



**ЗАРАБОТАТЬ  
НА ЛЮКСЕ**  
VOYAH DREAM

**РЫНОК  
ЗАПЧАСТЕЙ  
ДЕФИЦИТА  
НЕТ?**

№ 8 (358) АВГУСТ 2023 [WWW.5KOLESO.RU](http://WWW.5KOLESO.RU)

# 5 КОЛЕСО



## HONGQI E-HS9

### КИТАЙСКИЙ «РОЛЛС-РОЙС»

#### ТЕСТЫ

- GEELY MONJARO
- OMODA C5
- SUZUKI VITARA

**HAVAL DARGO  
ПРОТИВ HONDA CR-V  
ЛУЧ СВЕТА**





www.megapowerparts.com



# НАШИ ЗАПЧАСТИ - ВАША УВЕРЕННОСТЬ



более 4000 наименований ассортимента для российской, европейской и корейской техники, а также коммерческих, грузовых и легковых автомобилей



специальная технология производства LONG LIFE, обеспечивающая дополнительный запас прочности\*



4-ступенчатый контроль качества на производстве



2 года гарантии (на турбокомпрессоры - 1 год)



\*Применяется при производстве турбокомпрессоров, насосов гидроусилителя руля, амортизаторов, вязкостных муфт, роликов и ремней.



# ПУТЬ САМУРАЯ

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ТО, ЧТО ЕВРОПЕЙЦЫ УМОМ И СООБРАЗИТЕЛЬНОСТЬЮ НЕ ОТЛИЧАЮТСЯ, МЫ ДАВНО ПОНЯЛИ. ИЗ ТЕЛЕВИЗОРА НАМ ПРО ЭТО ПОСТОЯННО РАССКАЗЫВАЮТ. КОНЕЧНО, ЭТОТ ИХ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПСИХОТИП И НА ПОКУПАТЕЛЬСКИХ ПРЕДПОЧТЕНИЯХ СКАЗЫВАЕТСЯ, ТУТ УЖ НИКУДА НЕ ДЕНЕШЬСЯ. НО ВОТ ПРО ТО, ЧТО, ОКАЗЫВАЕТСЯ, И ЯПОНЦЫ НЕ ОЧЕНЬ-ТО С ГОЛОВОЙ ДРУЖАТ, МЫ СОВСЕМ НЕДАВНО УЗНАЛИ.

СЛЫШАЛИ? ЖИТЕЛИ ЕВРОСОЮЗА накупили, наконец, новых электрических авто больше, чем дизельных! Ну, не понимаю, чем они там, в Европе, думают, да не просто думают, а что у них с чувством прекрасного. Какие у них моральные ценности, мы уже хорошо знаем, правду не скроешь. Можно было бы понять, если бы они покупали красивые машины, как это делали в России, например, когда еще полно машин разных брендов продавалось. В 2021 году — каких у нас больше всего электрических автомобилей прикупили, помните? Правильно — Porsche Taycan. Посмотришь на него — хоть эстетическое удовольствие получишь. А у них что? Tesla Model 3 лидирует. Где эстетика? Без слез не взглянешь!

Хорошо, с европейцами все ясно, но японцы-то всегда особняком держались — сообразительными казались.

А тут... Ладно запретили вывоз к нам автомобилей с объемом двигателей свыше 1,9 л, ну, может, алюминия или чугуна им не хватает, так нет же — еще и гибриды и электрические машинки тоже ни-ни. Раньше оттуда к нам в основном либо Leaf, либо Prius убитые таскали, чтобы тут батарею китайскими ячейками подлатать и вокруг дома кататься. Теперь-то куда они этот хлам пристраивать будут? Видно, совсем деньги девать некуда, недодумали, сколько ж теперь средств на утилизацию отвалить придется. Получается, не только у нас свой путь, а и у японцев, однако, тоже — путь самурая, не иначе.

А еще тут BMW, Mercedes, GM, Honda, Hyundai, Kia и Stellantis что удумали! Собрались объединиться, чтобы совместное предприятие по созданию сети зарядки

электромобилей в Северной Америке сделать. По крайней мере 30 000 мощных точек зарядки поставить хотят. Как вы думаете, зачем? Правильно, чтобы с простоватых американцев побольше денежек на свои электрические хотелки вытянуть. А то там этих электричек в два с лишним раза меньше, чем в Европе, покупают. Понятно, в Китае уже 29% из новых машин продается электрических и гибридов. Так китайцы как раз головастые оказались, что придумали: вместо того, чтобы 40 минут на зарядке стоять, они эти аккумуляторы просто за минуту меняют. Вон в Чунцине почти 50 станций по быстрой замене отгрохали — такие инновации понять можно.

А у нас что? Коллега недавно взял китайский электрокар протестировать, на вид «Роллс-Ройс», внутри космос. Ну, думает, дай-ка на такой фасонистой машине из Питера в Выборг смотаюсь. Результат: на обратном пути на зарядку заехал, с трудом ее обнаружил, — штепсели не подходят, переходник сердобольные люди нашли, сорок минут простоял, а тут дождь зарядил, три километра проехал и але. Эвакуатор вызывать пришлось — дофасонился. Это ж каким «прошаренным» водителем быть надо, чтобы за руль такого агрегата садиться. Ладно еще в Москве зарядки если и не на каждом углу, то найти можно с грехом пополам. А отъехал куда — или стой 12 часов от сети заряжайся, или эвакуатор вызывай.

Нет уж, я лучше пойду по старинке — своим путем. Такими темпами «умные» европейцы дизель совсем отменят, а мы тут как тут. Я, так и быть, возьму дизелек чуть подержанный за бесценок и буду своей сообразительности радоваться — солярка уж наверняка в России никуда не денется. □





# 18



# 34



# 38



## ПОДИУМ

- 6** НОВОСТИ
- 14** ИНТЕРВЬЮ С СЕ ЦЗЯО
- 16** ИНТЕРВЬЮ С ВАЛЕРИЕМ ГОРБУНОВЫМ

## ПОЛИГОН

- 18** HONGQI E-HS9
- 26** VOYAH DREAM
- 28** HVAL DARGO ПРОТИВ HONDA CR-V
- 34** OMODA S5 AWD
- 38** SUZUKI VITARA 2023
- 42** GEELY MONJARO
- 46** CHERY TIGGO 7 PRO MAX
- 48** TOYOTA HIGHLANDER

## МОТОПАРК

- 50** CFMOTO 700CLX HERITAGE (ABS)
- 52** ATAКИ TOURIST 300 И ATAКИ TRACKER 250
- 54** JAWA 300 CL



28

## HAVAL DARGO ПРОТИВ HONDA CR-V



# ELTRA®

force the motion



ПРОИЗВОДСТВО

Тверская область,  
г. Ржев



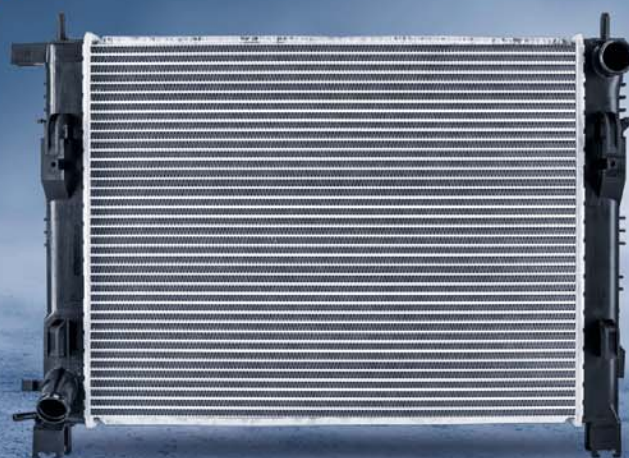
ГЕНЕРАТОР ELTRA 5162.3771 ДЛЯ LADA GRANTA

Победитель Национальной Премии «Автокомпонент года 2020»  
в номинации «Генератор года среди отечественных брендов»

- РОССИЙСКОЕ ПРОИЗВОДСТВО ГЕНЕРАТОРОВ, СТАРТЕРОВ, АВТОКОМПОНЕНТОВ
- ВЕДУЩИЙ ПОСТАВЩИК НА КОНВЕЙЕРЫ РОССИЙСКИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
- ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ И СЫРЬЕ
- СКВОЗНОЙ КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА НА ВСЕХ ЭТАПАХ ПРОИЗВОДСТВА
- ПРЕДПРИЯТИЕ СЕРТИФИЦИРОВАНО В СООТВЕТСТВИИ С IATF 16949:2016 И ISO 9001:2015



 ПРАМО



РАДИАТОР ПРАМО ЛР21410-0078R  
ДЛЯ LADA VESTA

Победитель Национальной Премии «Автокомпонент года 2021»  
в номинации «Радиатор года среди отечественных брендов»

КОМПАНИЯ «ПРАМО»

Широкий ассортимент запасных частей  
для легковой и грузовой техники  
отечественного производства



[www.pramo.ru](http://www.pramo.ru)

Тел.: 8 (495) 782-25-10





## ГАРАЖ

- 56** НОВОСТИ
- 58** ИНТЕРВЬЮ С АЛЕКСАНДРОМ ЦВИНСКИМ
- 60** ИНТЕРВЬЮ С ДМИТРИЕМ ШВЕДОМ
- 62** РЫНОК ЗАПЧАСТЕЙ
- 66** GREEN FILTER
- 68** ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ STR
- 70** ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ MEGAPOWER
- 72** ПО «ТРЕК»
- 74** АНТИФРИЗЫ NORD OIL

**76** МОТОРНЫЕ МАСЛА  
NOMAD LUBRICANTS

**78** МОТОРНЫЕ МАСЛА LUBRIGARD

**80** ЗАВОД АВТОТОР

**84** TRIANGLE CONNEX VAN TV701

**88** NOKIAN HAKKA GREEN 3

## МАГАЗИН

**90** НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ  
И ДИЛЕРОВ

## ПАРКОВКА

**92** TATRA-11

**94** ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ

**96** ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



**МЫ  
В TELEGRAM**

**@FIFTHKOLESOMAGAZINE**

№ 8 (358) август 2023

**ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР** АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ  
**ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ** АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ  
**ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР** ТИХОМ СИКУЛЕР  
**РЕДАКЦИЯ** МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ  
 НАТАЛЬЯ УМНОВА  
 МАКСИМ ФЕДОРОВ  
 СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ  
**ДИЗАЙНЕР** АЛЕКСЕЙ ФЕШИН  
**ЦВЕТООКРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС** АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ  
**РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ** АЛЕНА КЕЧИНА  
**ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, МОСКВА:** **РУКОВОДИТЕЛЬ** ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ  
 Телефон +7 (499) 455-1663  
 v.avdeev@5koleso.ru  
 АЛЛА ЮШКОВА

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

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

**WWW.5KOLESO.RU**

**ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО»** Оформить подписку можно на сайте «Почта России»  
 Подписка онлайн.  
 Подписные индексы журнала «5 Колесо»:  
 podpiska.pochta.ru П8534 (интернет-каталог)  
 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**

**АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ:** 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А

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

**e-mail:** info@5koleso.ru  
**Веб-сайт:** www.5koleso.ru

**ТИПОГРАФИЯ**

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

Подписано в печать 23.07.2023

Дата выхода в свет 25.07.2023

**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





# CTR<sup>®</sup>



**ПРОИЗВОДИМ ОРИГИНАЛ**

\*Мировой поставщик на конвейеры автопроизводителей с 1952 года



## БОЛЬШЕ, КОМФОРТНЕЕ, ПРОЧНЕЕ

**MITSUBISHI L200.** В ГОД, КОГДА L200 ПРАЗДНУЕТ СВОЕ 45-ЛЕТИЕ, КОМПАНИЯ MITSUBISHI ПРЕДСТАВИЛА НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ПОПУЛЯРНОГО ПИКАПА.

