KATANA, применяемых в самом широком спектре различной техники.

Как было сказано выше, выставка действительно продемонстрировала полную синергию – достаточно было перейти в следующий зал, и посетители попадали на выставку СТО Expo, где можно было продолжить знакомство со смазочными материалами для техники других «весовых категорий».

Компания «Аллея Групп», импортер и эксклюзивный представитель мировых марок, представила четыре бренда производителей горюче-смазочных материалов и технических жидкостей. Так, одной из крупнейших нефтеперерабатывающих компаний Турции является ОПЕТ, основными видами деятельности которой стало производство и реализация коммерческого и промышленного топлива, а также моторных масел и средств по уходу за различными видами техники. Турецкому концерну BELGIN принадлежит бренд моторных масел LUBEX, ассортимент продукции которого объединил





легкомоторную, грузовую, индустриальную и другие программы. Марка моторных масел Bizol уже неплохо известна в России. Продукция выпускается в Германии на основе собственных разработок Bizol, соответствует строгим немецким нормативам и имеет допуски всех основных европейских автопроизводителей. Еще один бренд с «немецкими корнями» – это reinWell, который был разработан и зарегистрирован в Германии как производитель профессиональных продуктов для автосервисов. Под маркой reinWell выпускаются моторные масла, автохимия и сопутствующие товары для сервисного обслуживания техники.

На стенде Lubrigard представители компании рассказали о том, что в основе ассортимента – премиальные смазочные материалы, изготовленные на основе высококачественного импортного сырья: базовых масел с высоким индексом вязкости и присадок лидеров мирового рынка. Продуктовые линейки моторных масел имеют регистрацию международных классификаций API и ILSAC. ООО «РАВЕНОЛ РУСЛАНД» – официальный представитель в Российской Федерации немецкого бренда RAVENOL. В сфере деятельности представительства поставка на российский рынок высококачественных смазочных материалов, в ассортименте которых моторные и трансмиссионные масла, смазки, антифризы, тормозные и гидравлические жидкости. На заводе в городе Модрича (Босния и Герцеговина) производится линейка смазочных материалов Nestro – моторные, трансмиссионные, судовые, индустриальные и гидравлические масла. В ассортименте более 200 различных продуктов, которые полностью обеспечивают потребности легковых





и грузовых автопарков, строительных компаний и горных предприятий. Стенд Devon представлял Республику Башкортостан, где расположено ООО «Завод смазочных материалов Девон», предприятие, на котором выпускаются инновационные масла и смазочные материалы самого широкого профиля, покрывающие потребности ключевых секторов промышленности и потребительского сектора.

В 2010 году в городе Армавире была основана компания «Альфа Хим Групп», которая сегодня выпускает в сут-

ки более 100 тонн готовой продукции. В ассортименте – моторные, трансмиссионные и гидравлические масла, охлаждающие жидкости и автокосметика. Помимо выпуска продукции под собственными торговыми марками, компания оказывает услуги контрактного производства, как для отечественных, так и для зарубежных компаний. Еще одной интересной экспозицией стал стенд компании из Екатеринбурга ООО «Нефтесинтез», которое производит смазочные материалы под брендом OilWay для

строительной и коммерческой техники. Например, в рамках программы импортозамещения здесь производятся синтетические моторные масла Dynamic Expert Long Life PAO для высоконагруженных дизельных двигателей с интервалом замены до 80 000 км. Компания «Тосол-Синтез» на своем стенде представила профессиональную автосхимию, которую используют более 10 000 автосервисов и дилерских центров, а также миллионы автолюбителей. Так, антифризы FELIX удерживают лидерские позиции



1 УК «Карвиль» была представлена компанией LUZAR, выпускающей радиаторы, а на стенде GROUPOAUTO демонстрировалась продукция под брендом AIRLINE.



на рынке охлаждающих жидкостей благодаря не только признанию потребителей, но и соответствию международным стандартам качества различных автопроизводителей и строгому контролю на всех этапах производства. Они совместимы с оригинальными антифризами отечественных и зарубежных марок автомобилей, а также используются в качестве первой заливки на 27 автозаводах страны. Тормозные жидкости ROSDOT подходят для всех современных автомобилей, используются для гарантийного и постгарантийного обслуживания в официальных дилерских центрах и СТО. Они соответствуют между-

народным стандартам, имеют официальные допуски и заливаются на конвейерах ведущих автозаводов. Специально для использования в СТО, с учетом новейших разработок и специальных требований для автомобилей с ABS и ESP, разработана тормозная жидкость AWM OEM Service Line. Эта высококачественная синтетическая тормозная жидкость на гликолевой основе соответствует стандарту ISO 2945 class 7. Ключевые показатели вязкости и температуры кипения жидкости превосходят новейший отраслевой стандарт DOT 4.7. AWM OEM Service Line предназна-

чена для всех гидравлических тормозных систем легковых, грузовых автомобилей и мототехники, в которых производителями техники рекомендовано применение жидкостей DOT 5.1, DOT 4 class 6, DOT 4 и DOT 3.

Что касается запасных частей и аксессуаров, то нынешняя экономическая и геополитическая ситуация стала существенным катализатором для дальнейшего развития отечественных производителей. Один из ярких примеров – производственное объединение «Трек». Предприятие с площадью 3600 м² находится в городе Миассе и специализируется на производстве и реализации деталей подвески и рулевого управления для автомобилей как отечественных, так и иностранных марок, а также продукции для мототехники. Шаровые опоры, наконечники рулевых тяг, стойки стабилизатора, изделия из полиуретана... Это далеко не весь перечень выпускаемой «Треком» продукции, причем большая ее часть выпускается по полному технологическому циклу – отковки и штамповки до сборки упаковок. Важно и то, что целый ряд деталей поставляется на конвейеры производителей автомобилей и мо-





грузки 110 А и номинальным напряжением 28 В, а также стартеры ELTRA 2202.3778 с номинальной мощностью 6 кВт и ELTRA 2402.3778 с номинальной мощностью 8 кВт. Также на стенде был размещен отдельный блок с продукцией, выпускаемой под брендами ПРАМО и АТЭ-1: радиаторы, генераторы, стартеры, элементы трансмиссии, стеклоочистки, системы охлаждения, тормозной

системы.

до DMS-системы с искусственным интеллектом для контроля водителя. Посетители выставки в режиме реального времени могли увидеть, как система работает на грузовом автомобиле: изображение с камер в машине передавалось на экран стенда через облачный сервис, а все данные о стиле вождения, опасных ситуациях на дороге и физическом состоянии водителя загружались в личный кабинет. Не меньший интерес посетителей вызвали скрытая трехканальная система видеонаблюдения с отдельным блоком записи DR770X-Vox, оснащенная защитой от взлома и кнопкой SOS, а также многофункциональная система мониторинга водителя VVC Corp MDVR, анализирующая в режиме реального времени нарушения ПДД и физическое состояние водителя.

Это лишь несколько зарисовок с экспозиции, объединившей выставки СТТ Expo, ComVex и СТО Expo. На площади в 100 912 м² были представлены 1280 экспонатов из 14 стран, а интерес к выставке проявили более 62 000 профессиональных посетителей, представлявших 56 стран и 89 регионов России. Разумеется, и китайские, и турецкие производители здесь были широко, даже очень широко представлены, но с теми, кто предпочел путешествие исключительно по чайна-тауну, можно смело не соглашаться. □

тотехники. Примером может служить сотрудничество ПО «Трек» и НАМИ – наконец рулевых тяг и стойки стабилизатора устанавливаются на автомобили Augus.

Еще один пример продуктивной работы в новых условиях был представлен на стенде бренда ELTRA. В 2000 году ОАО «ЭЛТРА» вошло в концерн «Производитель автомобильного и моторного оборудования» (ЗАО «Концерн ПРАМО») и вскоре значительно расширило ассортимент продукции. Сейчас под брендом ELTRA выпускаются стартеры, генераторы, термостаты, датчики, блоки контрольных ламп и омыватели лобового стекла – компоненты, которые широко используются в легковых и грузовых автомобилях, автобусах, тракторах и сельскохозяйственной технике. На стенде компании были представлены как продукция завода, идущая на конвейер ведущих автопроизводителей России, так и перспективные разработки, над которыми на регулярной основе трудится техническая дирекция производства. В частности, для автомобилей КАМАЗ были представлены генераторы ELTRA 4702.3771 и 4542.3771-31 с максимальным током на-

В 1989 году началась история Fenox. За это время был пройден путь от «узконаправленного» производителя гидроцилиндров до компании, поставляющей компоненты не только на вторичный рынок, но и на конвейеры ведущих производителей. Тормозная система, элементы подвески и трансмиссии, электрика, системы питания и управления, оснащение кабины и кузова... При этом производственная деятельность компании охватывает несколько направлений: детали и компоненты для легковых и грузовых автомобилей, запчасти для сельскохозяйственной и спецтехники, а также автомобильные аксессуары и инструменты. Компания располагает 12 производственными площадками общей площадью более 130 000 м², расположенными в Беларуси, России, Германии и Юго-Восточной Азии, выпуская ежегодно более 50 млн изделий.

Если продолжить тему синергии, то в рамках выставки COMVex компания VVC, работа которой направлена на внедрение культуры безопасного вождения, продемонстрировала целый ряд систем видеоконтроля – от уже ставших привычными видеорегистраторов





БЕСПРОВОДНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО: УДЛИНИТЕЛЬ БОЛЬШЕ НЕ НУЖЕН

С ПОЯВЛЕНИЕМ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА ЖИЗНЬ ЛЮДЕЙ СИЛЬНО ПРЕОБРАЗИЛАСЬ: ЖИТЬ СТАЛО ТЕПЛЕЕ, СВЕТЛЕЕ, ВЕСЕЛЕЕ И ПРОЩЕ. ИЗОБРЕТАТЕЛИ РАЗВЕРНУЛИ СВОИ ФАНТАЗИИ О «МАШИНЕРИИ», РАБОТАЮЩЕЙ НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВЕ.





В комплекте портативной станции питания есть инвертор на 220 вольт, он обеспечит питание электроприборам мощностью до 150 Вт. Этого хватит, например, для 14 часов работы ноутбука, за это время он зарядится и даст возможность работать автономно еще какое-то время. Автомобильный холодильник будет с ней давать холод около 3 часов. Неаккумуляторного воздушного компрессора, подключенного к NS150, хватит на 4 колеса и запаску. Видеопроектор, запитанный от NS150, сможет показать парочку фильмов, а электрический вентилятор в жаркий день будет дарить прохладу около 5 часов. Ну и огромный ресурс для зарядки мобильных телефонов и планшетов – как само собой разумеющееся.

На лицевой стороне станции есть разъем USB-C, выдающий 60 Вт, а также парочка разъемов USB-A на 18 Вт: этого вполне хватит и для зарядки, и для использования портативных устройств.

При компактном размере 16x13 см и весе меньше 1,5 кг станция питания может стать на-



дежным подспорьем в походе или выезде на пикник. Кроме того, станция может помочь в работе: в местах, где нет электричества или неудобно протягивать провода, от нее спокойно запитывается электролобзик, подзаряжаются шуруповерт и беспроводная дрель.

Пополнять заряд станции можно двумя способами: в бытовых условиях от сети через порт USB-C станция полностью заряжается за 5 часов, разъем принимает мощность 45 Вт, в пути же устройство можно подзарядить в машине от прикуривателя, правда это займет несколько больше времени. Уровень заряда станции NS150 отображается на небольшом дисплее.

Портативная станция питания NAVITEL делает отдых или работу более комфортной и отвязывает нас от розетки, давая еще больше мобильности! □

ПОРТАТИВНАЯ СТАНЦИЯ ПИТАНИЯ NAVITEL ДЕЛАЕТ ОТДЫХ ИЛИ РАБОТУ БОЛЕЕ КОМФОРТНОЙ И ОТВЯЗЫВАЕТ НАС ОТ РОЗЕТКИ, ДАВАЯ ЕЩЕ БОЛЬШЕ МОБИЛЬНОСТИ!

■ Мы привыкли к большому количеству электроприборов, которые облегчают наш быт, но без электричества это все станет набором предметов, от которых нет никакой пользы. Даже автомобиль без электричества никуда не поедет. И речь во все не об электромобилях, а о привычных нам машинах и мотоциклах с ДВС. Методы запуска мотора «с толкача» не в счет: попробуйте потолкать какой-нибудь крупный внедорожник.