Пусть вас не смущает **НАДПИСЬ TRITON НА ЗАДНЕМ БОРТУ НОВОГО ПИКАПА.** Под этим именем L200 продается в Таиланде, ставшем местом премьеры и точкой сборки японской новинки. Позднее на тайском заводе Mitsubishi Motors начнется выпуск собранных Triton/L200 под марками Renault (пикап Alaskan) и Nissan (пикап Navara). У нас, понятное дело, официально не будет представлена ни одна из этих моделей, но зато дилеры смогут привезти их по параллельному импорту.



Чем же интересен новый пикап от Mitsubishi? Прежде всего, более современным дизайном, в котором, несмотря на всю угловатость, сохранились узнаваемые черты модели. **НОВЫЙ КУЗОВ ЗАМЕТНО КРУПНЕЕ:** с двухрядной кабиной длина нового L200 составляет 5360 мм (+ 135 мм), ширина – 1930 мм (+ 115 мм), высота – 1815 мм (+ 40 мм). Колесная база при этом увеличилась до 3130 мм (+130 мм). Но за счет использования высокопрочных сталей общую металлоемкость кузова удалось снизить: он весит меньше прежнего.

Под капотом – **МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ 2,4-ЛИТРОВЫЙ ТУРБОДИЗЕЛЬ 4N16**, который может развивать до 204 л. с. Самым мощным версиям также положен электрический усилитель руля, который взаимодействует с адаптивным круиз-контролем и системой удержания в полосе, – все это на L200 появилось впервые. Насколько новшества отразятся на стоимости пикапа, пока неизвестно. Продажи новинки еще не начались.

**САЛОН ПИКАПА ПОЛНОСТЬЮ НОВЫЙ.** Он стал просторнее, а на дорогих версиях появились более качественная отделка (с обивкой кожей торпедо и дверных панелей), новый медиаскрин с большим экраном и отдельный климат-контроль. Управление полноприводной трансмиссией Super Select 4WD 2-го поколения осуществляется при помощи шайбы и кнопок на центральном тоннеле. Маневренность на бездорожье повышает система AVC (Active Yaw Control), подтормаживающая одно из передних колес. Селектор 6-ступенчатого автомата остался «аналоговым», да и сама АКП не изменилась.

Рама нового Mitsubishi L200 также изготовлена с применением высокопрочных сталей, а сечение лонжеронов было увеличено более чем в 1,5 раза. Все это позволило увеличить жесткость рамы на изгиб на 40 % и на кручение на 60 %. **КОНСТРУКЦИЯ ШАССИ ОСТАЛАСЬ ПРЕЖНЕЙ**, с неразрезным задним мостом и рессорами сзади, но ход передней подвески был увеличен на 20 мм. Погрузочная высота кузова уменьшена на 45 мм.



## ДЛЯ СВОИХ

Если европейцам в качестве самого дешевого кроссовера в линейке «Митсу» подсунили перелицованный «Каптур», то для азиатов японская компания решила расстараться и выкатить абсолютно новую модель. Почему самое вкусное досталось именно азиатам? Все просто: в Европе продажи Mitsubishi падают, но в Азии компания чувствует себя неплохо. Особенно востребована ее продукция в развивающихся странах. Именно для них и предназначен новый компактный кроссовер, который пока даже не имеет собственного имени. Новинка имеет габариты 4390x1810x1660 мм и является переростком сегмента V+. Заявленный дорожный просвет составляет внушительные 222 мм, но привод при этом – только на переднюю ось. В техническом плане новый кроссовер Mitsubishi ничем не удивляет: под капотом здесь стоит 1,5-литровый мотор, который работает в паре с вариатором. Собрать новинку будут в Индонезии – в непосредственной близости от основных рынков сбыта.







**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



## УДИВИТЕЛЬНЫЙ «САНТА»

Настолько странно, что даже прикольно – примерно так вкратце можно охарактеризовать дизайн нового Hyundai Santa Fe. Прежде корейцы все-таки старались придерживаться хоть какой-то преемственности стиля, но здесь все выглядит так, словно всю прежнюю команду дизайнеров Hyundai выгнали и набрали новую, причем шефом команды, работавшей над новым «Сантой», стал выходец из Land Rover. Действительно, Hyundai Santa Fe нового поколения не имеет ничего общего с предшественниками (кроме названия), но при этом местами напоминает британский внедорожник. И речь не только про характерный угловатый дизайн кузова: руль новинки практически в точности копирует аналогичную деталь Land Rover! Но если не придираться к деталям, то смотрится новый кроссовер неплохо, хотя и крайне непривычно. Характеристики новинки корейцы пока держат в секрете, заявлено лишь увеличение пространства салона и багажника, но даже по фото видно, что «Санта» станет заметно крупнее.



## БОЛЬШОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

Популярный корейский кроссовер, который когда-то собирали на калининградском «Автоторе», серьезно обновился. Отличить модернизированный Kia Sorento проще всего по фарам с расходящимися из одной точки тремя «лучами» светодиодных ходовых огней и вертикальному расположению основных источников света. Новый дизайн фар потянул за собой решетку радиатора (она стала шире), а также потребовал изменить форму капота и переднего бампера. Сзади кроссовер изменился не так заметно: в блоках фонарей появились светодиодные Г-образные огни. Также переосмыслен дизайн заднего бампера. Ну а в профиле обновленного Kia Sorento поменялся только рисунок легкосплавных колесных дисков. А вот салон обновленного кроссовера преобразился кардинально. Здесь появилась вертикальная панель, объединяющая 12,3-дюймовые экраны виртуальных приборов и медиасистемы. В общем, мода на монопанели, положенная несколько лет назад «Мерседесом», а затем перенятая китайцами, докатилась и до продукции корейского автопрома. Следуя моде, в Kia также решили заменить аналоговый блок управления климат-контролем сенсорным, хотя все же признают такое управление менее удобным, чем привычными кнопками. Плюс добавлена функция распознавания профиля водителя по лицу, но задействована она только для загрузки персональных настроек аудиосистемы. В продаже новинка появится в августе, но пока только на домашнем рынке. Впрочем, параллельный импорт таких моделей в Россию не заставит себя долго ждать.



## ПИКАПЫ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА

На бывшем совместном предприятии Mazda Sollers во Владивостоке, которое больше года находилось в простое, возобновится сборка автомобилей. Выпускать здесь будут целую линейку моделей, а начнут с китайского пикапа JAC T6, который получит новое имя и логотип Sollers. Серийное производство и официальная презентация пикапа российской сборки состоится в начале сентября. «Соллерс» также рассматривает в ближайшем будущем расширить гамму выпускаемых автомобилей на площадке во Владивостоке, переговоры на этот счет активно ведутся с потенциальными китайскими партнерами, заявили в пресс-службе компании. Пока речь идет о крупноузловой сборке SKD с последующей локализацией компонентов и переходом на мелкоузловую сборку CKD со сваркой и окраской кузовов.



## ЦЕНА БЕЗОПАСНОСТИ

АВТОВАЗ возобновил производство Lada Granta с антиблокировочной системой тормозов. Неприятной «побочкой» этой приятной новости стало повышение цен на самый доступный отечественный автомобиль. Если раньше «упрощенная» Lada Granta в комплектации Classic стоила от 738 900 р., то теперь цены на аналогичный автомобиль с ABS начинаются с 772 500 р. Получается, что антиблокировочная система обойдется покупателю в 33 600 р., или примерно в 4,5% от стоимости автомобиля. Напомним, что ранее АВТОВАЗ возобновил производство «Гранты» с водительской подушкой безопасности. Установка одной подушки увеличила стоимость машины на 46 600 р. А в сумме подушка безопасности и ABS дали прибавку в цене в 80 тысяч.

## EXLANTIX ПРИДЕТ В РОССИЮ

Древо суббрендов Chery Group, представленных на российском рынке, продолжает разрастаться: к Chery, Jetour, Omoda, Jaecoo и Exeed добавится еще один – Exlantix. Продавать под этой маркой будут «люксовые» электромобили – об этом заявил генеральный директор Exeed Цинь Чао. На российский рынок Exlantix выйдет либо в конце этого, либо в начале следующего года. Первым автомобилем нового бренда, который будет предложен покупателям в России, станет седан E03, который впервые был представлен на Шанхайском автосалоне нынешней весной. Заявлено, что Exlantix E03 обладает самым низким энергопотреблением в классе, которое составляет около 12 кВтч на 100 км пути, и имеет запас хода свыше 700 км. Время разгона до 100 км/ч составляет всего 3 секунды. О ценах пока говорить рано, но учитывая позиционирование в классе «Люкс», такие «электрички» будут недешевыми.





green

# FILTER

НЕМЕЦКИЙ КЛИМАТ  
В ВАШЕМ АВТОМОБИЛЕ



Реклама

ТОПЛИВНЫЕ, МАСЛЯНЫЕ, ВОЗДУШНЫЕ,  
САЛОННЫЕ ФИЛЬТРЫ.  
ПОГРУЖНЫЕ ФИЛЬТРЫ БЕНЗОНАСОСОВ,  
ФИЛЬТРЫ АКПП

[GREENFILTERS.DE](http://GREENFILTERS.DE)



Высококачественные фильтрующие материалы на композитной основе, используемые в линейке продукции GREEN FILTER, обеспечивают чистоту двигателя и воздуха в салоне автомобиля. 100% контроль качества



Высокая степень фильтрации в фильтрах двигателей гарантирует 99% очистку от частиц больше 10 микрон. Для салонных фильтров используется специальная серия антибактериальных и угольных фильтров



OE  
ORIGINAL  
EQUIPMENT  
QUALITY

Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



**CARBERRY.**

Выгодное решение





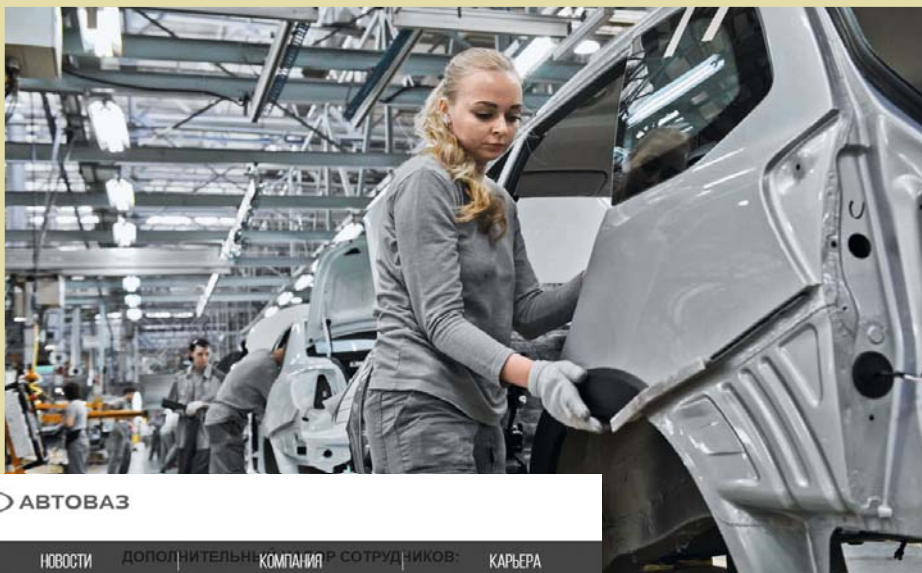
# РАБОТАТЬ НЕКОМУ?