Впрочем, прокрутить стартер многокубатурного двигателя сможет не всякий бустер. «Пускач» должен иметь определенный запас мощности.

NAVITEL, давно известный по навигационным сервисам, также выпускает различную автоэлектронику, помогающую сделать жизнь водителей комфортнее. Понимая потребности автомобилистов, компания выпустила на рынок новинку – NS150. Это не просто зарядно-пусковое устройство, а портативная станция питания номинальной мощностью 150 Вт, емкостью 60 000 мАч.

Конечно, главное, что ждут от таких устройств, – это возможность запуска двигателя при севшем аккумуляторе. Устройство в состоянии запустить двигатели объемом до двух литров, для этого есть специальный адаптер с пусковыми проводами. У него свой разъем подключения в станцию – EC5. Разъем и вилка включения имеют специальную форму, чтобы не перепутать плюсовой и минусовой контакты, это делает запуск безопасным. Кроме того, если вы отключите станцию от проводов, а они останутся на АКБ, то адаптер предупредит о начале энергопотребления аккумулятора – напоминание, чтобы не разрядить «батарею».





ЗНАЮТ, КАК НУЖНО

ТАКОЕ ОЩУЩЕНИЕ, ЧТО ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ НИКАК НЕ ПОВЛИЯЛИ НА РЫНОК АВТОХИМИИ – ВСЕ, ЧТО НУЖНО АВТОМОБИЛИСТАМ, ПРЕДСТАВЛЕНО НА ВИТРИНАХ МАГАЗИНОВ, ПРИЧЕМ В ОГРОМНОМ АССОРТИМЕНТЕ. ЭТО ОБИЛИЕ КАК РАЗ И УСЛОЖНЯЕТ ВЫБОР. НЕ МЕНЬШЕ ВОПРОСОВ ВЫЗЫВАЕТ И ПРАВИЛЬНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ТОГО ИЛИ ИНОГО СРЕДСТВА – ИНСТРУКЦИЮ ЧИТАЮТ ДАЛЕКО НЕ ВСЕ, А ИСПОЛНЯЮТ ЕЕ ПУНКТЫ И ТОГО МЕНЬШЕ. ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТЫ НА НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПОМОГ АВТОРИТЕТНЫЙ ЭКСПЕРТ – БРЕНД-МЕНЕДЖЕР НАПРАВЛЕНИЯ АВТОХИМИИ КОМПАНИИ GRASS АНТОН ЧУРКИН

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО GRASS

ПОЧЕМУ GRASS?

Согласен, сомнение в «неангажированности» эксперта, представляющего конкретную компанию, вполне закономерно. Я и сам был склонен к доле скепсиса, если бы не так давно не посетил завод компании и не убедился в том, что это действительно высокотехнологичное предприятие с 20-летним производственным опытом, высоким научным и инженерно-техническим потенциалом и впечатляющими результатами по объемам продаж. Что касается автохимии, то именно с нее и началась трудовая деятельность GRASS, а лет семь назад номенклатура этого направления составляла 83% от всей выпускаемой продукции. Три года назад доля категории средств для ухода за автомобилем составила 43%, но это не значит, что производство ав-

тохимии и автокосметики сократилось – увеличились общие объемы производства. «Мы были профессионалами в вопросах производства автохимии, но прекрасно понимали, что необходимо развиваться и в других направлениях», – прокомментировал такое перераспределение генеральный директор ООО «ТД ГРАСС» Михаил Грачев. Таким образом, сомнений в экспертной состоятельности специалистов GRASS нет, а что касается качества самой продукции, то здесь есть еще один интересный момент. В своей работе компания использует такой инструмент, как японская философия «кайдзен», в основе которой постоянный путь к улучшению. Причем к улучшению во всем.

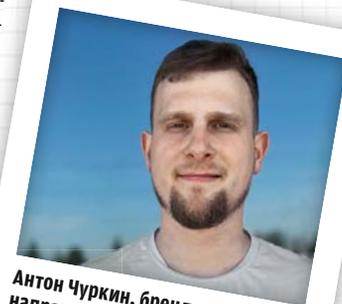
пания использует такой инструмент, как японская философия «кайдзен», в основе которой постоянный путь к улучшению. Причем к улучшению во всем.

СТОИТ ЛИ ОБРАЩАТЬ ВНИМАНИЕ?

Вопрос о том, стоит ли тратить деньги на качественную автомобильную химию и косметику, звучит все реже, если вообще не стал риторическим. Действительно, в нынешнее непростое время все мы хотим как можно дольше сохранить

свой автомобиль не только в рабочем, но и в привлекательном виде. Да и к вопросам безопасности относимся чуть иначе, чем раньше. И не только зимой, но и летом, когда, казалось бы, условия вождения комфортны. Разводы на стекле, которые оставляют щетки стеклоочистителя при использовании некачественной жидкости в бачке омывателя, следы насекомых, намертво прилипших к лобовому стеклу... Все это в той или иной степени затруд-

няет обзор, а значит, напрямую влияет на безопасность. Загрязнения на кузове автомобиля не только не добавляют внешней привлекательности, но и могут быть опасными для лакокрасочного покрытия. Как, впрочем, опасными могут быть неправильно выбранные составы и неверное их использование.



Антон Чуркин, бренд-менеджер направления автохимии компании GRASS.

ЧЕМ, А ГЛАВНОЕ, КАК?

На безопасность движения влияет множество факторов. Один из них – хороший обзор, который обеспечивает чистое лобовое стекло. Здесь каких-то особых правил очистки нет, поэтому Антон Чуркин, который был представлен выше, рекомендует заострить внимание на правильном выборе самого состава. О сильных сторонах летнего стеклоомывателя Mosquitos Cleaner, казалось бы, говорит само название, но средство уверенно удаляет следы не только от насекомых, но и от древесных почек, нефтяную пленку и другие загрязнения,



попавшие на стекло с асфальта. Продается стеклоомыватель в двух объемах, и вот какой совет дает наш эксперт Антон: «Жидкость Mosquitos Cleaner – это концентрат. Есть в формате один литр, когда содержимое разводится в пропорции 1:5, но более выгодное предложение – суперконцентрат объемом 250 мл, где всего 50 мл разводится на 4-литровый бачок. В этом случае хотел бы дать совет: для равномерного смешивания лучше провести эту операцию в отдельной таре, после чего готовый состав залить в бачок омывателя. Еще один эффективный состав из ассортимента GRASS – стеклоомыватель Summer Shine, название которого тоже хорошо отражает и время, и результат его применения. Что касается следов насекомых и грязи с дороги, то с этими неприятностями Summer Shine также уверенно справляется». Здесь могу сделать ремарку: я проверил на собственном опыте и убедился в состоятельности этого предложения. Важно и то, что все стеклоочистители GRASS безопасны для всех типов лакокрасочного покрытия, резины и пластика.

ЧТОБЫ ЧИСТОЙ СИАЛ

Если зимой рачительные хозяева достаточно часто стараются смыть с автомобиля следы грязи, соли и реагентов, то летом водные процедуры не столь регулярны. И напрасно. Например, останки тех же насекомых содержат в себе кислотные составляющие, которые пагубно влияют на лакокрасочное покрытие автомобилей, а значит, необходимо незамедлительно и правильно удалять их следы. Что касается технологии мойки и составов, то вновь слово Антону Чуркину: «Если кузов сильно загрязнен, необходимо сбить основные загрязнения струей воды высокого давления. Горячий кузов также нужно охладить струей воды – это предотвратит быстрое высыхание моющего раствора. Затем наносим бесконтактный шампунь. Мы рекомендуем наносить пену равномерно плавными движениями, двигаясь снизу вверх и обрабатывая поочередно каждую из сторон автомобиля. Для этого хорошо подходит активная пена Active Foam Light, представляющая собой концентрированное средство для бесконтактной мойки легкового и грузового транспорта. После нанесения моющего раствора необходимо дать ему поработать одну-две минуты, не допуская высыхания, после чего смыть раствор при помощи аппарата высокого давления. Двигаться нужно в горизонтальной плоскости на расстоянии 30–40 см от поверхности, перемещая плоскую широкую струю воды снизу вверх.

Кстати, когда я посещал завод GRASS, то был удивлен, с какой заботой сотрудники предприятия относятся к своим автомобилям. Поэтому меня не удивляет очередной совет от Антона Чуркина: «После мойки я рекомендую с помощью концентрата Mosquitos Cleaner обработать лакокрасочное покрытие автомобиля от следов насекомых. Средство разбавляется водой в зависимости от степени загрязнения, наносится на кузов, выдерживается до двух минут не допуская высыхания, после чего смывается водой». Причем речь в данном случае не идет исключительно о профессиональном использовании состава, хотя Mosquitos Cleaner предназначен в основном для «профи» – есть уже готовый состав объемом 600 мл, который удобно взять с собой в дорогу. И коль скоро мы заговорили о «не только профи», то Антон дает еще один совет: при мойке автомобиля два раза в неделю один раз необходимо мыть, добавляя к процессу ручную мойку. Для этого автомобилист может использовать автошампунь Wash & Wax, который произведен на основе эффективных моющих компонентов с добавлением карнаубского воска. Специальный состав качественно справляется с очищением въевшейся грязи, сажи, соли и другими тяжелыми эксплуатационными загрязнениями, а также обеспечива-



- 1** После того, как с кузова сбита крупная грязь, наносим пену.
- 2** **3** Пару минут пена должна «поработать» (важно не допускать ее высыхания), после чего ее нужно смыть струей воды высокой давления. И наносить пену, и ее смывать нужно по направлению снизу вверх.
- 4** На финальной стадии кузов обрабатывается препаратами с защитными свойствами, ассортимент которых в продукции GRASS достаточно широк.

ет полирующий и водоотталкивающий эффект, придает блеск и защищает кузов автомобиля от негативного воздействия окружающей среды. Затем обработайте кузов специальным холодным воском Fast Wax или Nano Wax, который придаст блеск поверхности, защитит лакокрасочное покрытие до следующей мойки. Не менее важным является процесс сушки. Для этого рекомендуем использовать специализированные салфетки из искусственной замши. Нужно дополнить, что концентрированное средство нового поколения Nano Wax обеспечивает защиту не от мойки до мойки, а является «долгоиграющим», его тончайшая пленка надолго защитит обработанную поверхность от проникновения воды, грязи, вредных реагентов и других внешних воздействий. Кроме того, придаст глубокий зеркальный блеск и защитит лакокрасочное покрытие от выцветания и растрескивания. Кстати, средство облада-



ет приятным ароматом, и это еще одна «фишка» GRASS – здесь считают, что все должно быть не просто качественно, но и соответствовать премиальному уровню. Не случайно на этом предприятии не так давно появилось направление Detail (премиальная линейка автохимии для детейлинга), и сегодня GRASS является крупнейшим в России производителем и поставщиком автохимии этого сегмента. Но это уже другая история. □



КАРТИНА МАСЛА

РЫНОК СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РОССИИ ПЕРЕЖИВАЕТ НЕПРОСТЫЕ ВРЕМЕНА. САНКЦИИ, УХОД МНОГИХ ЗАРУБЕЖНЫХ КОМПАНИЙ, ПРИОСТАНОВКА РАБОТЫ ЛОКАЛИЗОВАННЫХ ПРОИЗВОДСТВ ОКАЗАЛИ СИЛЬНЕЙШЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ОБЩУЮ СИТУАЦИЮ. ПОСТАВЩИКИ КОМПОНЕНТОВ И ПРОИЗВОДИТЕЛИ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ИЩУТ ПОНИМАНИЕ, КАК ВЕСТИ БИЗНЕС В НОВОЙ РЕАЛЬНОСТИ □ **ВЛАДИМИР ОГОРОДОВ** □ **ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ**

■ Больше и лучше – под таким девизом последние годы в России развивалось потребление автомобильных смазочных материалов. В 2021 году из реализованных 1718 тыс. тонн смазочных материалов (против 1670 тыс. тонн в 2020 г.) на долю коммерческого транспорта пришлось 655 тыс. тонн, то есть 38%, что на 16% больше, чем в 2020 году. Выросло на 20% и потребление масел в сегменте пассажирских автомобилей. Это и не удивительно, так как на 3% увеличилась численность самого автопарка. Но вот что интересно: из общего количества в 1718 тысяч тонн 22% составляли масла импортного производства. Причем самым крупным потребителем были пассажирские автомобили, где доля импорта составила 54%.