ИЗ КАЖДОГО УТЮГА НАМ ТВЕРДЯТ, ЧТО В СТРАНЕ КАДРОВЫЙ ГОЛОД: НА ЗАВОДАХ НЕКОМУ РАБОТАТЬ. ПРОБЛЕМА НАСТОЛЬКО ОСТРАЯ, ЧТО ВСЕРЬЕЗ ИДУТ РАЗГОВОРЫ О ПОИСКЕ РАБОЧИХ РУК СРЕДИ ОСУЖДЕННЫХ. ОДНАКО, СУДЯ ПО ВСЕМУ, ПРОБЛЕМА НЕ В НЕХВАТКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ, А В ТОМ УРОВНЕ ЗАРПЛАТ, КОТОРЫЕ ИМ НА ЭТИХ САМЫХ ЗАВОДАХ ПРЕДЛАГАЮТ. ВСПОМНИМ НЕДАВНИЙ СКАНДАЛ, СЛУЧИВШИЙСЯ НА УАЗЕ, КОГДА РАБОЧИЕ УСТРОИЛИ ЗАБАСТОВКУ. ТОГДА В ДЕЛО ДАЖЕ ВМЕШАЛАСЬ ПРОКУРАТУРА, НО ВСЕ ПО-ТИХОМУ ЗАМЯЛИ, ОБЕЩАВ РАБОЧИМ УЛУЧШИТЬ УСЛОВИЯ ТРУДА... □ МАКСИМ ФЕДОРОВ

КАК ВЫ ДУМАЕТЕ, КАКАЯ ЗАРПЛАТА должна быть у специалистов, занимающихся выпуском инновационной продукции, которая так нужна нашему автопрому? Не спешите с ответом. Так, Саратовский завод автономных источников тока, который хочет стать первым и единственным в стране производителем литий-ванадиево-фосфатных аккумуляторов для электромобилей, считает, что нормальный уровень зарплат — это где-то 30 тысяч рублей. На большее может рассчитывать только фрезеровщик — ему обещают аж 60 тысяч, а все прочие вакансии, включая инженеров различных специальностей, предлагают з/п в 32–35 тысяч рублей.

Причем это проблема не одного Саратовского завода аккумуляторов. Тот же АВТОВАЗ предлагает инженерам вилку зарплат от 32 до 45 тысяч рублей, а руководителю проекта (представьте значимость и ответственность такой фигуры в масштабах завода) — от 63 800 до 81 200 рублей. Но при этом в вакансии есть многообещающая пометка: «без учета сверхурочных». То есть, отработав положенные 8 часов, нужно еще потрудиться, чтобы не протянуть ноги.

В общем, как в анекдоте: «Что должен делать специалист за эту зарплату? Ничего. И даже немного вредить!» А если серьезно, то проблему с зарплатами надо решать на уровне государства, так как госсектор у нас занимает огромную долю в экономике. И даже условно коммерческие



АВТОВАЗ			
НОВОСТИ	ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ	СОТРУДНИКОВ	КАРЬЕРА
Наименование должности / профессии		Уровень заработной платы*, руб.	
		от	до**
Руководитель проекта		63 800	81 200
Начальник отдела		63 700	81 200
Менеджер		63 800	81 200
Мастер		44 500	70 600
Главный специалист		44 600	63 600
Мастер по ремонту оборудования		44 500	63 500
Ведущий инженер-электроник		42 102	57 600
Ведущий специалист по защите информации		45 400	57 600
Ведущий экономист		45 400	57 600
Главный специалист проекта		43 300	55 000
Начальник бюро		43 300	55 000
Руководитель группы		43 300	55 000
Ведущий инженер		42 100	50 200
Ведущий инженер-проектировщик		42 100	50 200
Ведущий инженер-конструктор		42 100	50 200
Ведущий специалист		42 100	50 200
Ведущий специалист по закупкам		42 100	50 200
Инженер-электроник		31 700	49 700
Специалист по защите информации		31 700	49 700
Старший диспетчер		38 000	45 330
Инженер		31 700	45 300

структуры (тот же АВТОВАЗ) так или иначе контролируются государством. И если простые работяги еще как-то устроятся, то инженерам и прочим специалистам интеллектуального труда, которым нужно обучать годами, приходится или соглашаться на нищенские зарплаты, или обнулять свои знания и искать работу в другой сфере.

То ли из-за риска инфляции, то ли из-за банальной жадности бюрократии платить высокие зарплаты в России (Москву и Питер, а также айтишников в расчет не берем) стала какой-то на-

циональной идеей фикс. А ведь без достойных зарплат не будет мотивации, а вместе с ней качественной российской продукции и, самое главное, людей, готовых эту продукцию покупать. И не нужно говорить, что в России некому работать. Специалисты найдутся — за достойное вознаграждение. □



ЗАВОД АВТОНОМНЫХ ИСТОЧНИКОВ ТОКА

## ОТКРЫТЫЕ ВАКАНСИИ:

- Токарь
- Фрезеровщик
- Слесарь - ремонтник по ремонту оборудования (4-5 разряда)
- Инженер - электроник
- Инженер - химик в лабораторию
- Техник в лабораторию
- Инженер - технолог
- Инженер - технолог (химик)
- Экономист

от 30 000 руб.  
от 60 000 руб.  
от 30 000 руб.

от 33 000 руб.  
32 000 руб.  
28 800 руб.  
35 000 руб.  
35 000 руб.  
30 000 руб.







\* Французская технология. Реклама



**NOMAD**<sup>®</sup>  
LUBRICANTS

СОХРАНИТ  
ТВОЁ ДВИЖЕНИЕ



# ВОЗВРАЩЕНОЕ

МОЕ ЗНАКОМСТВО С ЭТИМ КРОССОВЕРОМ СЛУЧИЛОСЬ СПОНТАННО: ЗАЕХАВ К ДИЛЕРУ Haval, я случайно заметил на парковке незнакомую модель. Причем кроме меня на Haval M6 никто внимания не обращал. И это не удивительно: на фоне других ярких новинок из Китая эта модель выглядит скромно. С такой внешностью можно запросто затеряться в толпе — не машина, а мечта разведчика! **□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА**

А все дело в том, что новинка сделана на базе Haval H6 первого поколения, который впервые появился в России еще в 2015 году. Сейчас у этой модели случился «камбэк», хотя и с кардинально видоизмененной внешностью. Но, несмотря на новую решетку радиатора, иные кузовные панели и светодиодную оптику, видно, что кроссовер уже немолод. Впрочем, потенциальным покупателям это не так уж важно: гораздо важнее соотношение цены и количества автомобиля (про качество пока сказать нечего). И с этим у Haval M6 полный порядок!

По габаритам (4664x1830x1729 мм) Haval M6 близок к Mitsubishi Outlander и Toyota RAV4, но при этом чуть дороже более компактного Haval Jolion. Напомним, что в России цены на новинку стартуют с 1 949 000 р. за версию с 6-ступенчатой «механикой» и с 2 099 000 р. за кроссовер с 7-ступенчатым «роботом». Мотор в обоих случаях — это турбированная «полторашка» мощностью

143 л. с. (она же ставится на «Джюлион») с приводом на переднюю ось.

Но, несмотря на монопривод, подвеска у кроссовера полностью независимая: сзади здесь стоит не балка, а многорычажка! Дорожный просвет не заявлен, но видно, что он здесь «паркетный». Стальной защиты двигателя нет — вместо нее обычный пластиковый пыльник. Но днище при этом достаточно ровное, что уменьшает риск оторвать что-то при езде вне дорог с твердым покрытием. Кстати, на днище виден жирный слой антигравия: машины для российского рынка в Китае проходят дополнительную антикоррозионную обработку.

Салон исходного Haval H6 был переработан. На торпедо появился большой выступ с 10,25-дюймовым экраном мультимедиа, при этом сохранились аналоговые кнопки и регуляторы управления «климатом». Панель приборов тоже аналоговая. Кстати мультимедиа, как и климат-контроль, входят в стандартное оснащение кроссовера. Также здесь по умол-

чанию имеются мультимедиа (достался от старого H6), электромеханический «ручник», круиз-контроль, камера заднего вида, задний парктроник, система стабилизации, подогрев передних сидений и зеркал. Колесные диски — 17-дюймовые легкосплавные. А вот подушек безопасности всего две...

Обивка сидений — тканевая, а не дерматиновая, и это плюс. На заднем ряду есть USB-разъем для зарядки гаджетов и вентиляционные отверстия в приливе центрального тоннеля. Колесная база Haval M6 на 20 мм больше, чем у Honda CR-V прошлого поколения: на заднем ряду точно не будет тесно. При этом нам обещают багажник, вмещающий аж 808 литров! И это не ошибка: просто китайцы померили его объем при загрузке под крышу.

В целом новинка производит приятное впечатление. Она не особо скрывает свой возраст, но при такой цене на него можно закрыть глаза. Никаких других кроссоверов похожих габаритов за эти деньги в России вы сейчас не купите. **□**





# САНКЦИИ НА ПОЛЬЗУ

ЯПОНИЯ ВСЛЕД ЗА ЕВРОСОЮЗОМ ВВОДИТ САНКЦИИ НА ЭКСПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ. НО ЕСЛИ РАЗОБРАТЬСЯ, ТО В ЦЕЛОМ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ РОССИЙСКОМУ АВТОРЫНКУ НЕ НАВРЕДЯТ, А АВТОПРОМУ ДАЖЕ ПОМОГУТ □ МАКСИМ ФЕДОРОВ



РОССИЯ БЫЛА ПРЕКРАСНЫМ МЕСТОМ для утилизации японского автохлама, который пользовался популярностью не только на Дальнем Востоке. Наши перекупщики привозили автомобили, эксплуатация которых в самой Японии, как правило, была уже невозможна. Теперь эту «лавочку» прикрыли, причем сделало это не наше правительство, защищая интересы отечественных автопроизводителей, а японское! Глядя на эту ситуацию со стороны, японцам можно только посочувствовать: теперь старые машины, включая наиболее сложные и дорогостоящие в плане переработки гибриды и электрокары, им придется утилизировать у себя на острове.

9 августа Япония ввела запрет на вывоз в Россию автомобилей с двигателями объемом свыше 1,9 литра, а также гибридов и электромобилей (пункт про электромобили важен, так как многие российские СМИ его упустили). Таким образом, ставится крест на поставках в нашу страну дешевых праворульных Nissan Leaf с «убитыми» аккумуляторами, которые наши соотечественники научились восстанавливать при помощи китайских ячеек. Популярны гибриды вроде Toyota Prius теперь тоже под запретом. Также не получится ввезти в Россию большие внедорожники и «премиальные» модели, мотор которых имеет объем больше пакета сока. Причем речь идет не только о подержанных, но и о новых машинах, хотя их импорт в Россию из Японии и так фактически обнулился.

Глядя на новые ограничительные меры, можно подумать, что япон-

ское правительство вступило в сговор с российским, дабы помочь поднять с колен наш автопром. Уже представляю, как этим санкциям обрадовались в Минпромторге: лучшей меры, чтобы перекрыть в Россию поток иномарок из Японии, и не придумаешь. Также в выигрыше окажутся китайцы: за последние полтора года они и так практически полностью вытеснили с рынка японские марки, а теперь у них будет еще меньше конкурентов.