влиявшие на сбыт. По словам директора консалтинговой компании В2Х Анатолия Филаткина, общая отраслевая ситуация в настоящее время содержит три ключевых вызова: уход с рынка или приостановка деятельности международных игроков – поставщиков готовых продуктов и их компонентов, отзыв лицензий и одобрений российских производителей и включение крупнейших мировых брендов в перечень товаров параллельного импорта.

«С российского рынка ушло большинство зарубежных брендов, прекратили поставки и мировые производители присадок, которые в значительной степени обеспечивали технологическую состоятельность локальных производств, – отметил эксперт. – Кроме того, производителям ограничили доступ к международным сертификациям и одобрениям OEM-брендов. Мы стали наблюдать, как производители переходят на альтернативные рецептуры и альтернативные пакеты

присадок. Новые поставщики присадок вынуждены пользоваться иными логистическими маршрутами, что привело к увеличению сроков поставок и дефициту компонентов».

Уже со второго полугодия 2022 года стало заметно снижение деловой активности, на которую серьезно повлияло введение санкций. Рост производства продемонстрировала только сельскохозяйственная отрасль, а вот автомобильные грузоперевозки сократились на 6%. По оценкам В2Х, потребление смазочных материалов для коммерческого транспорта может сократиться на 3%. При этом объемы закупок разовых партий увеличатся, возрастет и тенденция создания запаса масел, так как нестабильные цены и неуверенность в дальнейшей доступности продукции вызывают серьезные опасения.

Одновременно с этим отмечены тенденции демонтажа на автомобилях систем нейтрализации выхлопных газов и переход на полнозольные

ИМПОРТ РУХНУЛ

Правда, теперь все это в прошлом. С февраля 2022 года произошли существенные изменения, по-

К НАЧАЛУ 2022 ГОДА РЫНОК СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ СЕРЬЕЗНО НЕ ИЗМЕНИЛСЯ, НО ФЕВРАЛЬСКИЕ СОБЫТИЯ ЗАМЕТО ПОВЛИЯЛИ НА СИТУАЦИЮ



масла Full SAPS, которые предназначены для старых бензиновых двигателей и дизельных моторов без сажевого фильтра. Отмечен и переход с синтетических масел на минеральные с сокращением сроков их замены.

Что касается «частного» сегмента, то здесь, по отношению к 2022 году, прогнозируется падение потребления смазочных материалов на 8%. Основная тенденция в этой категории – сокращение расходов на обслуживание автомобилей. Речь идет о переходе на более дешевые импортные бренды или отечественные аналоги, увеличение интервалов замены, сокращение использования личного автомобиля и переход на общественный транспорт или каршеринг.

Эксперты отмечают ярко выраженные поведенческие группы потребителей, из которых примерно 10% покупают импортные продукты по высокой цене, около 20% переходят на недорогие импортные аналоги, тогда как 70% начали использовать доступные российские масла. А еще растет интерес к аудиту масляного хозяйства и подбору нового портфеля продуктов. Эти компетенции сегодня называют «одними из самых горячих».

Предполагается, что отечественное производство готовых масел в 2022 году из-за снижения спроса и прекращения производства компаниями Shell (завод в Торжке сменил вывеску на Teboil) и Total уменьшится на 7% – до 1743 тыс. тонн против 1882 тыс. тонн в 2021 году. Обращает на себя внимание то, что загрузка производственных мощностей вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК) и независимых изготовителей увеличилась. У ряда российских производителей наблюдается дефицит мощностей смешения. Высокий интерес проявляется к покупке активов или организации производства со стороны новых игроков.

Ожидается, что импорт по итогам года сократится на 27%. Во втором квартале импорт готовых масел восстановился до уровня 25 тыс. тонн в месяц. Сейчас этот показатель держится стабильно, но сократилась доля брендов в импорте. Тем временем азиатские импортеры укрепили позиции. Лидерами стран роста импорта стали Корея, Турция и страны Юго-Восточной Азии. Кроме этого, Прибалтийские страны – Литва и Эстония – продолжают импорт в РФ. А вот экспорт готовых смазочных материалов рухнет аж на 31% – до 369 тыс. тонн.

КРИЗИС – ВРЕМЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

«Вместе с игроками, заявившими об уходе, исчез не только ассортимент, но, на наш взгляд, самое важное, что ушел уровень сервиса и уровень работы с конечными потребителями. Безусловно, российские производители очень сильно выросли в плане сервиса последние 10 лет, особенно в сегменте B2B, но тренды работы с конечными потребителями задавали международные компании. Соответственно, вместе с этими компаниями ушла и эта компетенция. И это на самом деле развилка на текущий момент, – говорит Анатолий Филаткин. – Мы можем рассматривать это как проблему, а можем рассматривать как возможность».

Что касается последнего, то «кальку» вопроса можно перенести не только на сервис, но и на предложения, которые сегодня есть на российском рынке. К примеру, в ООО «СК ЭНМУВ РУС», российском представительстве южнокорейской компании SK Enotove, «отрапортовали»: бизнес на подъеме, объемы реализации растут, и особенно востребованы премиальные сорта масел ZIC.

Свой прогноз дал производитель смазочных материалов ЛУКОЙЛ: «В целом по состоянию на сегодняшний



1 Рынок готовых смазочных материалов по сегментам, 2017–2021 гг. (тыс. т).
2 Индекс деловой активности: действие санкций ощутимо со 2 полугодия 2022 года.



день российский рынок смазочных материалов стабилизируется. Кроме знакомых многим брендов пришли корейские и малоизвестные европейские бренды. Таким образом, дефицита масел не наблюдается. Зарубежные бренды, покинувшие российский рынок, представляли примерно треть от локального рынка автомобильных моторных масел – это около 300 тыс. тонн продукции. Благодаря своим производственным мощностям и высокому уровню технического оснащения ЛУКОЙЛ может и уже замещает существенную часть этого объема. Все перипетии, связанные с обеспечением производителей смазочных материалов необходимыми компонентами, в числе которых присадки, наименьшим образом затронули наше производство. Прежде всего, это связано с тем, что ЛУКОЙЛ давно идет по пути развития, который позволяет нивелировать подобные риски. Если вернуть-

ся к объемам выпускаемой продукции, то в России мощности ЛУКОЙЛ по производству смазочных материалов представлены четырьмя современными заводами, расположенными в Волгограде, Перми, Торжке и Тюмени».

С мнением о том, что уход западных компаний открыл для российских производителей новые возможности, согласен и директор ООО «НТК Нордоил» Игорь Лобанов: «Ранее на нашем производстве размещались заказы европейских фирм. В связи с геополитической ситуацией мы отказались от западных партнеров и при государственной поддержке стали развивать продукцию под брендом Nord. У "Нордоил" богатый ассортимент: индустриальные, специальные масла, гидравлические жидкости, моторные и трансмиссионные масла, жидкости стеклоомывателя – всего более 1000 наименований. Базовые масла в основ-



1 SINTEC Lubricants был готов к производству масел премиального сегмента.

2 «Аллея Групп»: и импортные, и отечественные продукты.



3 ЛУКОЙЛ разработал новую серию моторных масел для автомобилей китайских брендов.

4 «НТК Нордоил» не только работает на локальный рынок, но и экспортирует продукцию.



ном отечественного производства, но синтетическую "базу" четвертой группы, которая используется для производства масел с особыми свойствами, закупает в КНР. Присадки и загустители – тоже китайские, причем продукты из Поднебесной ничуть не хуже европейских, которые мы ранее закупали. Ежемесячно завод способен выпускать более 4000 тонн смазочных материалов. Важно и то, что продукция "НТК Нордоил" также экспортируется на зарубежные рынки, а одно из крупных государств Юго-Восточной Азии изъявило желание наладить у себя лицензионное производство российского масла».

То, что именно сейчас пришло время для активного развития бизнеса на российском рынке смазочных материалов, отметил и директор по маркетингу компании «Аллея Групп» Эльдар Вахитов: «На протяжении 25 лет компания в основном работала как эксклюзивный дистрибьютор LIQUI MOLY в России, но современные реалии заставили оперативно перестроить работу. Компания начала сотрудничество с новыми для России европейскими, азиатскими и турецкими брендами и стала одним из лидеров по поставке смазочных материалов на территории России. Так, мы активно работаем с OPET, одной из крупнейших нефтеперерабатывающих компаний Турции. Новый завод OPET Lubricants, на котором выпускаются оригинальные масла и технические жидкости, является одним из самых современных заводов в Европе. Смазочные материалы OPET имеют международные сертифика-

ты качества ACEA и API и экспортируются в более чем 25 стран мира. Еще одним новым для нас брендом стал LUBEX – это моторные масла, выпускаемые компанией BELGIn, одним из ведущих производителей смазочных материалов в Турции. Ассортимент LUBEX объединил в себе легкомоторную, грузовую, промышленную и другие линейки, а сама продукция имеет более 80 одобрений ведущих автопроизводителей. Больше 20 лет выпускаются в Германии и поставляются в 70 стран мира моторные масла BIZOL, которые создаются в постоянном сотрудничестве с автопроизводителями и в производстве которых используются собственные разработки и пакеты присадок. Южнокорейская компания SHL Co., Ltd., являющаяся лидером по производству смазочных материалов и ключевым поставщиком для корейской промышленности, выпускает моторные масла и смазки The BEAST, линейка которых включает более 150 наименований. Но кроме импорта зарубежных смазочных материалов "Аллея Групп" активно развивает собственный бренд моторного масла reinWell, который еще в начале 2000 годов был зарегистрирован в Германии. На сегодняшний день производство локализовано в России, но с полным соблюдением немецких технологий. Поэтому продукция полностью соответствует европейским стандартам качества».

«С уходом зарубежных компаний отечественные производители получили определенные преференции, – отмечает заместитель генерального директора SINTEC Lubricants Никита Михин. – Наша компания использовала открывшиеся возможности и смогла существенно увеличить долю рынка. Важно и то, что со стороны российских потребителей заметно улучшилось отношение к локальным брендам. Сегодня те, кто раньше покупал дорогие импортные масла, учитывая высокие риски нарваться на контрафакт, все чаще отдают предпочтение российской продукции, не уступающей импортным аналогам. Также SINTEC Lubricants активно наращивает долю в премиальном сегменте. Сегодня среди наших покупателей те, кто выбирал Shell, Mobil, Castrol. Продукцию SINTEC активно используют автодилеры, заливая масла не только в самые популярные автомобили, но и в такие марки, как Mercedes, BMW, Lexus, Rolls-Royce и другие автомобили класса люкс. SINTEC Lubricants без перебоев получает аккредитованные автопроизводителями пакеты присадок, что позволяет продукции компании иметь необходимые допуски и соответствовать самым современным стандартам».

В общем, сказать, что российский рынок смазочных материалов сегодня переживает непростые времена – значит, ничего не сказать. Но самое главное состоит в том, что ситуация, к которой можно относиться или пессимистично, или с некоторой долей оптимизма, все еще в развитии и стройные прогнозы строить рано. □

Смотрите
на телеканале
«Авто Плюс»

12+

В ИЮНЕ

ТЕЛЕКАНАЛ
**АВТО
ПЛЮС**

Дороги России

Приглашаем вас в увлекательное, познавательное и красивое путешествие по главным трассам нашей Родины!

Вы увидите нетающие снега, соседствующие с лесами, лугами и горной тундрой на пути через Саянский перевал; мы доберёмся до мест, которые стали доступны только благодаря трассе «Байкал»; достигнем самых изолированных уголков благодаря трассе «Колыма» и увидим Россию во всей её многообразной красе.

С 16 июня по пятницам в 21:00



ПРОВЕРИЛИ И ПОВЕРИЛИ

В АССОРТИМЕНТЕ КОМПАНИИ NOKIAN TYRES БЫЛА ИНТЕРЕСНАЯ МОДЕЛЬ RATAIVA AT, КОТОРАЯ ПОЗИЦИОНИРОВАЛАСЬ КАК УНИВЕРСАЛЬНАЯ ШИНА, ПОЗВОЛЯЮЩАЯ УВЕРЕННО УПРАВЛЯТЬ АВТОМОБИЛЕМ КАК НА АСФАЛЬТЕ, ТАК И НА УЧАСТКАХ БЕЗДОРОЖЬЯ. ПАРУ ЛЕТ НАЗАД НА РЫНКЕ ПОЯВИЛАСЬ НОВИНКА – OUTPOST AT, ПОТЕНЦИАЛ КОТОРОЙ МЫ И РЕШИЛИ ПРОВЕРИТЬ

□ ВИКТОР БЕРЕЗОВСКИЙ □ ФОТО СТАНИСЛАВА ШУСТИЦКОГО

■ Первый вопрос, на который нам предстояло найти ответ, – является ли Outpost AT исключительно «экспедиционной» шиной, на которой без страха можно пуститься во все тяжкие, или ее внедорожные качества не доставят особых хлопот и в «гражданской» жизни. Поэтому решили отправиться из Санкт-Петербурга в сторону Карелии, по маршруту, который располагает всеми типами дорог – от скоростной магистрали

до раскисшей грунтовки, лесных тропинок с грязевыми ваннами и крутых подъемов с вязким песком. Но сначала о характеристиках и «внешности» шины.

В нашем распоряжении Outpost AT типоразмера 215/65R16 с индексом 98T. Последнее означает, что максимальная нагрузка на одно колесо составляет 750 кг при скоростном пределе в 190 км/ч. Вполне подходяще.

Уважение внушает и рисунок протектора – зубастый, агрессивный и все-

ляющий надежду на уверенную проходимость. Как раз тот случай, когда встреча по одежке уже придает уверенность. А взяв шину в руки, сразу чувствуешь, что разработчики при ее создании не пожалели компонентов – весит колесико этого размера 13,5 кг. Правда, все это «богатство» двигателю придется крутить... Но и здесь мы нашли поводы для оптимизма. Во-первых, и мощная конструкция каркаса, и жесткий слой протектора, и прочная боковина (традиционно для Nokian Tyres в ней используются волокна арамида) – все это предопределяет надежность,

ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ OUTPOST AT ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО «ЭКСПЕДИЦИОННОЙ» ШИНОЙ, ИЛИ ЕЕ ВНЕДОРОЖНЫЕ КАЧЕСТВА НЕ ДОСТАВЯТ ОСОБЫХ ХЛОПОТ И В «ГРАЖДАНСКОЙ» ЖИЗНИ?





наж в пятне контакта... Не забывайте, это шина категории All Terrain, а не дорожная Накка, «заточенная» под хорошее сцепление на сухом, а особенно на мокром покрытии. Не нравится Outpost AT и колея на асфальте – жесткие блоки протектора неохотно адаптируются к рельефу.

Вопрос о том, шумная ли внедорожная шина, можно считать риторическим, так как подобный рисунок протектора просто обязан издавать значительный шум при движении. При этом тональность звука не раздражает, да и его уровень, опять же согласно евроэтикетке,

составляет 72 дБ, что соответствует индексу «В» в градации от «А» до «С». Что касается комфорта динамического, то с этим все хорошо. Помнится, в одном из аналогичных путешествий пришлось на асфальте серьезно снижать рекомендованное давление в шинах весьма уважаемого бренда, иначе даже небольшие неровности буквально вытрясали душу, заставляя уменьшать скорость. Здесь же с давлением в шинах в 2,2 бара вполне комфортно ехали и по разбитому шоссе, и по волнам грунтовки. Это все об асфальте. Но стихия Outpost AT – бездорожье.

что крайне важно в путешествиях по «направлениям». Во-вторых, инженеры концерна всегда очень много внимания уделяют снижению сопротивления качению, а значит, и расход топлива не потребует затянуть пояс. Хотя... В данных евроэтикетки шины топливная экономичность обозначена самым низким индексом «Е», а внешний вид колесика это вроде бы и подтверждает. Но не верь тому, что видишь! До поездки в Карелию накатали по Санкт-Петербургу и Ленинградской области порядка 800 км, а средний расход топлива Renault Duster с дизельным двигателем составил 6,5 литра на 100 км. Чудес, конечно же, не бывает, и это больше, чем при езде с обычными дорожными шинами, но согласитесь, потребление дизтоплива вполне приемлемое. Дальше было еще интереснее.

Сегодня путь в Карелию лежит по магистрали с отличным покрытием. Следуя предписаниям скоростного режима, зафиксировали круиз-контролем скорость в 90 км/ч, и... бортовой компьютер показал средний расход топлива 3,6 литра на 100 км. При скорости в 110 км/ч расход вырос почти на литр – над аэродинамическими характеристиками Renault Duster дизайнеры трудились не столь усердно, а вот инженерам Nokian Tyres работа над снижением сопротивления качению и на этот раз удалась. Еще одна характеристика шины, которая согласно евроэтикетке «не в топе», – это сцепление на мокрой поверхности, обозначенное индексом «D». В дождь управление автомобилем особых проблем не вызвало, но и азартно «виражировать» не стоит: жесткие блоки протектора, отсутствие акцента на дре-



УВАЖЕНИЕ ВНУШАЕТ И РИСУНОК ПРОТЕКТОРА – ЗУБАСТЫЙ, АГРЕССИВНЫЙ И ВСЕЛЯЮЩИЙ НАДЕЖДУ НА УВЕРЕННУЮ ПРОХОДИМОСТЬ

1 2 3 4 На любых поверхностях Outpost AT демонстрировала отличное сцепление.
5 Каменные трассы тоже не стали проблемой – боковины шин защищены «щитом» арамида.



1 Особо вязкие грунты проходили понизив давление до 0,8 бар. Так, на всякий случай.

И снова об уверенности, к которой располагает дизайн протектора. Интересно было бы посмотреть, как шла разработка от прототипа до серийного образца — столько мелких, но функциональных деталей использовано в рисунке протектора. Что касается «крупных форм», то это три явно выраженные зоны в центральной части протектора, блоки которых ориентированы и в продольном, и в поперечном направлении. Таким образом, сцепление будет эффективным на всех типах дорожного, вернее, внедорожного покрытия. Забегая вперед, стоит отметить, что уровень проходимости во время нашего путешествия определялся возможностями автомобиля, а не шин — последние наверняка бы справились с участками, которые находились за пределами тяговых возможностей Renault Duster. Узкие лесные дорожки с торчащими из земли корнями, крутые песчаные подъемы и спуски, движение, как казалось, по вообще непроезжим местам... Возможностям шин оставалось только удивляться, но при внимательном рассмотрении все объяснялось деталями дизайна. О разнонаправленных блоках в центральной части протектора мы уже говорили, но им в помощь грунтзащепы в плечевой части шины. Работа всей этой комбинации была





особенно заметна при движении в рыхлом песке. Как ни парадоксально, но высокие сцепные свойства Outpost AT на мягком грунте нам одновременно и помогли, и помешали. Песчаный участок мы проехали без труда, а вот сделать красивые снимки со шлейфом песка из-под колес не удалось – шины быстро докапывались до твердой поверхности, и автомобиль почти без пробуксовки продолжал движение. А если на песчаной трассе попробовать, как говорят автогонщики, «занести скорость в поворот»? Получится красивый кадр? Ожидания и в этом случае не оправдались – плечевая зона шины представляет собой комбинацию элементов, которые способствуют поперечному сцеплению на мягком грунте. Эта же схема прекрасно себя проявила и в непролазной грязи с глинистой колеей.

Кондиции шин постепенно включили режим вседозволенности, и нас уже тянуло забуриться в места, где риск повреждения автомобиля был достаточно высок. Предпочли энтузиазму джиперов холодный расчет и решили возвращаться в лоно цивилизации. Снова под колесами гладкий асфальт шоссе, шум шин, который уже не кажется таким сильным, расход топлива, не превышающий 5 литров на 100 км... Кстати, стоит сказать еще об одной особенности Outpost AT. На боковине шины есть надписи M+S и изображение «Трех горных пиков». Тем не менее говорить, что эта шина может эксплуатироваться в зимний период, нельзя. А вот с межсезоньем, сопровождающимся раскисшими дорогами и снежной кашей на лесных тропинках, Outpost AT справится без труда. □

- 2** Технология Summit Sidewalls – комбинация из выступа на боковине и выемки в плечевой части повышает поперечное сцепление на мягком грунте.
- 3** Продольные канавки с технологией удалителей камней Gravel Guards.
- 4** Оригинальное расположение блоков позволяет Outpost AT эффективно работать на любой поверхности.
- 5** Крупные грунтозацепы на плече шины обеспечивают дополнительное сцепление на мягком грунте.
- 6** X-образные канавки в зоне пересечения грунтозацепов в плечевой части и рисунка протектора обеспечивают лучшее сцепление на сложных поверхностях.





КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

НАПРЯМУЮ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Veiben Truck планирует уже в этом году реализовать на российском рынке порядка 3000 грузовиков. Об этом руководство китайской компании заявило журналистам на пресс-конференции, посвященной открытию официального представительства в России. В 2024 году в планах компании занять порядка 10-15% доли рынка тяжелых грузовиков, реализовав в общей сложности более 10 тыс. единиц автотехники.

В предложенном модельном ряду тягачи с колесной формулой 6x4 и 4x2 на дизельном и газовом топливе, самосвалы с колесной формулой 6x4 и 8x4, а также трехосные шасси полной массой до 26 тонн – всего семь позиций, разработанных инженерами Veiben Truck с учетом требований российского рынка. С точки зрения ассортимента планируется расширение модельного ряда – изготовление шасси для надстройки 16-18 тонн, а также выпуск моделей с подъемной осью. Дистрибьютор ООО «Бейбен Тракс Рус» осуществляет поддержку прямой заводской гарантии производителя и оперативное устранение неполадок. Для гарантийной и сервисной поддержки организован склад запасных частей. Все поставляемые в Россию автомобили оснащены заводской системой телематики.



СЛОЖНО, НО МОЖНО

В Миассе (Челябинская обл.) состоялась церемония, посвященная началу строительства нового сборочного корпуса автозавода «Урал». Предполагается, что здесь будет выпускаться до 5500 автомобилей в год и появится еще 1200 рабочих мест. Новый корпус будет состоять из производственной части – одноэтажного здания со встроенными техническими и вспомогательными помещениями – и пристроенного четырехэтажного административно-бытового комплекса. В нем будут расположены зоны хранения и склады, участок сборки автомобиля, экспедиция с зоной разгрузки, бытовые, технические и вспомогательные помещения, склад ГСМ. Помимо автозавода «Урал» строительство объекта финансирует Министерство промышленности и торговли Российской Федерации. За 2022 год автозавод «Урал» реализовал на рынке около 9,9 тыс. единиц техники; объявленный план на текущий год – выпустить 15,6 тысячи машин.

БЕСПЕРЕБОЙНО, БЕЗАВАРИЙНО

Мультисервисный оператор логистических услуг ПЭК и производитель электрических автономных платформ компания Evocargo приняли решение о сотрудничестве в области применения автономного транспорта для логистики. Соответствующее соглашение на ПМЭФ подписали совладелец ПЭК Вадим



Филатов и генеральный директор Evocargo Марсель Нигметзянов.

В рамках соглашения планируется применение автономных электрических грузовиков Evocargo для перевозки грузов на закрытых территориях ПЭК. Сервис Evocargo на базе автономного транспорта компании будет использоваться для бесперебойной и безаварийной перевозки грузов на терминалах, складах, фулфилмент-центрах логистического оператора, способствуя повышению эффективности транспортных процессов и снижению уровня аварийных ситуаций с человеческим фактором. Партнеры также займутся разработкой функциональных и технических требований к автономным грузовым тягачам категории N3 производства Evocargo специально для ПЭК.

Партнерство Evocargo с ПЭК, как с одним из ведущих логистических операторов России, будет способствовать технологическому развитию всей отечественной индустрии грузоперевозок, говорится в сообщении.

РОССИЙСКИЙ «ОРИОН»

Вологодский производитель пассажирского транспорта «Транс Альфа» сообщил о завершении заводских испытаний электробуса особо большого класса «Орион». Сочлененная пассажирская машина имеет длину 18 м. Общая емкость тяговых литий-кобальт-марганцевых батарей (всего их на борту 18) – 650 киловатт-часов, что позволяет машине пройти более 240 км без подзарядки. Электробус-гармошку отличает увеличенная пассажировместимость – в салоне могут поместиться до 154 пассажиров, включая сидячие и стоячие места.

Для безопасности пассажиров и водителя здесь установлена система контроля движения ADAS. Виртуальный помощник помогает контролировать ряд параметров, такие как пересечение полосы движения транспортного средства, определение человека в зоне движения и критичное сближение до столкновения. Электробус также оснащен системой блокировки движения при открытых дверях и семью камерами видеонаблюдения с обзором в 360 градусов.

Премьера новинки состоялась в мае в Петербурге на транспортном фестивале SPBTransportFest. Испытания головного образца серии будут проводить специалисты петербургского ГУП «Пассажиравтотранс».