Ожидается, что после введения новых санкций российский рынок «праворулек» схлопнется более чем вдвое. Продавцам такой техники можно тоже посочувствовать, как, впрочем, и покупателям, кто выбирал правый руль и «убитые» японские электрички не от хорошей жизни. Но китайским импортерам и отечественным автозаводам это на руку: они с радостью заместят выпадающие объемы машин. Так, недавно открывшийся после долгого простоя завод во Владивостоке, где раньше собирали «Мазды», теперь будет производить китайские «Джаки» под маркой Sollers.

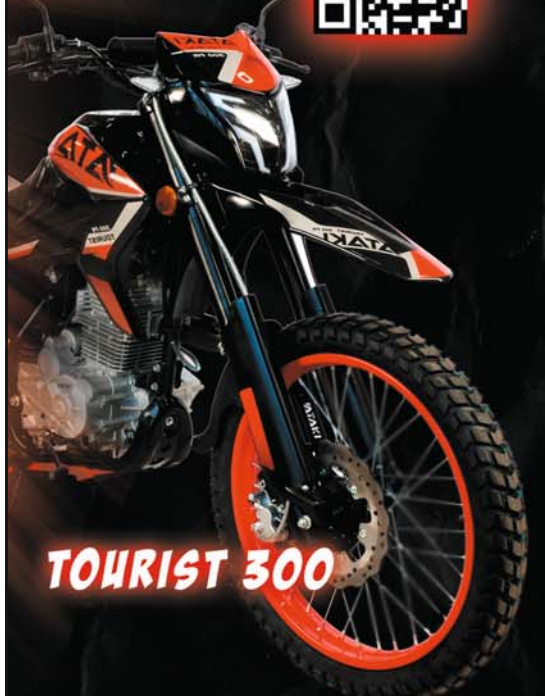
Новый санкционный «пакет с пакетами» удачно (для российских автопроизводителей) дополнит повышение с 1 августа утильсбора, который приведет к росту цен на иномарки, но при этом даст новый стимул к локализации производства машин в нашей стране. Впрочем, фанатам правого руля отчаиваться не стоит: малолитражки с двигателем внутреннего сгорания пока ввозить в Россию можно, а их выбор на японских «автопомойках» огромный. □

# АТАКИ

ОТ 139 990 Р



**TRACKER 250**



**TOURIST 300**

ООО «МХ24», 107076, МОСКВА, КОЛОДЕЗНЫЙ ПЕР., Д.2 А, СТР. 1, КОМ. 24, ОГРН 1187746045464

РЕКЛАМА. ООО «РОЛЛИНГ МЕДИА»



# ЛУЧШАЯ НАГРАДА — ДОВЕРИЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

ЧЕМ ОТЛИЧАЕТСЯ LIVAN ОТ КОНКУРЕНТОВ, ЧТО НАДО ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЗАВОДА, КАК ВОССТАНОВИТЬ ЗАПАС ХОДА ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ ЗА 60 СЕКУНД И ЧЕМ МОСКВА ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ БРАЗИЛИИ — ОБ ЭТОМ МЫ ПОГОВОРИЛИ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ «ЛИВЭН МОТОРС РУС» ГОСПОДИНОМ СЕ ЦЗЯО

□ БЕСЕДОВАЛ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ □ ФОТО LIVAN

❑ Многие до сих пор считают, что компания Livan — это просто обновление известного в России бренда Lifan. Расскажите, пожалуйста, как обстоят дела в действительности.

❑ Livan это новая компания, суббренд Geely, и всем производством автомобилей, цепочками поставок, оборудовани- ем, контактами с поставщиками, разработками, контролем качества — всем этим занимается Geely Auto. У Livan есть территория в Чунцине, где находится наше производство. Поэтому Livan никак не связан с брендом Lifan.

❑ В чем конкурентное преимущество Livan перед дру- гим китайскими брендами?

❑ Я считаю, что наше основное отличие — это надеж- ность. Мы с удовольствием предоставим возможность нашим покупателям в этом убедиться. У нас очень се- рьезная система управления качеством на производстве. Наш научно-исследовательский институт обладает высо- ким потенциалом. И приоритетное направление — по- вышение безопасности. Это тоже наше преимущество. Кроме того, у нас серьезный пул проверенных поставщи- ков — это очень важный аспект производства.

❑ Почему в России китайские автомобили стоят в два раза дороже, чем там, где их производят, и что с этим делать?

❑ Честно говоря, мы очень рады, что у нас появилась возможность представить наши автомобили в России. У нас долгосрочные планы присутствия на российском рынке, а не быстрая прибыль. Что касается мнения, что цены на китайские авто в России завышены, то оно неверно. Очень часто мы слышим, что автомобиль в Китае стоит в 2 раза дешевле, чем в России. Но да- вайте посчитаем, что за этим скрывается. Да, действи- тельно, компактный кроссовер в Китае сейчас может стоить миллион рублей. Но к этой цене нужно многое прибавить. Комплектации для рынков Китая и России различаются. Автомобили, которые мы продаем здесь, оснащены богаче. Например, добавлены подогрев си- дений, заднего стекла, устройство ЭРА-ГЛОНАСС, его стоимость от нас совсем не зависит. Добавим стоимость логистики: доставка одного автомобиля в РФ обойдется в 160–180 тыс. рублей. Таможенная пошлина — более 170 тыс. рублей. Еще утилизационный сбор, который сейчас составляет 175 тыс. рублей, а с 1 августа повы- сится до 300 тыс. Дополнительно расходы на выгруз- ку авто и доставку его в дилерские центры, это еще 60 тыс. рублей. В итоге стоимость автомобиля от мил- лиона в Китае повышается как минимум до 1,6 млн, плюс 20% НДС, и получается сумма около 1,9 млн рублей. Этот расчет не учитывает дилерскую маржу,

содержание офиса, расходы на маркетинг и рекламу. Простая математика, и получается, что цены на китай- ские автомобили совсем не завышены.

❑ Планирует ли Livan завозить в Россию автомобили, которые будут продаваться дешевле 1,5 млн рублей?

❑ Сейчас наш кроссовер LIVAN X3PRO, с учетом всех вы- год и финансовых программ, продается по минимальной цене 1,7 млн руб. Мы планируем привезти автомобиль с механической коробкой передач, и это позволит сни- зить его стоимость для покупателей.

❑ Какое количество автомобилей необходимо прода- вать на российском рынке, чтобы компания всерьез задумалась об открытии производства в России или Белоруссии?

❑ Все инвестиционные решения — это в основном математические задачи. Завод — это разные цеха, сто- имость строительства и оборудования составит от 150 до 200 млн долларов. Строительство завода — очень серьезное решение. На мой взгляд, надо продавать 40–50 тыс. автомобилей в год.

❑ Раз уж речь зашла о математике, на какую долю рынка ориентируется Livan в России?

❑ В этом году планируем занять 1–1,5% рынка, а на сле- дующий год 3–3,5%. Для новой компании это немало, конкуренция достаточно серьезная.

❑ А что с электромобилями, какие планы по ним?

❑ В настоящее время мы ведем переговоры с потен- циальными партнерами, планируем провести испытания электромобилей в зимних условиях. Для вывода модели электромобиля надо учитывать как климатические ус- ловия, так и соответствующую инфраструктуру. Пока четкого графика по импорту электромобилей в Россию у нашей компании нет. Вы, наверное, знаете, в Китае у нас работает одна из передовых технологий по замене тяговой батареи за 60 секунд. Это позволяет нивелиро- вать главный недостаток электромобилей — длительную зарядку. При наличии такой инфраструктуры можно отправиться в длительную поездку, не тратя много вре- мени на остановки для пополнения энергии, из Москвы в Петербург, например.

❑ А сколько в Китае станций по быстрой замене ак- кумуляторов?

❑ Не скажу точно, сколько во всем Китае, а вот у нас в Чунцине работает 46 станций, и обслуживают они около 10 тысяч автомобилей. Это очень сложный, ком- плексный проект, но в Москве и Санкт-Петербурге ры-





«  
НАМ ВАЖНО,  
ЧТОБЫ  
ПОТРЕБИТЕЛИ  
ЧУВСТВОВАЛИ СЕБЯ  
СПОКОЙНО  
И УВЕРЕННО  
»

нок очень большой. Мы обсудим этот проект с нашими партнерами для оценки его реализации в будущем.

❑ Как будет организовано постпродажное обслуживание, какая ситуация со складом запасных частей?

❗ Сегодня у Livan уже есть склад запасных частей на 40 млн руб. только на первую модель. Но мы будем постоянно увеличивать количество запасных частей на складе. Кроме того, у нас тщательно выстроена международная логистика. Как правило, мы используем железнодорожный транспорт, для безотлагательных заявок используем авиационные поставки. Мы способны обеспечить доставку срочных заказов от 2 до 7 дней. Получается, что мы можем оперативно поставить около 95% запасных частей.

❑ Как завоевать доверие на российском рынке и кто ваш покупатель?

❗ Мы провели исследование и понимаем, что наши покупатели в Китае и РФ совпадают по основным показателям. Это молодые, целеустремленные, оптимистичные, но в то же время прагматичные люди, ценящие комфорт и технологии. Доверие потребителя — лучшая награда для производителя. Оно может быть получено, только если потребитель удовлетворен автомобилем в процессе длительного использования. Поэтому наша задача — дать возможность использовать и тестировать наши машины. Я уверен, что мы сможем завоевать доверие благодаря качеству продукции, оперативному сервису и постпродажному обслуживанию, и прежде всего контролю дилеров. Нам важно, чтобы потребители чувствовали себя спокойно и уверенно.

❑ Какие модели ждем сейчас и в перспективе на рынке РФ и сколько они будут стоить?

❗ В третьем квартале этого года планируем привезти седан S6PRO и кроссовер X6PRO. Они будут продаваться в диапазоне от 2 до 3 млн руб. В дальнейшем планируем вывести на рынок электрический кроссовер.

❑ Позвольте задать несколько личных вопросов.

Давно ли вы в России, часто ли ездите в Китай, чем занимаетесь в свободное время, не собирается ли семья в Россию, на какой машине ездите сами?

❗ В России я с июня прошлого года, до этого много раз здесь бывал. Летом в Москве прекрасно, а зимой мне пока скучно, поскольку пока не нашел себе интересного занятия, когда холодно. Когда тепло, много встречаюсь с друзьями, гуляем, пьем кофе. В выходные мне очень нравится гулять в парке. Я ведь провел десять лет в Бразилии, там солнце 11 месяцев, привык к хорошей погоде. Семья у меня в Чунцине, первый ребенок учится, и отрывать его от учебы нельзя, а второй совсем маленький — ему всего полтора года. И сейчас они вряд ли переедут в Москву. Да и без языка сложно жить в стране, а я еще не выучил русский язык, он довольно сложный. В Китай еду в среднем раз в три месяца. Я передвигаюсь на кроссовере X6PRO, провожу на нем дорожные испытания. По результатам его использования буду делать доклад для улучшения качества автомобиля для России и для Китая. Как только появится возможность, мы сразу пригласим вас испытать уже серийный LIVAN X6PRO. ❑



# «АВТОПРОМ — ЭТО ТЯЖЕЛЫЙ БИЗНЕС»

ОДНО ИЗ КРУПНЕЙШИХ РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, КАЛИНИНГРАДСКИЙ АВТОТОР ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ. СЕЙЧАС ЗДЕСЬ ПРОИЗВОДЯТСЯ АВТОМОБИЛИ ТРЕХ КИТАЙСКИХ БРЕНДОВ, А ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ У ЗАВОДА САМЫЕ АМБИЦИОЗНЫЕ. О НЕПРОСТЫХ ВРЕМЕНАХ И О БЛИЖАЙШЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ РАССКАЗАЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ООО «АВТОТОР ХОЛДИНГ» ВАЛЕРИЙ ГОРБУНОВ.

□ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

❗ АВТОТОР всегда славился и высоким уровнем технологий, и компетентностью работающих на нем специалистов, и качеством продукции. Но лично на меня большое впечатление произвела та скорость, с которой завод не только сумел «перезапуститься», но и, с учетом сложившейся ситуации, наметил новые пути развития.

❗ За четверть века своего существования мы приобрели уникальный опыт, который позволил создать высокотехнологичное производство, освоить необходимые компетенции, внедрить лучшие международные практики и даже стать крупнейшим в мире контрактным автопроизводителем по количеству моделей, одновременно выпускаемых на одном производстве. Все предыдущие годы наш бизнес выстраивался в соответствии с действующей в автомобильной промышленности концепцией встраивания в глобальные цепочки в партнерстве с ведущими мировыми автомобильными брендами. В условиях санкций, когда поставки комплектующих для производства автомобилей, выпускаемых нами, в одночасье прекратились, работа предприятий АВТОТОР была полностью остановлена. В этой ситуации главной задачей для нас было сохранить коллектив, квалифицированные кадры, и полностью перестроить бизнес с учетом актуальных вызовов. Сотрудники — это самое ценное, что у нас есть, поэтому в то непростое время мы не только выполнили все социальные обязательства, предусмотренные Коллективным договором, но и постарались обеспечить максимальную возможную дополнительную поддержку. Квалификация нашего персонала, который после возобновления работы завода возвращается на свои рабочие места, — это то, что позволяет нам в короткие сроки запускать новые проекты, осваивать производство новых моделей и новые компетенции.

❗ Сомнений в том, что прстой временный, не было?

❗ Не было времени для сомнений. Как только отменили все антиковидные ограничения в Китае, к нам хлынул поток бизнесменов из Поднебесной. Естественно, что и мы свое будущее связывали с партнерами из, как это сейчас принято говорить, дружественных стран. Автомобильная промышленность Китая прошла очень трудный путь, и сегодня эта страна выпускает современные и высокотехнологичные автомобили. Там все просто — Коммунистическая партия поставила задачу, в том числе и по развитию электрических транспортных средств, и народ ее выполнил. Кстати, сегодня на китайских автозаводах работают лучшие в отрасли дизайнеры и инженеры из Европы, Азии и Америки.

❗ Тем не менее выбранное вами партнерство было в какой-то мере вынужденным...

❗ С одной стороны, да — мы были поставлены в непростые условия. Но и со стороны Китая российский автомобильный бизнес всегда вызывал интерес. Кроме того, я неслучайно говорю о партнерстве, причем о партнерстве равноправном. Во-первых, мы были готовы работать с теми, кто готов к полному циклу производства — от штамповки кузовных деталей до выпуска готовых автомобилей. Во-вторых, наши партнеры должны полностью поддерживать локализацию производства. В-третьих, наши партнеры должны обладать компетентностью в области разработки электромобилей. В-четвертых, вся информация о сотрудничестве может быть передана огласке только после подписания всех необходимых для начала работы документов. Автопром — это очень тяжелый бизнес, но у нас есть опыт, и мы можем продолжать работу даже в очень сложных условиях. И нынешняя ситуация это доказывает.

❗ Исходя из того, что со «стапелей» «АВТОТОР







Холдинга» уже сходят автомобили «китайского происхождения», с поставленной задачей вы справились...

📌 Это только начало. Сегодня мы работаем в сегменте легковых автомобилей с тремя китайскими брендами, а всего в производстве у нас, включая коммерческий транспорт, девять моделей. Скоро представим десятую.

Причем 50% коммерческих автомобилей у нас с электрической силовой установкой. К концу года мы точно выйдем на 20 моделей, но, скорее всего, их будет и больше. Что касается общего числа автомобилей, которые мы планируем выпустить к концу года, то наша программа-минимум — 70 000. Реализацией наших автомобилей занимаются дистрибьюторские компании, которые и развивают дилерскую сеть: по бренду Kaiyi у них сегодня 78 дилерских центров, по BAIC — 88. Рассчитываем, что наши дистрибьюторы 58–60 тысяч автомобилей реализуют. Наша планка на следующий год — выпустить не менее 100 000 автомобилей. Двигаться будем по нарастающей. наших мощностей достаточно для ежемесячного выпуска 14–16 тысяч автомобилей, но рынок к такому количеству пока не готов. Да и логистика пока не может обеспечить резкое наращивание производства.

📌 Действительно, с учетом географического расположения региона логистика играет важную роль. Как справляетесь?

📌 Мы прошли все стадии и проверили разные варианты! Автомобильный транспорт показал свою несостоятельность из-за пограничных проблем на пути между Россией и Китаем. Железная дорога живет своей жизнью, здесь свои законы и свой график движения поездов, который не всегда нас устраивает. К примеру, для производства мы должны получить 40 машинокомплектов. Не 36, не 39, а именно 40, для выпуска запланированного количества автомобилей. Гарантий своевременных поставок нужного количества комплектующих железная дорога нам не дает, да и то, что приходит, не всегда оказывается в лучшем виде. Поэтому сегодня все перевозки осуществляем водным транспортом: или непосредственно в Балтийск, или в Санкт-Петербург. Иногда доставка длится 50 суток, но здесь нужно учитывать и сухопутные маршруты по Китаю — например, комплектующие с завода Kaiyi только по Китаю путешествуют 18 суток. Понятно, что все логистические затраты отражаются на конечной стоимости автомобилей, но пока с этим вопросом все обстоит именно так.

📌 Вы уже говорили о задачах по повышению уровня локализации. Это то, что может положительно сказаться на цене автомобилей для конечного потребителя...



« ДВИГАТЬСЯ БУДЕМ ПО НАРАСТАЮЩЕЙ. НАШИХ МОЩНОСТЕЙ ДОСТАТОЧНО ДЛЯ ЕЖЕМЕСЯЧНОГО ВЫПУСКА 14-16 ТЫСЯЧ АВТОМОБИЛЕЙ »

📌 Верно, но здесь опять нужно учитывать «взаимоотношения» завода и рынка. Сегодня мы можем сваривать 60 000 кузовов, в стадии строительства новый окрасочный комплекс на 100 000 кузовов. То есть в формате полного цикла мы в режиме двухсменной работы можем выпускать 160 000 автомобилей, а при введении третьей смены можно спокойно выйти на 200 000 штук.

Эффективным такое производство можно считать, если модель выпускается и продается в количестве не менее 25 000 штук. Над вопросами локализации у нас работает целый коллектив, а наши партнеры прекрасно понимают, что как только рынок будет готов к потреблению такого количества выпускаемых нами автомобилей, то будем запускать сварку и окраску кузовов. И технологий, и компетенций в этом плане у нас достаточно — KIA и Hyundai мы в течение нескольких лет производили по полному циклу.

📌 Вы говорили, что в портфеле ваших партнеров обязательно должны быть и модели электромобилей. Насколько активно вы развиваете это направление?

📌 Очень активно и не только в синергии с теми брендами, автомобили которых выпускаются на наших конвейерных линиях.

У нас готовится к запуску корпус площадью 7000 м<sup>2</sup> для производства электромобилей. Причем это будут электромобили собственной разработки, локализованные более чем на 90%. А большая часть комплектующих будет производиться непосредственно на мощностях АВТОТОР. В производстве будут самые важные компоненты: электродвигатели, инверторы, аккумуляторные батареи, блоки управления работой аккумуляторов и электродвигателей... Пилотная партия электромобилей будет выпущена уже в конце этого года, а в первом квартале 2024 года мы планируем начать серийное производство. Совместно с «Газпромом» мы запускаем еще один важный проект — производство автомобилей с газобаллонным оборудованием. То есть с завода будут выходить сертифицированные (и это важно) автомобили, двигатели которых будут работать на сжиженном природном газе. Но и это еще не все — у нас в стадии запуска проект, получивший рабочее название «ремоторизация», то есть переоборудование автомобилей с ДВС, поставка запчастей к которым становится все более проблематичной, на электротягу. Переоборудование будем производить в заводских условиях с соответствующим сертифицированием транспортного средства. Мощности и компетенции для этого есть. Сейчас отработываем технологию. Резюмируя, могу сказать, что наши перспективы я оцениваю достаточно оптимистично, но для успеха нужно много работать. Как я уже говорил, автопром — это тяжелый бизнес. 📌



«КАК НАЗЫВАЕТСЯ МАШИНА?» — «Китайский «Роллс-Ройс»». Такой ответ вполне устраивал тех, кто интересовался флагманской «электричкой» от премиум-подразделения Первого автомобильного завода Китая. А интересовались им все: от мальчишек, протиравших стекла на парковке гипермаркета, до нарядного дедушки в костюме, прогуливавшегося по территории бизнес-центра, где я фотографировал кроссовер. А что я должен был ответить? «Хончи Е Эйч Эс девять»? На слух название машины воспринимается просто как набор букв, который большинству ничего не скажет. Но ничего, со временем привыкнем, как привыкли к «Хавейлам» и прочим «Дунфенам». А пока пусть будет китайский «Роллс-Ройс». Тем более что, говоря так, я на самом

деле не далек от истины. Ведь этот кроссовер нарисовал Джайлс Тейлор, бывший дизайнер Rolls-Royce!

Из всех попыток добавить модели аристократического шика, пойдя по стопам британской марки, эту можно признать самой удачной. Всех, кто пробовал сделать что-то похожее ранее, подвело желание сохранить массивную решетку радиатора в духе моделей прошлого века. Но что хорошо смотрелось на оригинале, на всех подобиях выглядело неуместным китчем. К счастью, Джайлсу Тейлору хватило профессионализма и благоразумия, чтобы не наступить на те же грабли. Он сумел не испортить фасад кроссовера, переосмыслив монументальный «гриль» на современный манер, подчеркнув его контуры

Г-образными светодиодами по бокам и пустив еще один светодиод по центру, который подсвечивается приветственным красным цветом. Ведь по-китайски Hongqi — это красное знамя!

Вообще, покупая этот кроссовер, можно уже начать изучать китайский. Иероглифы с названием марки встречают вас на ключе зажигания, а дальше — больше. Те же иероглифы вы видите на порогах, сеточках колонок аудиосистемы и даже скобах дверных замков! При «запуске» машины (этот делается нажатием на педаль тормоза или виртуальной кнопки на экране) вас также приветствуют надписи на китайском. Не отпускают они и в меню, где половина всех функций не имеет перевода, хотя изначально в настройках был выбран английский язык.





# КИТАЙСКИЙ «РОЛЛС-РОИС»

**HONGQI E-HS9 ЦЕНА:** 11 990 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

БРЕНД HONGQI ОФИЦИАЛЬНО ВЫШЕЛ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК, ПРИЧЕМ СРАЗУ С ЧЕТЫРЬМЯ МОДЕЛЯМИ! НО ИЗ ВСЕГО ЭТОГО МНОГООБРАЗИЯ НАС В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ИНТЕРЕСОВАЛ E-HS9 — ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КРОССОВЕР МАРКИ, ПРЕЖДЕ ВЫПУСКАВШЕЙ АВТОМОБИЛИ ДЛЯ КИТАЙСКОЙ ПАРТИЙНОЙ ЭЛИТЫ □ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА И МАРИИ ФЕДОРОВОЙ



По словам дилера, позже должна появиться русифицированная прошивка, но, видя, как сделан текущий перевод, в то, что после этого иероглифы в меню полностью исчезнут, а слова не будет вылезать за рамки блоков и «слипаться» друг с другом, верится с трудом.