В БЕСПИЛОТНОМ РЕЖИМЕ

В рамках проекта «Беспилотные логистические коридоры» состоялся запуск движения беспилотных магистральных тягачей КАМАЗ по федеральной трассе М-11 «Нева». Всего в рейс вышло четыре цифровых магистральных тягача, которые в составе автопоезда с полуприцепом будут осуществлять грузоперевозки между двумя городами. Автомобили созданы на базе магистрального тягача КАМАЗ-54901. Модель оснащена системами связи, навигации, технического зрения, обработки входящей информации. Управление тормозной и рулевой системами, двигателем и АКП осуществляется с применением электронной CAN-шины.

Машины будут работать между логистическими терминалами Москвы и Санкт-Петербурга по концепции hub-to-hub, без заездов в города. Протяженность маршрута составит 650 км. Как пояснил главный конструктор по инновационным автомобилям ПАО «КАМАЗ» Сергей Назаренко, беспилотные магистральные тягачи будут работать в режиме 24/7, то есть ограничения, связанные с режимом труда и отдыха водителей, на эту технику не распространяются. Автомобиль будет оставаться только на погрузку-разгрузку, заправку топливом, а также для проведения технического обслуживания автомобиля – замену фильтров, масла. Во время движения, в соответствии с программой ЭПР (экспериментальный правовой режим), в кабине беспилотника будет находиться инженер-испытатель, готовый перехватить управление в экстренных ситуациях.



KAMAZ-6520

ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 Т + 16 Т



ОБЪЕМ
САМОСВАЛЬНОЙ
ПЛАТФОРМЫ
20 м³



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

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

*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



ПРОДАЖИ СТАРТУЮТ ЛЕТОМ

На выставке COMvex компания «Шакман РУС» впервые представила новый бренд из Китая SDAC. В России дебютировали две модели китайских среднетоннажников – изотермический фургон на базе шасси SDAC J6 и бункеровоз на шасси SDAC J7,5 полной массой 6000 и 7320 кг соответственно. Для автомобилей SDAC серии J предлагается четыре варианта колесной базы: 2500, 3300, 3800, 4200 мм. Машины оснащаются 2,3-литровым двигателем Weichai с настройками мощности 105 (J6) и 125 (J7,5) л. с. Коробка передач механическая, 5-ступенчатая.

На выставке состоялось подписание меморандума о сотрудничестве SDAC Light Trucks между ООО «Шакман РУС» и SDAC Auto (Китай). Согласно подписанному документу «Шакман РУС» приобретает статус официального представителя производителя на рынке в РФ и странах СНГ и статус эксклюзивного импортера и дистрибьютора продукции SDAC, уполномоченного на создание авторизованной дилерской сети. Старт продаж автомобилей серии J намечен на август 2023 года. Бренд SDAC появился в Китае в 2022 году. Производитель коммерческих автомобилей является частью крупнейшей китайской государственной холдинговой группы Weichai Holding.



МОЖНО С ПРИЦЕПОМ

В России представлен электрический фургон Pilotcar разработки турецкой компании Pilotcar Otomotive San. Дистрибьюцией техники в России будет заниматься компания Orthaus Trailers. Малотоннажный развозной фургон серии P-1000 предназначен для городской логистики. Габариты электромобиля 3676x1350x1800 мм, вместимость кузова – 3,2 м³. Задние двустворчатые двери открываются на 270 градусов, а дополнительная боковая дверь делает процесс погрузки/выгрузки более удобным. Снаряженная масса электрического фургона – 1208 кг, грузоподъемность – 662 кг. Кабина электрофургона двухместная. В составе оборудования система мультимедиа с Bluetooth, цифровая приборная панель, электроусилитель рулевого управления, кондиционер и автономный отопитель. Под грузовым отсеком, внутри пространственной рамы, размещены литий-ферро-фосфатные батареи емкостью 26 кВт·ч, рассчитанные на 4000 циклов зарядки. Компактный электродвигатель мощностью 10 кВт установлен на задней ведущей оси. Серия P-1000 оснащена

высококачественным блоком управления двигателем Curtis, независимой системой подвески на двух осях и системой рекуперации энергии при торможении. Полная зарядка электрофургона от станции переменного тока мощностью 7,2 кВт занимает 7 часов. Запас хода Pilotcar P-1000 составляет примерно 220 км. Электромобили Pilotcar серии P-1000 могут эксплуатироваться совместно с прицепами массой до 2000 кг.



ПРОМТОВАРНЫЙ

«Соболь NN» получил новую модификацию. Раньше компактный фургон был представлен лишь в версии с цельнометаллическим кузовом. Теперь в линейку вошло исполнение шасси, которое впервые получило низкую кабину, а в качестве надстроек освоены бортовая платформа и различные



промтоварные фургоны. Например, панельный фургон с грузовым отсеком объемом 11,5 м³, вмещает до 5 европалет. У такого кузова дорогая фурнитура и толстые стенки из армированного пластика, устойчивого к ультрафиолетовому излучению. На полу из влагонепроницаемой фанеры есть петли для крепления груза. Как уточнили в пресс-службе, речь идет о надстройке, выполненной собственным подразделением ГАЗа. Уже в ближайшем будущем здесь наладят выпуск и других типов надстроек (более доступных промтоварных фургонов, изотермических фургонов, хлебных фургонов и т. д.).

Под капотом машины хорошо известный дизель Cummins 2.8 ISF (150 л. с.; 330 Нм). Трансмиссия — 6-ступенчатая механическая КП — является собственной разработкой инженеров ГАЗ и производится на предприятии «Нижегородские моторы». Кстати, ГК «Современные транспортные технологии», крупнейший дистрибьютор коммерческой техники, начинает поставку в дилерские центры автомобилей «Газель NN» и «Соболь NN» с 2,5-литровым дизелем семейства G, он заменит двигатель Cummins.



НОВОСТИ

ШИРОКИЙ ФУНКЦИОНАЛ

Чебоксарский завод силовых агрегатов модернизировал двухосный грузовик-внедорожник «Силант». Предприятие доработало силовую линию – импортную коробку поменяли на 6-ступенчатую белорусскую, моторы импортного производства – на российские. Основным поставщиком коробок передач для вездеходов «Силант» стало совместное предприятие «Фаст-МАЗ», созданное ОАО «МАЗ» вместе с компанией Shaanxi Fast Gear. Российский внедорожник оснащается дизельным двигателем ММЗ Д-245 мощностью 122 л. с. На выставке СТТ Ехро обновленная машина, предназначенная главным образом для использования в коммунальном хозяйстве, была представлена широкой публике в комплектации для проведения уборочных работ – с ходоуменьшителем, передним отвалом, задней щеткой и поливомоечным оборудованием. На сегодняшний день внедорожник «Силант» производства ООО «ЧЗСА» успешно прошел все технические испытания в самых суровых климатических условиях, сообщили в пресс-службе.



ПРОСТО КОСМОС

Foton Motor анонсировал продажи в России магистрального тягача Galaxy. Флагман модельного ряда китайской марки отличается футуристическим дизайном и современными технологиями. Тягач Foton Auman Galaxy с высокой кабиной оснащен 13-литровым дизелем Cummins X13NS (530 л. с.) и 12-ступенчатой роботизированной КП ZF Трахон. Передняя подвеска рессорная, задняя – пневматическая четырехбаллонная. В кабине предусмотрено два спальных места. По словам руководителя отдела продаж ООО «Фотон Мотор» Дмитрия Грицаца, грузовик пройдет полную техническую адаптацию и будет отличаться от моделей, которые в настоящее время неофициально ввозятся в Россию. «До конца года машине предстоит пройти сертификацию в РФ. Начало продаж запланировано на I кв. 2024 года», – уточнил эксперт. Добавим, Foton Motor самая крупная компания по производству коммерческих автомобилей в Китае, за последние 25 лет объемы продаж достигли 10 млн единиц техники.



КАМАЗ-54901

- КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ КАБИНА ШИРИНОЙ 2,5 М С РОВНЫМ ПОЛОМ
- ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ КАМАЗ МОЩНОСТЬЮ 460 Л.С.
- МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА С СЕНСОРНЫМ ЭКРАНОМ И НАВИГАЦИЕЙ
- МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ ДО 120 000 КМ



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

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

*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».

КАМАЗ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



ГОРЯЧИЕ «ПИРОЖКИ»

ЦЕНТРОСОЮЗ РОССИИ СОВМЕСТНО С ЖУРНАЛОМ «АВТОПАРК 5 КОЛЕСО» ПРОВОДЯТ КОНКУРС «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ В РОССИИ». ЕГО ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ – ПРЕДСТАВИТЬ МОБИЛЬНУЮ ТОРГОВЛЮ КАК СОЦИАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАННУЮ СИСТЕМУ. РАССКАЗЫВАЕМ О ПЕРВЫХ НОМИНАНТАХ

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

АВТОЛАВКИ, ХЛЕБНЫЕ ФУРГОНЫ, фудтраки и прицепы-магазины — новые и уже зарекомендовавшие себя модели станут участниками всероссийского смотра. Несмотря на серьезные вызовы, ниша социально ориентированного транспорта продолжает развиваться. Уверенно чувствуют себя российские компании-надстройщики, основной пул которых представлен Приволжским федеральным округом.

Фудтрак, построенный нижегородской компанией «Форвард» на базе каркасного автобуса «Газель Next», получил название «Пирожок». Он оборудован всем необходимым для приготовления и продажи свежей выпечки и напитков «с колес». Кузов оригинального дизайна изготовлен с применением современных прочных композитных материалов. Заказы выдаются через подъемную витрину, смонтированную по правому борту, оснащенную светодиодной подсветкой и объемной рекламной конструкцией. В зоне посетителей установлены камеры видеонаблюдения и динамики для внешних трансляций. В комплектацию входят также информационные ЖК-мониторы и раскладные уличные столы.

В фургоне размещен кухонный блок, отделанный нержавеющей матированной сталью. Оснащение кухни включает разноплановое профессиональное оборудование: холодильные и морозильные столы, жарочную поверхность, противни, настольные мармиты, кофемашину, мой-

ку, газовую разводку. Полноценную работу машины обеспечивают автономные системы энергоснабжения, освещения, водоснабжения, отопления, вентиляции и кондиционирования.

Оригинальный проект автолавки реализовала компания «Новый завод» (марка Lpro), установив на шасси «Газель Next» промтоварный фургон габаритными размерами 4200x2200x1800 мм. Его правая боковая стенка открывается по типу «бабочка» и фиксируется на пневмоупорах со штанговыми запорами. Таким образом, при открытии витрина полностью представлена взору покупателей. В противоположной стенке установлены четыре двери по типу хлебного фургона. За дверями находятся отсеки для хранения продуктов. Доступ в фургон осуществляется через задние распашные двери с выдвижной лестницей. Пол выстлан износостойкой транспортной фанерой, стены выполнены из лакированного металла белого цвета. Внутри предусмотрено освещение.

Ульяновский автозавод вывел на рынок новую модификацию фургона «Профи». Техника предназначена для доставки свежей продукции хлебозаводов и пекарен в розничные точки продаж.

В основе фургона лежит сварной стальной каркас профильной конструкции. Стенки выполнены из листов стали с применением элементов из древесины. Отсек оборудован системой естественной вентиляции. Четыре двери с углом открывания не менее 120° оснащены надежными запорными устройствами взрезного типа. Специальные направляющие позволяют размещать внутри до 112 лотков для перевозки хлебобулочных изделий. В отличие от доступных прежде аналогов, этот автомобиль для перевозки хлебобулочных изделий сходит непосредственно с конвейера УАЗа. Новая заводская мо-

ГЛАВНОЕ, НЫНЕШНЯЯ ТЕХНИКА ПРОЕКТИРУЕТСЯ ПОД РОССИЙСКИЕ УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ С УЧЕТОМ РЕГИОНА, ЕГО КЛИМАТИЧЕСКОЙ КАРТЫ И СОСТОЯНИЯ ДОРОГ.





4



5

дификация окажется четвертой в фирменной линейке фургонов на шасси «Профи», став дополнением к изотермическому, промтоварному и рефрижератору.

Нижегородский «Автомеханический завод» расширяет модельный ряд автолавок, производимых на шасси среднетоннажных грузовиков. К серийно выпускаемым моделям недавно добавился фургон-автолавка для мяса и мясных полуфабрикатов на шасси Foton. Новинка с кузовом из сэндвич-панелей оснащена столом из нержавеющей стали для разделки мяса, металлическим ларем, холодильным шкафом на 1000 л и отсеком для автономного генератора.

ГК «Современные транспортные технологии», дистрибьютор коммерческой техники, предлагает своим заказчикам автолавку на шасси «Валдай Next». Полезная площадь мобильной торговой точки 9,45 м². Внутри фургона, изготовленного из сэндвич-панелей по бескаркасной технологии, размещено торговое оборудование и встроена вместительная зона хранения. Имеется система автономного отопления и кондиционирования. С внешней стороны витрины предусмотрены приставной подиум и козырек. Грузоподъемность до 3000 кг позволяет использовать технику на длинных маршрутах с заездом в несколько населенных пунктов.

Белорусская «Купава» предлагает роскошную автолавку на шасси «Газель Next», модель КТ-4322, с холодильной ви-

триной, двухкамерным энергосберегающим стеклопакетом и автономным водоснабжением. Производитель позаботился даже о мелких деталях сервиса: фартук под козырьком у окошка выдачи в межсезонье лишним не будет.

Главное, нынешняя техника проектируется под российские условия эксплуатации с учетом региона, его климатической карты и состояния дорог. Производители создают не столько магазин на колесах, сколько инструмент для зарабатывания денег с полным комплектом торговых, почтовых и даже финансовых услуг. Уже появились автолавки с отсеками для размещения банкоматов, окошками приема денежных переводов. Пора уже и автопарикмахерские салоны на села пускать. □

- 1 Фудтрак «Пирожок» производства компании «Форвард» оборудован всем необходимым для приготовления и продажи свежей выпечки и напитков.
- 2 Ульяновский автозавод вывел на рынок новую модификацию фургона «Профи».
- 3 Оригинальный проект автолавки-«бабочки» реализовал нижегородский «Новый завод».
- 4 Белорусская «Купава» позаботилась даже о мелких деталях сервиса: фартук под козырьком у окошка выдачи в межсезонье лишним не будет.
- 5 Полезная площадь мобильной торговой точки на базе «Валдай Next» превышает 9 кубометров.



ЦИФРА ВМЕСТО NEXT

«ВАЛДАЙ 8» ПОЛНАЯ МАССА 7,5 Т ЦЕНА ОТ 3,8 МЛН ₽
НАЧАЛО ПРОДАЖ: ИЮЛЬ 2023 Г.

СРЕДНЕТОННАЖНИК «ВАЛДАЙ 8» СМЕНИЛ НА КОНВЕЙЕРЕ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА СВОЕГО ПРЕДШЕСТВЕННИКА «ВАЛДАЙ NEXT». ГАЗ ПЕРЕВЕЛ БЕСКАПОТНИК НА НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ И УВЕЛИЧИЛ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО ЮРИЯ КУЗНЕЦОВА

БЕСКАПОТНЫЙ «ВАЛДАЙ» ДЕБЮТИРОВАЛ в 2020 году. Он представляет собой машинокомплект узлов и компонентов от хорошо известной техники: шасси — унифицированное с тяжелым «Газоном Next», мотор Cummins 2.8 — как у «Газели», коробка передач — новая газовская шестиступка, она является собственной разработкой инженеров ГАЗа и производится на предприятии «Нижегородские моторы». Кабина — китайская Foton, но производимая на ГАЗе (сварка, катафорез, окраска). Кстати, почти по такому же пути строился внача-

ле двухтысячных годов «Валдай» первого поколения: рама от ГАЗ-4301, оперение и кабина от «Газели» плюс минский мотор Д-245.

Главное нововведение — теперь под кабиной появился 2,5-литровый турбодизель G21 мощностью 150 л. с. и крутящим моментом 420 Нм. Существенно, что отечественный 4-цилиндровый силовой агрегат ГАЗ осваивает самостоятельно. Кстати, двигатель G-серии также устанавливается на автомобили «Газель Next». Мотор имеет современную высокотехнологичную конструкцию. Благодаря чугунному блоку

цилиндров и кованому стальному коленвалу он обладает высокой прочностью и износостойкостью, а благодаря алюминиевой головке блока цилиндров отличается низким весом — всего 220–228 кг, в зависимости от модификации. Кроме того, за счет конструкции газораспределительного механизма с гидрокомпенсаторами и ременным приводом распредвалов дизель обладает низким уровнем шума.

Увеличение отдачи силового агрегата позволило сделать машину более грузоподъемной: если в версии шасси «Валдай Next» имел полезную нагрузку 3,8 т,

«ВАЛДАЙ 8»

Габариты (ДхШхВ) 6513x2300x2310 мм

Полная масса до 7500 кг

Колесная база 3,31 м

Полезный объем 7,8 м³

Вместимость топливного бака 125 л

Двигатель GAZ G21, диз., рядный, 4-цилиндровый, Евро-5, 2,5 л, 150 л. с. при 3800 мин⁻¹, 420 Нм при 2300 мин⁻¹

Коробка передач 6МКП

Подвеска (передняя/задняя) рессорная, зависимая

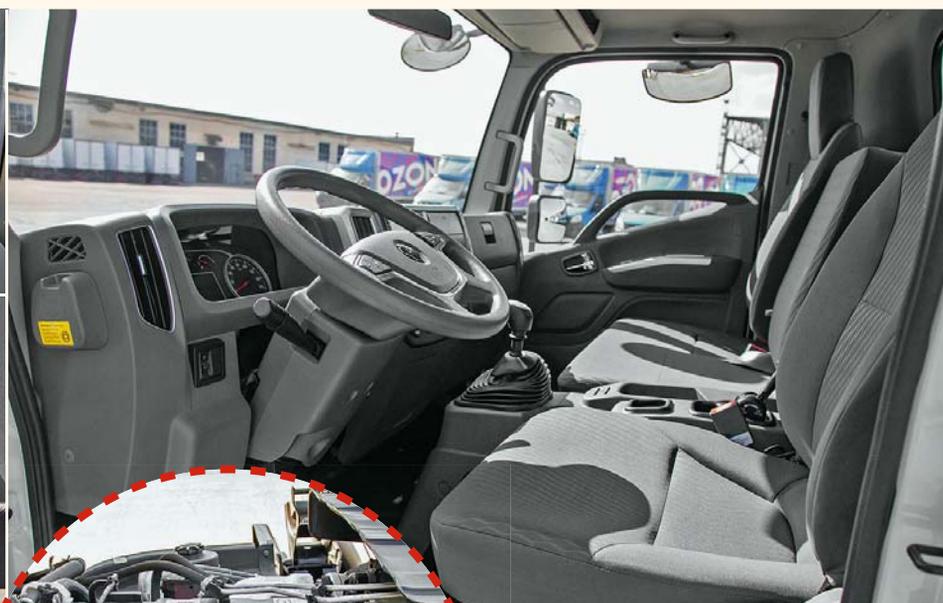
Тормоза дисковые

Размерность шин 215/75R17,5C

Заводская гарантия 4 года или 200 000 км пробега

Межсервисный пробег 20 000 км





то «Валдай 8» — уже 4,6 т. Естественно, с 6,7 до 7,5 т выросла полная масса среднетоннажника. Таким образом, перевозчикам предложен грузовой автомобиль с более высокими эксплуатационными характеристиками.

Поскольку «Валдай» создан на платформе тяжелого «Газона Next», вносить изменения в шасси не пришлось. Рама, подвеска и мосты — газоновские и отчасти от «Валдая» первой генерации. От него новинка унаследовала малолистовые пакеты задних рессор с резинометаллическими сайлент-блоками и шины посадочным диаметром 17,5 дюйма. В результате погрузочная высота машины составила 1160 мм. Как и положено современному среднетоннажнику, карданный вал необслуживаемый. В редукторе заднего моста используются кромочные манжеты. Сам редуктор с гипоидной главной передачей, передаточное число главной пары — 6,6. Грузовик оборудован передним и задним стабилизаторами поперечной устойчивости. Тормозная система пневматическая, SORL. Точно такая же применяется на «Газоне Next». Механизмы на всех колесах дисковые, есть система курсовой устойчивости, ABS и противобуксовочная система.

В кабине «Валдая 8» можно обнаружить значительные изменения.

1 В машине есть почти все: начиная от бортового компьютера, кондиционера, двухдюймовой мультимедиа и заканчивая предпусковым подогревателем.

2 Клапан стояночного тормоза переехал на 170 мм ближе к задней стенке.

3 Под кабиной 2,5-литровый турбодизель G21 мощностью 150 л. с. и крутящим моментом 420 Нм. Отечественный силовой агрегат ГАЗ осваивает самостоятельно.

4 От «Валдая» первой генерации новинка унаследовала рессоры с резинометаллическими втулками.

По просьбе перевозчиков усилена термо- и шумоизоляция кабины и силового агрегата. Клапан стояночного тормоза, расположение которого критиковали водители, переехал на 170 мм ближе к задней стенке. Он больше не мешает использовать пассажирские сиденья в качестве спального места: отдыхать лежа теперь можно без проблем! Но то, что клапан убрали из поля зрения водителя, — спорно. Я бы предпочел видеть современное решение — кнопку электронного ручника на передней панели.

В списке других заявленных улучшений — установка новых защитных пластин около двигателя, а также доработка системы охлаждения. Оптимизация воздушного потока снижает потребность в работе вентилятора, поэтому шумность также уменьшена.

А ездит грузовичок еще приятнее, чем раньше: мало того что маневренность (при длине чуть менее 7 м) минимальный разворот заявлен в 6,2 м) и обзорность по-прежнему прекрасные, так в кабине стало еще тише, и передачи переключаются легко и четко, не в пример экземпляру, который мой коллега водил в конце 2020 года. Главный козырь ново-

го «Валдая» — насыщенная базовая комплектация. То, что у конкурентов предлагается опционально, у грузовика из Нижнего есть по умолчанию. К слову, новинка оснащена фирменной заводской телематикой GAZ Connect.

Другая особенность модели — потребитель получает товарный автомобиль. Самые распространенные кузова — промтоварные, изотермические фургоны, а также рефрижераторы будут выпускать прямо на заводе. В перспективе рассматривается производство эвакуаторов и самосвалов. Для таких версий в качестве опции в новой коробке предусмотрен люк для отбора мощности. Предусмотрено три модификации по длине: стандартная колесная база (3310 мм), стандартная база + длинный свес, длинная колесная база (4000 мм) + длинный свес.

Запуска обновленный «Валдай 8», «Группа ГАЗ» пытается составить конкуренцию бескапотным среднетоннажникам КАМАЗа. Однако выпускаемый серийно российско-китайский автомобиль «Компас-9» (КАМАЗ-43089) имеет полную массу 9500 кг (почти на две тонны больше). Но в перспективе КАМАЗ собирался начать выпуск грузовика полной массой 7500 кг — вот он-то действительно может быть конкурентом «Валдая 8». То есть ГАЗ играет на опережение. □



10 РОССИЙСКИХ ПРЕМЬЕР

LADA VESTA NG

Штатно обновленная «Веста» оснащена полностью светодиодной оптикой, двумя подушками безопасности, ABS, кнопкой запуска двигателя, подогревом передних сидений, электроприводом и обогревом зеркал, кондиционером, электростеклоподъемниками на всех дверях и задними дисковыми тормозами. Минимальная стоимость такой «Весты» в кузове седан с 90-сильным 8-клапанным мотором 1.6 и безальтернативной «механикой» — 1 239 900 р. Помимо «восьмиклопа» покупатель обновленной «Весты» смогут выбрать и 106-сильный агрегат того же объема, правда доплатить за него придется аж 99 тысяч. Доплата за кузов универсал составит 100 тысяч. За «внедорожную» модификацию SW Cross нужно отдать минимум 1 511 900 р. Причем речь идет о 90-сильной версии, хотя и в более оснащенной комплектации Comfort Plus, где относительно базовой версии Comfort дополнительно будут окрашенные в цвет кузова корпуса зеркал, обогрев лобового стекла, задний парктроник и передний подлокотник, а у «кроссовой» версии еще и легкосплавные диски. В случае обычного седана или универсала доплата за комплектацию Comfort Plus составит 49 тысяч: такая «четырёхдверка» обойдется минимум в 1 289 900 р., а «пятидверка» — в 1 378 900 р. При этом старшие комплектации Life, Enjoy и Techno заметно дороже, так как оснащаются они только 106-сильным мотором. Седан в исполнении Life обойдется в 1 400 900 р. Из допций у него будет медиасистема Enjoy с 7-дюймовым экраном, но при этом обогрев лобового стекла и парктроник здесь отсутствуют, а тем, кому они нужны, надо брать версию Enjoy за 1 447 900 р., где также имеются кожаный руль с обогревом и камера заднего вида. Ну а в «топовой» комплектации Techno стоимостью от 1 569 900 р. покупатель обновленной «Весты» получат боковые подушки безопасности, электронную приборную панель, медиасистему Enjoy Vision Pro с 10-дюймовым «планшетом», более качественную отделку салона, двухцветные 16-дюймовые диски и черную крышу. «Кроссовая» версия на 120 тысяч дороже — от 1 689 900 р. за седан с увеличенным клиренсом и во внедорожном обвесе.