Но ладно бы проблема была только в отсутствии нормального перевода: в нашей стране не работает значительная часть функций, зашитых в этот кроссовер! Если китайским пользователям доступны навигация с отображением пробок в реальном времени, карта зарядных станций, магазинов и точек общепита, а также консьерж-сервис и автопилот, взаимодействующий с другими участниками дорожного движения (!) по протоколу V2X, то в России

всего этого нет, и вряд ли такой функционал появится в обозримом будущем. В меню машины также имеются разные профили водителей, на которые, в частности, завязана память настроек аудиосистемы. И мне так и не удалось разобраться, как отключить или отредактировать этот профиль, из-за чего каждый раз при включении радио приходилось убавлять громкость. Нет здесь и Apple CarPlay с Android Auto, из-за чего большие экраны по центру торпедо и у переднего пассажира, по сути, оказываются бесполезными. Да и с минимализмом в интерьере «Хончи» переборщили: здесь нет отдельных кнопок регулировки зеркал, а настраивать их нужно через меню приборной панели кнопками на... руле!





здесь конструкторы предусмотрели отдельный пульт климат-контроля и USB-зарядки. Третий ряд складывается при помощи электроприводов, управляемых кнопками из багажника. И если его убрать в пол, получится ровное грузовое пространство внушительных размеров. Теперь понятно, почему китайцы не стали делать дополнительный багажник под капотом, хотя места здесь полно: под декоративной пластиковой накладкой спокойно поместилась бы полноразмерная запаска, как у «Нивы».

Кабель для медленной домашней зарядки спрятан в подполе багажника, но у него нестандартный разъем — как у розеток бытовых электроплит. Возможно, в Китае этот стандарт является распространенным, но у нас таких розеток в общественных местах нет от слова совсем. Здесь же в багажнике есть кнопки опускания кормы — ведь кроссовер оснащен пневмоподвеской! Через меню настроек можно увеличить дорожный просвет, чтобы уверенней чувствовать себя на проселке и не бояться задеть днищем длинного кузова пандус под земной парковки.

Внедорожные качества кроссовера «Хончи» оставим за скобками: хотя электродвигатели здесь есть на обеих осях, вряд ли его владелец решится бороздить на этой роскошной «яхте» бездорожье.

С места «электричка» трогается бесшумно, но звук электромоторов полностью не заглушен: характерный гуд прослушивается при дви-

жении на небольших скоростях. Ускоряется китайский электрокроссовер так быстро, как это могут себе представить владельцы суперкаров или мощных версий Tesla. Даже в стоковом режиме динамика такая, что, когда я резко нажал на педаль газа, пассажир пожаловался, что у него защемило ребро. Благодаря функции рекуперации можно ехать «в одну педаль», не прикасаясь к тормозу, и регулировать замедление, просто отпуская акселератор. Эту фишку знают все владельцы электрокаров: она позволяет значительно реже менять тормозные колодки. Интенсивность рекуперации можно менять, но даже в максимально экономичном режиме она работает очень деликатно, не вынуждая пассажиров клевать носом при внезапном замедлении.

При неспешной езде средний расход электричества составляет 25 кВт на 100 км пути. Если «тошнить» со скоростью 60 км/ч, можно уменьшить расход примерно до 20 кВт — но это максимум, которого мы смогли добиться на тесте. Причем отключение климат-контроля на расход почти не влияет. Производитель заявляет, что с 99-киловаттной батареей можно проехать больше 500 км, но когда я забирал машину у дилера со сто процентным зарядом, на панели приборов был указан расчетный запас хода 365 км. Однако, как показала практика, и эти цифры дают лишь приблизительную картину: в реальности вы проедете еще меньше. По идее, такого запаса хода нам должно было хватить, чтобы доехать с юга Питера до Выборга, покатайтесь по окрестностям, а затем вернуться назад. Но нам не хватило! При этом заря-

- 1** Платные электророзетки сейчас есть во многих бизнес-центрах. Бонусом к возможности зарядиться во время рабочего дня вы получаете свободное парковочное место.
- 2** На втором ряду — два отдельных кресла.

Но вообще внутри кроссовер смотрится здорово. Сиденья имеют превосходный профиль и обиты дорогой кожей, из-за чего в салоне пахнет не хуже, чем в том же «Роллс-Ройсе». Но обивка потолка и стоек — тканевая, чего вы никогда не увидите в настоящем «люксе». На среднем ряду два отдельных сиденья, между которыми проход на третий ряд. Да, наш автомобиль шестиместный! И хотя на галерке поместятся разве что школьники начальных классов,





**PATRON**

# ЗАПЧАСТИ ДЛЯ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



## GEELY ATLAS



Фильтр АКПП  
**PF5206**



Амортизатор  
**PSA999442**



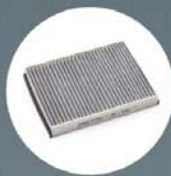
Опора шаровая  
**PS3237**



Рычаг передний  
**PS5137R**



## CHERY TIGGO 7 PRO



Фильтр салонный  
**PF2555**



Колодки тормозные  
**PBP1733**



Тяга стабилизатора  
**PS4178**



Свеча зажигания  
**SPP103I**



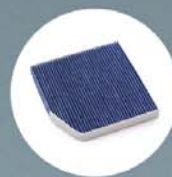
## HAVAL JOLION



Фильтр масляный  
**PF4033**



Диск тормозной  
**PBD1322**



Фильтр салонный  
**PF2611**



Фильтр топливный  
**PF3110**





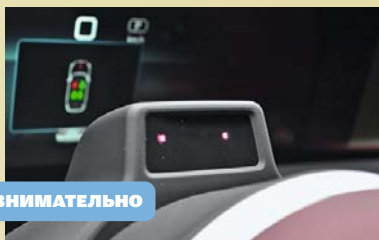
дить машину не удалось ни на одной из пяти станций зарядки, которые были по маршруту.

Вообще, садиться за руль электромобиля, не зная о нюансах российской зарядной инфраструктуры, было моей ошибкой. Оказывается, многие станции — особенно те, что стоят на территории гостиниц, — это просто розетки без каких-либо проводов. Нужно приезжать со своим! Причем провод нужно иметь именно для быстрой зарядки (Type 2), а китайский производитель, как было сказано выше, положил в комплект провод для медленной... К счастью, есть и зарядки с проводами — в Выборге таких аж две штуки. Чтобы ими воспользоваться, нужно скачать приложение на телефон (у каждого оператора зарядных станций оно свое) и привязать банковскую карту. Правда, это не гарантирует успех.

Супербистрая зарядка Sitronics, расположенная на парковке крупного молла, успешно сконнектилась с автомобилем через DC-разъем (постоянного тока) китайского стандарта GB-T на правом заднем крыле, но после минуты работы выдала ошибку. И так раз за разом: сколько я ни пытался зарядить автомобиль, по новой подключая кабель и запуская приложение, результат был одинаковым. Звонок в поддержку поставил точку в моих дальнейших попытках зарядиться здесь: оказалось, что у станции нет прошивки под эту марку и модель автомобиля, а когда она появится, неизвестно! Но я не отчаивался: ведь всего в паре километров есть станция «Россетей». Правда, здесь нет коннектора GB-T, но есть коннектор распространенного стандарта Type 2, для которого у меня есть переходник. Подключать его нужно

- 1** Спереди 4 (!) монитора, но проекционного дисплея нет, а меню не везде переведены даже на английский.
- 2** Сиденья имеют отличный профиль и обиты дорогой кожей.
- 3** С кормы уже нет никакого сходства с «Роллс-Ройсом».

### ДЕТАЛЬНО



#### ВНИМАТЕЛЬНО

Сверху на рулевой колонке находятся «глаза», следящие за усталостью водителя.



#### УДОБНО

Мягчайшие подушечки на подголовниках дарят уют и комфорт.



#### НАГЛЯДНО

На задних стойках имеется световая индикация заряда, работающая во время «заправки».



# 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](http://www.mims.ru)





# ПОЛИГОН

## ТЕСТ-ДРАЙВ HONGQI E-HS9

- 1 Сложив третий ряд сидений, получаем огромный багажник с ровным полом.
- 2 Под капотом полно места: здесь поместилась бы даже полноразмерная запаска.



### ВОЖДЕНИЕ

Потрясающая динамика, низкий центр тяжести добавляет устойчивости в поворотах, а вот запас хода маловат.

9



### САЛОН

Места – вагон. Оснащение – топ. Но слишком много иероглифов, да и качество отделки до настоящего «Роллс-Ройса» пока не дотягивает.

8



### КОМФОРТ

Классные сиденья с подушками на подголовниках, пневматика не плохо сглаживает дорожный рельеф.

9

### БЕЗОПАСНОСТЬ

На высоте, хотя полный потенциал всех электронных систем помощи водителю в России не раскрыт.

9



уже к разъему в переднем левом крыле: он переменного тока (AC) и заряжает машину не так быстро, но ничего, я подожду. И так, приложение скачано, карта привязана, кабели подключены, но, несмотря на все мои «танцы с бубном», заряд так и не пошел. Зато с карты списалось две тысячи! После звонка в поддержку и получаса потраченного времени деньги вернули, но осадочек остался.

Но деньги деньгами, а машина так и не заряжена. И я не уверен, что заявленного запаса хода в 120 км нам хватит, чтобы вернуться в Питер. По карте заря-

док нахожу еще одну попутную станцию — примерно в 70 км от Выборга, на территории загородного отеля «Дом у моря». Скачиваю уже третье приложение и не спеша еду туда. По прибытии на место выясняется, что зарядного кабеля на станции нет, а запас хода у нас уже всего 33 км! К счастью, администрация отеля пошла навстречу (внешний вид автомобиля творит магию) и согласилась бросить удлинитель от своей подсобки. Не буду описывать, как при помощи переходника удалось подключить нестандартный разъем к евророзетке, но заряд пошел! Правда, всего

3 кВт в час — но это лучше, чем ничего. И нам не хватило всего каких-то пары часов, чтобы «добить» запас хода хотя бы до 100 км: перегревшийся после четырех часов зарядки переходник и разразившийся ливень вынудили нас ехать как есть. Из обещанных бортовым компьютером 74 км мы проехали где-то 50 (на скорости 60–70 км/ч с периодическим выключением климат-контроля), пока батарейка не разрядилась в ноль. Дальнейший путь до дилера машина проделала уже на эвакуаторе, а я получил бесценный опыт владения электромобилем... □

### КОНКУРЕНТЫ



**Aurus Komendant**  
33 700 000 Р



**Bentley Bentayga**  
25 000 000 Р

**АВТОМОБИЛЬ ПРЕДСТАВЛЕН КОМПАНИЕЙ «HONGQI КЛЮЧАВТО ВИТЕВСКИЙ».**

## HONGQI E-HS9

Габариты	5209x2010x1713 мм
База	3110 мм
Снаряженная масса	2630 кг
Полная масса	3180 кг
Клиренс	н. д.
Объем багажника	н. д.
Емкость батареи	99 кВт·ч
Двигатель	электрический, 160+245 л. с., 450+300 Нм/мин <sup>-1</sup>
Трансмиссия	редуктор, привод полный
Размер шин	265/45R21
Расход электричества (средний)	25 кВт на 100 км

⊕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНАЯ ВНЕШНОСТЬ, ОТМЕННОЕ ДИНАМИКА, ДОРОГАЯ ОТДЕЛКА, ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА, ОГРОМНЫЙ БАГАЖНИК.