от 1 239 900 р

от 2 339 900 р



JETOUR DASHING

Самые доступные модификации Jetour Dashing оснащены турбомотором 1.5 (147 л. с.) в паре с 6-ступенчатой «механикой» или «роботом» с двумя сцеплениями. Версия с 6-ступенчатой роботизированной коробкой в базовой комплектации Comfort обойдется в 2 559 900 р. Здесь есть 4 подушки безопасности, светодиодная оптика, бесключевой доступ, климат-контроль, электронная приборная панель, медиасистема с 12,8-дюймовым дисплеем и функцией зеркального отображения экрана смартфона, кожаный салон, подогревы руля и лобового стекла, камера заднего вида с парктроником и 19-дюймовые легкосплавные диски. Кроссовер с МКП идет только в комплектации Comfort Plus (в нее добавлены камеры кругового обзора, подогрев и вентиляция передних сидений, а также панорамная крыша) и стоит 2 339 900 р. Также в Россию привезли Jetour Dashing с турбомотором 1.6 (190 л. с.) и 7-ступенчатым «роботом». Такой кроссовер доступен только в максимальной комплектации Luxury за 3 039 900 р. Здесь в оснащение входят занавески безопасности, подогрев заднего дивана, 15,6-дюймовый дисплей медиасистемы, водительское кресло с памятью настроек, двухзонный климат-контроль, автоматически складывающиеся боковые зеркала, передний парктроник, функция «прозрачный капот», а также адаптивный круиз-контроль с электронными ассистентами. Стоимость Jetour Dashing 1.5 DCT в комплектации Luxury составляет 2 829 900 р. Но оснащение здесь проще: большого центрального экрана, отдельного климат-контроля и адаптивного «круиза» нет.



LIVAN X3 PRO

Первая модель китайской марки Livan, которую можно купить в России, — компактный кроссовер X3 Pro. Приподнятый четырехметровый хетч с 1,5-литровым атмосферником

от 1 879 900 р

мощностью 103 л. с., передним приводом и вариатором предлагается сейчас в максимальной комплектации. Ее оснащение включает 16-дюймовые легкосплавные диски, люк с электроприводом, кожаную обивку сидений, встроенный видеорегистратор, бесключевой доступ с кнопкой запуска двигателя, кондиционер, подогрев передних сидений, медиасистема с 8-дюймовым экраном, камеру заднего вида с динамической разметкой и многое другое. Позже обещают привезти версию с «механикой» и более простые комплектации.

JETOUR X90PLUS

Самый большой и дорогой кроссовер в линейке Jetour доступен в России с двумя «турбочетверками»: объемом 1,6 и 2,0 л, которые развивают 190 и 244 л. с. соответственно. Оба мотора работают в паре с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач с двойным сцеплением. Привод — на переднюю ось. Уже в базовой версии кроссовера с мотором 1.6 есть светодиодные фары, 20-дюймовые литые диски, кожаный салон, панорамная крыша с электроприводом, бесключевой доступ, система кругового обзора, вентиляция и электрорегулировка водительского кресла, 12,3-дюймовая электронная приборная панель, медиасистема с 9,7-дюймовым экраном, климат-контроль и полный зимний пакет, который включает подогрев передних и задних сидений, руля, лобового стекла, форсунок омывателя и зеркал заднего вида.

от 3 249 900 р



Двухлитровая версия обойдется минимум в 3 569 900 р., но оснащение здесь богаче. Оно включает акустику Sony, память настроек водительского кресла, офлайн-навигацию, электронные ассистенты и многое другое.

CHANGAN EADO PLUS

Китайский седан (габариты 4730x1820x1505 мм) оснащен турбомотором 1.4 (155 л. с.) и 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач с двумя сцеплениями. В начальной комплектации LX четыре подушки безопасности, светодиодные фары, 16-дюймовые двухцветные литые диски, мультимедиа с регулируемой по вылету и высоте, датчик света, люк в крыше и кондиционер, парктроник, камера заднего вида с динамической разметкой, медиасистема с 10-дюймовым экраном, бесключевой доступ и запуск двигателя кнопкой. В «топовой» комплектации DLX (доплатить за нее нужно всего 70 тысяч) Eado Plus оснащен 17-дюймовыми дисками, вентиляцией передних кресел, электроприводом сиденья водителя, штатным видеорегистратором, панорамной крышей, электронной приборной панелью диагональю 10 дюймов, более мощной аудиосистемой, боковыми зеркалами с функцией электроскладывания, камерами кругового обзора, адаптивным круиз-контролем и системами предотвращения фронтальных столкновений.



от 2 209 900 ₺



от 1 650 000 ₺

CHANGAN ALSVIN

Китайский конкурент «Весты» оснащен атмосферным мотором 1.5 л (107 л. с.) и штатной 5-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями. В начальную комплектацию LX входят две подушки безопасности, система ESP, кондиционер, медиасистема с 7-дюймовым экраном, камера заднего вида, парктроник, электростеклоподъемники на всех дверях, «круиз», датчик света и 15-дюймовые легкосплавные диски. Если доплатить 60 тысяч, то можно взять «топовую» версию DLX, где дополнительно будет люк в крыше, датчик давления в шинах, система старт-стоп и камера бокового обзора в правом зеркале.



от 3 400 000 ₺

CHERY ARRIZO 8

Китайский седан за 3,4 миллиона? Да, теперь это наша новая реальность: столько стоит Chery Arrizo 8 с турбомотором 1.6 (186 л. с.) и 7-ступенчатой роботизированной коробкой с двумя сцеплениями. И это самый дорогой представитель китайского «бизнес-класса» на российском рынке. Правда, за эти деньги седан неплохо оснащен. В начальной комплектации Prestige у него 6 подушек безопасности, кожаный салон, электропривод и вентиляция передних кресел, медиасистема с навигацией и неплохой «музыкой», штатный видеорегистратор, климат-контроль, зимний пакет, водительские ассистенты, адаптивный круиз-контроль, камеры кругового обзора, парктроник спереди и сзади, бесключевой доступ, дистанционный запуск двигателя и 18-дюймовые колеса. Доплатив 100 тысяч, можно взять версию Ultimate, где добавятся еще 4 подушки, панорамная крыша и встроенный ароматизатор воздуха.

от 2 950 000 ₺



CHANGAN HUNTER PLUS

Этот пикап имеет габариты 5350x1980x1875 мм, двухрядную кабину, традиционную рамную конструкцию, но при этом в задней подвеске здесь установлены не рессоры, а пружины. Под капотом находится двухлитровый турбомотор, развивающий 226 л. с.: он сочетается с 8-ступенчатым автоматом и полным приводом с раздаткой BorgWarner. Уже в базовой комплектации у Hunter Plus имеются полностью светодиодная оптика с динамическими указателями поворота, 18-дюймовые легкосплавные диски, отделка сидений кожей, интегрированный видеорегистратор, 7,5-дюймовая электронная приборная панель, медиасистема с дисплеем диагональю 12,3 дюйма, климат-контроль, электропривод передних кресел, фронтальные подушки безопасности, система удержания в полосе, камеры кругового обзора, датчики парковки, света, дождя и давления в шинах, а также бесключевой доступ с функцией дистанционного запуска двигателя.



от 3 309 900 ₺

DONGFENG SHINE MAX

Китайский аналог «Камри» оснащен 1,5-литровым турбомотором мощностью 190 л. с. и 7-ступенчатой роботизированной коробкой Getrag с двумя сцеплениями. Благодаря большой колесной базе (2770 мм) Shine Max обещает порадовать пассажиров просторным задним рядом. Производитель также обещает отделку сидений (передние – с электроприводом) кожей, водительское кресло с вентиляцией и функцией массажа, электронную приборную панель диагональю 12,3 дюйма, медиасистема с 10,25-дюймовым экраном, систему объемного звучания Jаmо с 9-ю динамиками, отдельный климат-контроль, панорамный люк с автоматическим закрытием в случае дождя, камеру заднего вида, парктроник, бесключевой доступ, электромеханический ручник и многое другое. За безопасность здесь отвечают 6 подушек, адаптивный круиз-контроль с функцией удержания в полосе, система предупреждения о фронтальном и перекрестном столкновении, мониторинг слепых зон и камеры кругового обзора.

FAW BESTUNE T99

Этот кроссовер – одноклассник Hyundai Santa Fe и Kia Sorento. Габариты китайской модели: 4800x1915x1685 мм, колесная база – 2870 мм. На российском рынке FAW Bestune T99 представлен с турбомотором 2.0 (218 л. с.), 6-ступенчатым автоматом Aisin и передним приводом. Начальная комплектация включает шесть подушек безопасности, раздельный климат-контроль, медиасистема, «круиз», датчики света и дождя, электропривод двери багажника, обогрев и вентиляцию передних сидений, электропривод водительского кресла, систему кругового обзора, передние и задние датчики парковки, светодиодные фары и легкосплавные колесные диски. «Топовая» версия на 90 тысяч дороже и отличается от «базовой» наличием электронных ассистентов водителя: это радарный круиз-контроль с удержанием машины в полосе, система аварийного торможения, мониторинг слепых зон, адаптивный дальний свет и т. д.



от 3 760 000 ₺



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

ПРИШЛИ СВОЙ ВОПРОС НА INFO@5KOLESO.RU

❏ КУПИЛ ПРИЦЕП НА СТАРЫХ НОМЕРАХ С БУМАЖНЫМ ТЕХПАСПОРТОМ. ИСТИННЫЙ ВЛАДЕЛЕЦ ДАВНО УМЕР, И ДАЖЕ КВАРТИРА ПРОДАНА, ТО ЕСТЬ НЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ОФОРМИТЬ ДОГОВОР КУПЛИ-ПРОДАЖИ. ЧТО ДЕЛАТЬ?

❑ Заключать договор вам стоит с наследниками умершего. У них должно быть свидетельство, выданное нотариусом, о праве на наследство. На основании этого документа ГИБДД переоформит автомобиль на вас после заключения договора купли-продажи. Если же наследники не оформили наследство вовремя, то теоретически это можно сделать через суд. Правда, чем больше прошло времени после смерти собственника, тем сложнее это будет сделать. К сожалению, не разрешив все вопросы с оформлением наследства на прицеп, поставить его на учет на себя в ГИБДД не получится.

❏ ПОЛУЧИЛ ПЕРВЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА В 1990 ГОДУ В УЗБЕКСКОЙ ССР, НА ЧТО ЕСТЬ ДОКУМЕНТЫ ОБ ОКОНЧАНИИ ОБУЧЕНИЯ НА КАТЕГОРИЮ В И ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ ЛИСТ ТОГО ВРЕМЕНИ, ЗАТЕМ БЫЛИ ЗАМЕНЫ НА НОВЫЕ ОБРАЗЦЫ. В 2017 ГОДУ ПОЛУЧИЛ ГРАЖДАНСТВО РФ. КАК Я МОГУ СДЕЛАТЬ ЗАМЕНУ ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ УЗБЕКИСТАНА НА РОССИЙСКОЕ?

❑ Вы можете заменить водительское удостоверение только после сдачи экзаменов в ГИБДД. Другого способа, к сожалению, нет.

❏ ПОЛУЧИЛ ПО ПОЧТЕ ШТРАФ, НЕ ОПЛАТИЛ ПАРКОВКУ ВОВРЕМЯ НА УЛИЦЕ В МОСКВЕ. ШТРАФ С МЕНЯ БУДУТ ВЗИМАТЬ В ПОЛНОМ РАЗМЕРЕ, ИЛИ ЕСТЬ ШАНС, ЧТО С 50%-НОЙ СКИДКОЙ?

❑ В данном случае штраф взыскивается на основании КоАП Москвы (закон г. Москвы от 21.11.2007 № 45). Этот нормативный акт не предусматривает «скидок на штрафы». Возможность уплатить штраф в 50%-ном размере предусмотрена КоАП Российской Федерации (федеральный закон № 195-ФЗ от 30.12.2001) за отдельные нарушения, предусмотренные КоАП РФ. Поэтому штраф за неоплату парковки придется оплачивать полностью.

❏ В ДЕКАБРЕ 2022 ГОДА КУПИЛ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ «ЧЕРИ ТИГРО 8 ПРО», ТОЛЬКО СЕЙЧАС УВИДЕЛ, ЧТО КАПОТ БИТЫЙ И КРАШЕНЫЙ. ОБРАЩАЛСЯ В САЛОН, МНЕ СКАЗАЛИ, ЧТО СМОГУТ ТОЛЬКО ПЕРЕКРАСИТЬ, НИКАКОЙ ЗАМЕНЫ КАПОТА НЕ БУДЕТ. НЕДОКАЗУЕМО, ЧТО АВТОМОБИЛЬ ПРОДАЛИ БИТЫЙ. КУДА МНЕ ОБРАЩАТЬСЯ?

❑ Если вы хотите заменить ваш автомобиль, то сделать это можно только через суд. И в суде действитель-

но придется доказывать, что автомобиль вам продали с уже поврежденным капотом, о чем вас никто не предупредил. Теоретически это можно сделать при помощи экспертизы. Для оценки судебных перспектив вы можете обратиться к эксперту заранее и уточнить, сможет ли он установить хотя бы примерное время возникновения повреждений капота. Если эксперт сможет объективно определить, что повреждения возникли в период до передачи автомобиля вам, то попытаться выиграть дело в суде можно. Но совершенно точно это будет долгий и весьма сложный судебный процесс.

❏ ВЛАДЕЛ АВТО 3 ГОДА. ПРИ ПОКУПКЕ МАШИНЫ НИКАКИХ ПРОБЛЕМ С ПОСТАНОВКОЙ НА УЧЕТ НЕ БЫЛО. СТАЛ ПРОДАВАТЬ АВТОМОБИЛЬ, СОТРУДНИК ГИБДД НАПРАВИЛ МАШИНУ НА ЭКСПЕРТИЗУ, ПОСЛЕ ЧЕГО ВЫЯСНИЛОСЬ, ЧТО КУЗОВ МАШИНЫ СВАРЕН ИЗ ДВУХ ЧАСТЕЙ. НАПИСАЛ ПИСЬМО В ГИБДД, А ОНИ ПРЕДОСТАВИЛИ ОТВЕТ, В КОТОРОМ УКАЗАНО, ЧТО РЕГИСТРАЦИЯ МОЕГО АВТО АНнулирована. КАК ВОССТАНОВИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ АВТО?

❑ Восстановить регистрацию в данном случае невозможно – ГИБДД не регистрирует автомобили, составленные из разных частей других автомобилей или запасных частей. Единственное, что можно сделать в этом случае, – это предъявить претензии к тому, у кого вы автомобиль приобретали. Очевидно, что по прошествии большого количества времени сделать это будет весьма затруднительно, но другого способа вернуть ваши деньги я, к сожалению, не вижу.

❏ СУПРУГА РЕШИЛА СМЕНИТЬ ФАМИЛИЮ НА МОЮ СПУСТЯ ДВА ГОДА БРАКА. ОБЯЗАТЕЛЬНО ЛИ НАДО ПЕРЕРЕГИСТРИРОВАТЬ МАШИНУ, ВКЛЮЧАЯ ПОЛИС ОСАГО? МАШИНА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА НА ЕЕ ДЕВИЧЬЮ ФАМИЛИЮ В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ, А ТЕПЕРЬ ЖЕНА ПРОПИСАНА В МОСКВЕ.

❑ Внести изменения в регистрационные документы необходимо в течение десяти дней с момента

возникновения соответствующих оснований (пункт 7 правил государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации – постановление Правительства РФ от 21.12.2019 № 1764). Соответственно, внести изменения в ОСАГО придется сделать до обращения в ГИБДД.

❏ КУПИЛ АВТОМОБИЛЬ В МАЕ ЭТОГО ГОДА У ФИЗИЦА. КОГДА ПРИЕХАЛ В ГИБДД ДЛЯ ПОСТАНОВКИ НА УЧЕТ, В РЕГИСТРАЦИИ МНЕ ОТКАЗАЛИ Т. К. МОДЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ БЫЛА СОВСЕМ ОТ ДРУГОЙ МАШИНЫ. ПО РАБОТЕ БЫЛ ВЫНУЖДЕН УЕХАТЬ В КОМАНДИРОВКУ НА МЕСЯЦ, АВТО ТАК И СТОИТ НЕЗАРЕГИСТРИРОВАННЫМ. МОГУ ЛИ Я ЧЕРЕЗ СУД ПОЛУЧИТЬ НАЗАД СВОИ ДЕНЬГИ ЗА МАШИНУ СПУСТЯ ТАКОЙ ПРОМЕЖУТОК ВРЕМЕНИ?

❑ Да, вполне. Для начала я рекомендую предъявить продавцу досудебную претензию, чтобы попробовать решить вопрос мирно. Не забудьте к претензии приложить письменный отказ ГИБДД в постановке на учет. Если он откажется, то смело обращайтесь в суд. Следует помнить, что при принятии решения о расторжении договора и возврата денежных средств суд будет исходить из той суммы, которая указана в договоре.

❏ ПРИОБРЕЛ АВТО, НО НА МАШИНЕ ВИСИТ ЗАПРЕТ НА РЕГИСТРАЦИЮ – ЧИСЛИТСЯ ДОЛГ В 180 Т. Р. КАК СНЯТЬ ДОЛГ? МАШИНА ПО ТЕХНИКЕ НОРМАЛЬНАЯ, И ЦЕНА ЗА НЕЕ БОЖЕСКАЯ.

❑ Запрет на регистрационные действия может снять судебный пристав, который этот запрет наложил. Вам нужно обратиться в соответствующий отдел ФССП, чтобы уточнить причину запрета и понять, что именно нужно сделать, чтобы этот запрет снять. Или же предъявить претензии к тому, у кого вы купили автомобиль, и потребовать вернуть уплаченные средства. И пусть он сам дальше разбирается со старыми долгами. □





ДОРОЖИМ ТЕМ, ЧТО РЯДОМ

12+
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**

НЕКОТОРОЕ ВРЕМЯ НАЗАД МОЯ КОНТОРА ЗАКРЫЛАСЬ: ВСЕ БУРЖУЙКИЕ

учредители спешно уехали на свою родину. Выплатили нам немного денег, и все. Пока мыкался с поисками новой работы, приятель предложил на время устроиться в автошколу инструктором по вождению. Несколько раз я с ним поездил, потом стал сам учить ездить курсантов, в свое время помимо легковушки выучился на грузовик, да и непрерывный стаж вождения у меня больше десяти лет. Не скажу, чтобы место очень хлопотное, но все же работа с людьми: надо все объяснять вежливо, женщин было много. Подчас по сто раз одно и тоже говорить приходилось, но такова специфика: кто-то с первого раза схватывает, а кто-то с тридцатого. С непривычки умотался так, что после первой рабочей недели автоинструктором вызвал домой такси. Подъехала машина, сел я на переднее пассажирское сиденье и говорю на автомате: «Пристегиваемся, включаем первую передачу, плавно отпускаем педаль сцепления и тут же добавляем газку». Таксист на меня с изумлением посмотрел, а потом отвечает: «Да ладно, я уж как-нибудь сам разберусь, поди доедем».

Р. Глушенко, Ставропольский край

ЭТОЙ ЗИМОЙ СНЯЛИ С ЖЕНОЙ КВАРТИРУ В НОВОСТРОЙКЕ. ПАРКОВКА

у многоэтажки огромная, но узкая: машины только в один ряд стоять могут. Классический питерский человек. Машина у нас не очень ходовая, пассажирский каблучок «Ситроен Берлинго», но в силу своего силуэта сразу видна издалека. После заселения стал замечать, что в доме есть владелец такого же «Ситроена», и даже такого же белого цвета. Помнится, этот оттенок был без доплаты, опять же в наличии машины были, оттого я его и взял в свое время.

Как-то раз после первого большого снегопада выхожу на улицу и вижу: все машины в снегу, только каблучок мой стоит вычищенный. Почти чудеса! Почти, так как машина была очищена от снега ровно наполовину – капот, двери и лобовое стекло. Понял, что кто-то перепутал, бывает. Дочистил остальное и уехал. Через пару дней новый снегопад начался. И тоже под вечер. Думаю: может, и на этот раз мне машину наполовину почищают? Утром вышел на стоянку, а у моей машины вычищен только передний номер...

А. Батов, С.-Петербург



НАБОР ОТ RUF
ПОЛУЧАЕТ
А. БАТОВ
ИЗ ПЕТЕРБУРГА

ГАРАЖНЫЙ КООПЕРАТИВ,

где я снимаю бокс для своей «ласточки», находится на окраине нашего городка, почти на объездной дороге. Зато рядом есть приличная заправка с магазином и туалетом. Как-то поставил машину после работы в гараж, иду домой. По пути зашел на заправку прикупить сигарет. Ух ты, за кассой стоит новая симпатичная барышня. Даже красивая, а выглядит как старшеклассница-отличница. Подумал: надо же, какие девушки на нашей АЗС

работать стали. Ну, купил себе отравы, смотрю, а на кассе есть таблетки «Антиполиция» и «Антипохмелин». Решил приколоться и спросил у заправщицы:

– Девушка, подскажите, а вы что порекомендуете – «Антиполиция» или «Антипохмелин»? Барышня тряхнула челкой и не раздумывая ответила: – Я утром беру «полиция», а вечером «похмелин».

А. Ильин, Ростовская обл.



Рис. Владимир Пурвического



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 адаптивна 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.
- 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



Откройте свободу от 1 699 900 руб.*



5

ЛЕТ ГАРАНТИИ
150 000 KM

Современный, динамичный и уникальный – новый городской кроссовер LIVAN X3PRO впишется в стиль даже самого привередливого мегаполиса.

Функциональный эргономичный салон, бесключевой доступ и запуск, мультимедиа с 8-дюймовым сенсорным экраном и надёжная система безопасности для всех пассажиров – всё для того, чтобы каждая поездка на LIVAN X3PRO была комфортной и приятной.

LIVAN X3PRO – откройте свободу движения, стиля и уверенности.

*Выгода в размере 100 000 (сто тысяч) рублей, применяемая к цене автомобиля, предоставляется Дилером покупателю от розничной цены автомобиля. Условия настоящей программы сочетаются с условиями «Программы Trade-in» и «Программы LIVAN Finance» (Финанс). Программа действует с 01.06.2023 г. по 31.07.2023 г. ООО «Ливан Моторс Рус» вправе изменить сроки и условия Программы. Выгода по программе «Трейд-ин» в размере 80 000 (восемьдесят тысяч) рублей – это одновременная и разовая скидка по программе «Трейд-ин», предоставляется дилером покупателю от розничной цены автомобиля, приобретаемого по Программе, при сдаче в трейд-ин автомобиля с пробегом. Условия настоящей программы не могут сочетаться с условиями «Программы LIVAN Finance» (Финанс). Программа действует с 01.06.2023 г. по 31.07.2023 г. ООО «Ливан Моторс Рус» вправе изменить сроки и условия Программы. Выгода по программе «LIVAN Finance» (Финанс) предоставляется при покупке нового автомобиля LIVAN X3PRO в кредит в банке-партнере Программы в размере 80 000 (восемьдесят тысяч) рублей. Банк-партнер Программы ПАО «Сбербанк» (Генеральная лицензия № 2272 от 29.01.2015 г.), ПАО Банк «ФК Открытие» (Генеральная лицензия Банка России № 2203 от 24.11.2014 г.), ПАО «Совкомбанк» (Генеральная лицензия Банка России № 3635 от 05.12.2014 г.). Условия настоящей программы не могут сочетаться с условиями «Программы Trade-in». Программа действует с 01.06.2023 г. по 31.07.2023 г. ООО «Ливан Моторс Рус» вправе изменить сроки и условия Программы. Подробные условия уточняйте у менеджеров официальных дилеров LIVAN или по тел.: 8 800 700 6333 (звонок по России бесплатный). Не является публичной офертой. Доплата за цвет металлик (голубой, золотой) 10 000 (десять тысяч) рублей. В настоящей листовке приведенная цена носит информационный характер и не является публичной офертой. Товар сертифицирован. Реклама.