⊖ СКРОМНЫЙ ЗАПАС ХОДА, МЕНЮ ПОЛНОСТЬЮ НЕ ПЕРЕВЕДЕНЫ С КИТАЙСКОГО, У «ХОНЧИ» В РОССИИ ПОКА НЕТ НИ КОНСЪЕРЖ-СЕРВИСА, НИ СЛУЖБЫ ПОМОЩИ НА ДОРОГЕ.

## ВЕРДИКТ

8,8

ВЛАДЕНИЕ «ЭЛЕКТРИЧКОЙ» В ТЕКУЩИХ РОССИЙСКИХ РЕАЛИЯХ ПРЕВРАЩАЕТСЯ В КВЕСТ С НЕПРЕДСКАЗУЕМЫМ ФИНАЛОМ. И ДА, КРОССОВЕР «ХОНЧИ» ТУТ НИ ПРИ ЧЕМ — НЕСМОТРИ НА ВСЕ НЮАНСЫ С ТРУДНОСТЯМИ ПЕРЕВОДА, КИТАЙСКИЙ «РОЛЛС-РОЙС» МНЕ ПОНРАВИЛСЯ. ОСТАЛОСЬ ТОЛЬКО ДОЖДАТЬСЯ, КОГДА У НАС ПОДТЯНУТ ЗАРЯДНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ.



# ЧЕСТНО О НОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ



Петр Меньших и Игорь Сирин на каналах

## AUTO.MP5

в Дзене и YouTube



УПЕРТЯЖ-ТЕСТ ПО СНЕГУ



**CHEVROLET ТАНОЕ  
ИЛИ INFINITI QX80?**

ТЕСТ ВЫБОР ЭКОНОМНЫХ



**LADA GRANTA  
ИЛИ SKODA RAPID?**

ТЕСТ: КОМУ РАНЬШЕ ЗА ТРАКТОРОМ?



**ДЕФЕНДЕР  
ПРОТИВ КРУЗАКА**

UAZ HUNTER И  
LAND ROVER  
DEFENDER?



**ТЕСТ  
НЕСРАВНЕННЫХ**



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



**RENAULT DUSTER  
SUZUKI JIMNY?**



БРУТАЛ



**НА  
ИЛИ**

**ТЕСТ РАВНЫХ КИТАЙЦЕВ**

**ТЕСТ ПО-ВЗРОСЛОМУ**





ТО, ЧТО MERCEDES V-CLASS используется и для корпоративных поездок, и в гостиничном бизнесе, не секрет, а 450 в месяц — это вполне прилично. Но и цена за новый автомобиль внушительная, тем более официально он не поставляется. Продукция Voyah представлена в РФ с соблюдением всех формальностей. Это означает, что на машины распространяется заводская гарантия, составляющая 5 лет или 100 тыс. км пробега.

Dream построен на общей с Voyah Free платформе ESSA, поддерживающей электрические, гибридные и водородные силовые агрегаты, и куда интереснее по своей философии, чем тот же V-class. Традиционно премиум использует натуральные дерево и кожу, здесь же все продукт нефтехимии, искусственного происхождения, зато ни животные при изготовлении не пострадали, ни деревянных вставок нет. Это ничуть не разочаровывает, поскольку материалы

отделки не просто качественно выглядят, но и тактильно ощущаются как первоклассные: пластик мягкий, обивка кресел не уступает искусно выделанной телячьей коже.

Основной акцент — на пассажиров второго ряда, они главные! Капитанские кресла — реклайнеры, с подогревом, вентиляцией и массажем, подголовники с регулируемой боковой поддержкой. Это не значит, что третий ряд — скамейка запасных, там вполне комфортно, только уже безо всякого шика. Но уютно



# ЕЩЕ ОДНА ИЗ РОДА БОЛЕЙН

**VOYAH EV (PHEV) ЦЕНА:** 9 990 000 (9 290 000) ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

МНЕ ТУТ ЗНАКОМЫЙ ПОЗВОНИЛ. НЕ ХОЧЕШЬ, ГОВОРИТ, В БИЗНЕС ВЛОЖИТЬСЯ? КАКОЙ, СПРАШИВАЮ. ДА ВОТ НАДО V-CLASS «ОТЛЮКСОВАТЬ» — ПЕРЕГОРОДКУ ИНСТАЛЛИРОВАТЬ МЕЖДУ ПАССАЖИРАМИ И ВОДИТЕЛЕМ. ЕГО В ПОДПИСКУ ВОЗЬМУТ ЗА 450 ТЫС. Р. А ЕСЛИ САМИМ ЗАНЯТЬСЯ ПЕРЕВОЗКАМИ КЛИЕНТОВ, ТО И НАМНОГО БОЛЬШЕ ЗАРАБОТАТЬ МОЖНО. А ТЫ, ГОВОРЮ, ПРО VOYAH DREAM ПОДУМАЙ: МОЖЕТ, ВЛОЖЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНЕЕ ОКАЖУТСЯ

□ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ □ ФОТО АВТОРА И КОМПАНИИ VOYAH



на «галерке» до той поры, пока VIP-персоны второго ряда не решили принять горизонтальное положение.

Снаружи Dream выглядит убедительно, и я бы добавил — незаезженно. Спереди доминирует огромная решетка радиатора; спаренные горизонтальные ребра, переплетаясь внизу, делают ее объемной. Кому-то нравится безоговорочно, ну а кому-то такая эстетика поперек горла, здесь дело предпочтений. Если анфас минивэн монументален и кажется огромным, то в три четверти уже воспринимается вполне компактным, несмотря на внушительные размеры — его длина 5315 мм, это почти на полметра больше, чем у вышеупомянутого «Мерседеса».

Две модификации, конечно, не две вселенных, но разница принципиальная: первый вариант, использующий в качестве энергии одно электричество, и компромиссный вариант для тех, кто не готов остаться без спасательного круга в виде ДВС, помогающего электродвигателям; причем работать он может как в режиме параллельного, так и последовательного гибрида. На EV запаса хода хватит максимум на 482 км по циклу WLTP, но это паспортные данные. А на деле после 280 км пробега индикатор показал, что батарея высажена на 66%. Не так плохо, учитывая, что ехал я по дороге со значительным перепадом высот и трафиком разной интенсивности. Но и температура

за бортом не падала ниже 23 градусов, а зимой в морозы добиться подобных результатов будет значительно сложнее. Гибридный автомобиль предложит максимальный совокупный пробег в 750 км без дозаправки и подзарядки. На одной электротяге — 82 км. Но это максимально возможный пробег. После 240 км приборы показывали, что и топливо, и энергия закончатся на отметке в 580 км. Зарядка в гибриде — по стандарту Gb/T. Таких станций немного, лучше иметь переходник, и заряжаться от 5 до 100% придется 4,5 часа. Успокаивает, что эту операцию можно проделывать не часто.

Передняя подвеска двухрычажная независимая, задняя — многорычажная. Пневмобаллоны обеспечивают ход подвески 60 мм от нижней до верхней точки, она может автоматически настраиваться в зависимости от условий движения. На ходу EV плавнее, разгоняется шустрее, управляется увереннее и кажется значительно устойчивее — центр тяжести у него намного ниже за счет более объемной батареи. На трассе он просто плывет. Это не означает, что гибрид менее комфортен, но в повороты вписывается не так филигранно, ощущается менее собранным, поскольку у него совсем другая развесовка: батарея намного меньше и ДВС под капотом. Гибрид несколько шумнее внутри, особенно когда работает генератор, не критично, но не так тихо, как в EV. □

**1** На приборку выводится изображение не только с фронтальной камеры, но и с системы ночного видения; четкость отменная, вполне подойдет для шпионов.

\* В скобках указаны данные для гибридной версии Voyah Dream PHEV.

## VOYAH DREAM EV (PHEV)

Габариты	5315x1800x1985 мм
База	3200 мм
Снаряженная масса	2625 (2540)* кг
Клиренс	120-180 мм
Объем багажника	427 л
Двигатель	два синхронных электродвигателя: передний 217,5 л. с., 310 Нм; задний 217 л. с., 310 Нм; (бензиновый 1476 см³, 129 л. с., два синхронных электродвигателя: передний 176 л. с., 300 Нм; задний 217 л. с., 310 Нм)
Трансмиссия	редуктор, привод полный
Размер шин	255/50R20
Динамика	200 км/ч, 5,9 (6,6) с до 100 км/ч



**2** Столики в креслах передних сидений достаточно высокие, коленками не заденешь, но и не длинные, большой ноут разместить сложновато.







# ЛУЧ СВЕТА

- **HAVAL DARGO** ЦЕНА: 3 549 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.
- **HONDA CR-V** ЦЕНА: 5 700 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ПОЯВИВШАЯСЯ В РОССИИ HONDA CR-V 6-ГО ПОКОЛЕНИЯ – ЛУЧ СВЕТА В ЦАРСТВЕ КИТАЙСКОГО АВТОПРОМА. ПРАВДА, ЦЕНЫ НА ЯПОНСКИЙ КРОССОВЕР «КУСАЮТСЯ». И НАСТОЛЬКО ЛИ ОН ЛУЧШЕ «КИТАЙЦЕВ», НАСКОЛЬКО ДОРОЖЕ? ДЛЯ ОТВЕТА НА ЭТОТ ВОПРОС МЫ РЕШИЛИ СРАВНИТЬ ЕГО С HAVAL DARGO □ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА

СОГЛАСНО ОФИЦИАЛЬНОЙ легенде, Honda ушла из России и к поставкам автомобилей в нашу страну не имеет отношения. Но это никак не мешает российским дилерам торговать «Хондами». Более того, автомобили этой марки сейчас доступны в гораздо большем ассортименте, чем до ее «ухода» из России! Да, они ввезены по параллельному импорту, но при этом обеспечены фирменной гарантией от субдистрибьютора, компании «Мотор Плейс», которая находится... по тому же адресу, что и прежний офи-

циальный дистрибьютор марки, «Хонда Мотор Рус»! Вы еще не запутались? Что поделать, в нынешних условиях автопроизводителям из «недружественных» стран приходится выискивать лазейки, чтобы не навлечь на себя вторичные санкции, но при этом продолжить работу в России.

И схема с автомобилями Honda оказалась рабочей! Вот они стоят живьем в салоне дилера, новые, без пробега. И на них дается трехлетняя гарантия, которая ничем не отличается от «фирменной» заводской: есть даже соответствующая сервисная книжка с отметками ТО. С запчастями, если





верить дилеру, проблем нет — их привезут за несколько дней с центрального российского склада или за пару недель из Китая. Почему из Китая? Да потому что все «Хонды», доступные сейчас в России, — китайской сборки. Но пугаться этого не нужно. Во-первых, основной поток иномарок, поставляемых к нам по параллельному импорту, сейчас идет именно из КНР. А во-вторых, китайские «Хонды» были у нас и раньше: вспомните хетчбэк Honda Jazz, что несколько лет назад официально продавался в России. К нему же ни у кого вопросов не было?

То, что тестовая Honda CR-V собрана в Поднебесной, можно понять по заводскому шильдику с иероглифами на правой стойке. Надписи на китайском также нанесены на пробку бензобака и пассажирский противосолнечный козырек. Но самое главное отличие — в медиацентре. В нем нет русского языка, а вместо привычных Apple CarPlay с Android Auto — китайский

аналог от Baidu, который не работает в России. Штатная навигация, как и телематический сервис Honda Connect, тоже бесполезны. Впрочем, по словам дилера, со временем систему Honda Connect планируется запустить и у нас. Отсутствие русского языка до конца года решится прошивкой — ее возьмут от новых CR-V, предназначенных для европейского рынка. Ну а Apple CarPlay и Android Auto можно запустить уже сейчас, установив дополнительный электронный блок на СТО дилера.

У Haval Dargo подобных проблем нет. Меню переведено на русский, причем без явных ошибок, а Apple CarPlay и Android Auto работают «из коробки». Мой iPhone здесь легко законнектился через неоригинальный провод, который японский кроссовер почему-то отказался распознать даже для зарядки. У «Дарго» имеется три USB-разъема спереди (один — возле зеркала заднего вида) и два сзади, но все «старого» стандарта А. У «серванта» по два зарядных разъема для передних

и задних сидений, причем спереди есть и порт USB-C. Беспроводные зарядки есть там и там.

По насыщенности системами комфорта Haval Dargo оказался на голову выше конкурента. На тестовой Honda CR-V не было даже подогревов сидений — они доступны только в топовой комплектации, которая на 600 тысяч дороже. Не хочешь столько переплачивать — можно поставить «грелки» у дилера за отдельную плату. У «Хавейла» же есть не только штатный «зимний пакет» с подогревами всего, что только можно, но также вентиляция передних сидений и массаж для водителя! Правда, все это хозяйство включается и настраивается только через сенсорный экран. И хотя к его размерам, яркости, разрешению и отзывчивости вопросов нет, каждый раз, целясь в виртуальную кнопку, вы отвлекаетесь от дороги. В «Хонде» же управление «климатом» выведено на крупные физические кнопки и регуляторы,







- 1 Электронная панель приборов пестрит обилием информации, но считать ее это не мешает.
- 2 Дверные держатели бутылок очень удобны.
- 3 Кресло водителя имеет функцию массажа.

не работает, если ваш смартфон подключен к медицентру через Apple CarPlay или Android Auto.

По качеству отделки интерьера нет вопросов ни к Honda, ни к Haval. Там и там ис-

пользованы недорогие материалы, включая натуральную кожу на сиденьях (понятно, что в со-

### ВОЖДЕНИЕ

Отличная динамика сочетается с неплохим внедорожным потенциалом.



### САЛОН

Качественная отделка, необычный дизайн, продуманная эргономика. Но багажник неприлично скромных размеров.



### КОМФОРТ

Задний диван чересчур мягкий, а шины шумные. Подвеска отрабатывает неровности жестче, чем ожидаешь.



### БЕЗОПАСНОСТЬ

Систему активного удержания в полосу можно отключить, и эти настройки не слетают после выключения зажигания.



# HAVAL DARGO 3 549 000 ₽

и это — прямо как бальзам на душу! Даже на сенсорном экране, которому делегировали две основные функции — аудиосистемы и навигации (не работающей в России), кнопки «назад» и «домой» сделаны физическими. Надо ли уточнять, что регулятор громкости здесь тоже привычная «крутилка», а не сенсорный тачпад?

Чтобы добраться до настроек автомобиля, в CR-V не нужно копаться в меню мультимедиа. Все они меняются при помощи барабанчика на руле через окошко минималистичной электронной приборной панели. Причем меню сделано настолько просто и логично, что разбираешься в нем сходу и пользуешься им так, как будто едешь на машине уже не первый день. В Dargo же нужно долго запоминать, где в глубинах сенсорного экрана зарыта та или иная функция. К счастью, есть редактируемое (!) меню быстрого доступа к некоторым функциям: оно выпадает, если провести пальцем сверху вниз по экрану. Здесь можно включить подогрев руля или сидений (причем не только спереди, но и сзади), настроить усилитель руля, получить доступ к автопарковщику и ассистентам вождения. Но эта «фича»







дицентра здесь не такое красочное, как у Dargo, да и экран поменьше, но и пользоваться им приходится нечасто — только для выбора аудиотреков или радиостанций. Кстати, «ноунейм»-аудиосистема Honda звучит не хуже, чем именитая Infinity у Haval. Однако лаконичный салон японского кроссовера смотрится несколько проще, чем у китайского, где не пожалели ярких красок и декора.

Причем салон у Dargo — не просто яркая картинка в стиле крутого внедорожника, с кучей ручек, выставленными напоказ болтами и рулем а-ля «Ленд Ровер». Некоторые элементы здесь приятно удивляют продуманной конструкцией. Так, имеющиеся на каждой двери держатели с эластичными ремешками способны вместить 1,5-литровую бутылку! Причем фиксация настолько надежная, что позволит удержать емкость даже на жестком бездорожье, а достать бутылку и поставить ее обратно можно одной рукой прямо на ходу. Еще один элемент, который добавил плюсики в карму разработчиков, — прорезь в площадке для беспроводной зарядки смартфона, которая позволяет аккуратно подвести сюда шнурок заряд-

**ВОЖДЕНИЕ**

Несмотря на размеры, управляется так же легко, как малолитражка. Динамика неплохая, но мотору не хватает момента.



**САЛОН**

Минимализм в лучшем его проявлении. Но пока нет русификации медиасистемы и меню приборной панели.



**КОМФОРТ**

Просторный и тихий салон с удобными сиденьями и большим багажником. Правда, подогревы — только за доплату.



**БЕЗОПАСНОСТЬ**

Боковая камера, включающаяся при правом повороте, — фирменная фишка CR-V, но ее разрешение — как у камеры мобильного телефона.



**HONDA CR-V 5 700 000 ₺**



**4** У кресел Honda оптимальный профиль.  
**5** Камеры бокового обзора можно включить кнопками в торцах подрулевых переключателей.  
**6** Виртуальная панель приборов проста и лаконична.

четании с экокожей) и настоящий металл. На фоне предыдущего CR-V внутри новинка смотрится очень стильно. Чего стоит протянувшаяся вдоль всего торпедо монолитная сетка вентиляции с удобными рычажками регулировки заслонок! Управление климатом сделано просто и эргономично, при этом приятный ход вращающихся регуляторов напомнил о качественной японской аудиотехнике 80-х годов. Меню ме-







ки с нижнего «этажа» центрального тоннеля, где находятся разъемы USB и гнезда прикуривателя. Но и японцы в этом плане тоже сумели удивить: потолочный очечник в приоткрытом положении превращается в панорамное зеркало, через которое можно следить за маленькими пассажирами на заднем ряду. Как сказали бы школовцы, Simple Clever.

Кстати, салонное зеркало Honda — это еще и ЖК-экран, на который можно вывести изображение с камеры заднего вида, расположенной под стеклом пятой двери. Правда, картинка на ярком солнце просматривается плохо, да и в целом обычным зеркалом пользоваться удобнее. Но такое решение может пригодиться, если вы загрузите багажник вещами до потолка. Хотя, чтобы это сделать, нужно постараться: багажник у CR-V очень большой. На его фоне грузовой отсек Dargo — это «косметичка», куда поместится лишь пара-тройка чемоданов. Учитывая немаленькие габариты кроссовера, это будет неприятным сюрпризом

**1** **Производитель не раскрывает объем багажника Dargo, но визуально он где-то вдвое меньше, чем у CR-V.**

**2** **На заднем ряду Haval больше места в коленях, но само сиденье слишком мягкое.**

**3** **Спинка заднего дивана Honda регулируется по углу наклона, да и сам диван удобнее.**

для его владельца. Причина такого диссонанса кроется в хранящейся в подполе «китайца» полноразмерной запаске против докатки у «японца», ну и в том, что CR-V сконструирован под возможность установки... третьего ряда сидений! Правда, в России такие версии пока не представлены, но если будет спрос, дилеры наверняка привезут.

На втором ряду пассажиру комфортнее в китайском кроссовере: за счет выигрыша в колесной базе здесь больше запас места в ногах. Но подушка заднего дивана при этом сделана слишком мягкой, из-за чего в долгой дороге устает спина. К передним креслам таких претензий нет: и жесткость и профиль здесь подобраны грамотно, хотя подушка рослым седокам покажется коротковатой. В «японце» места на втором ряду немного меньше, чем в «китайце», но у спинки при этом можно отрегулировать угол наклона и занять более вальяжную позу. Да и сами сиденья, что сзади, что спереди, у Honda удобнее.

За рулем Dargo ощущаешь себя водителем огромного внедорожника. И это не оптическая иллюзия, которую создают высокая посадка, большие зеркала и массивный капот: китайский кроссовер на 5 см шире и на 9 см выше японского

конкурента. Здесь вы в прямом смысле можете смотреть на других водителей свысока. Однако такая ширина машины немного напрягает при езде и парковке в тесных дворах, да и в плотном городском потоке может показаться, что ты вот-вот заденешь зеркалом соседнюю машину. При этом в CR-V, который на 7,5 см длиннее, габариты почти не ощущаются: управлять им в городе проще. Но если речь заходит о проселке или бездорожье, то все кардинально меняется. Здесь уже Dargo дает больше возможностей: за счет коротких скошенных свесов вы сможете проехать там, где CR-V рискует повредить бампер. Да и в целом китайский кроссовер лучше подготовлен к тому, чтобы съехать с асфальта. Хотя на бумаге дорожный просвет у Honda выше, при визуальном сравнении с Haval возникают большие сомнения на этот счет.

Так же и с мощностью: на бумаге силы кроссоверов равны, а по факту 2,0-литровый китайский мотор ускоряет машину лучше, чем 1,5-литровый японский. Это и неудивительно, учитывая, что последний более чем на треть уступает конкуренту по крутящему моменту. Haval очень бодро берет с места и быстро набирает скорость при обгонах. Машина настолько



За счет большего заднего свеса в «Хонде» может поместиться **третий ряд сидений**.

Тот случай, когда лучше **не верить написанному**, а увидеть обе машины живьем.

Реальные объемы багажников оба производителя **держат в секрете**.

**АВТОМОБИЛИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ: Haval DARGO – «ХАВЕЙЛ МОТОР РУС», HONDA CR-V – «ЗВЕЗДА НЕВЫ».**

# БАНК ДАННЫХ



ГАБАРИТЫ, ВЕС		HAVAL DARGO	HONDA CR-V
Длина, мм		4620	4703
Ширина, мм		1910	1866
Высота, мм		1780	1690
Колесная база, мм		2738	2700
Клиренс, мм		200	208
Снаряженная масса, кг		1815	1685
Объем багажника, л	(при сложенных задних сиденьях)	1342	н. д.
Объем топливного бака, л		60	53
ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ			
Максимальная скорость, км/ч		н. д.	н. д.
Время разгона 0-100 км/ч, с		н. д.	н. д.
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл		н. д.	8,7
загородный цикл		н. д.	7,3
смешанный цикл		9,2	8,1
ТЕХНИКА			
Тип двигателя		бензиновый, турбо	бензиновый, турбо
Рабочий объем, см <sup>3</sup>		1998	1498
Мощность, л. с. при мин <sup>-1</sup>		192/5600-6300	193/6000
Крутящий момент, Нм при мин <sup>-1</sup>		320/1500-4000	243/1800-5000
Трансмиссия		роботизированная, 7-ступенчатая,	вариатор
Привод		полный	полный
Передняя подвеска		независимая	независимая
Задняя подвеска		независимая	независимая
Тормоза (передние/задние)		дисковые / дисковые	дисковые / дисковые
Размер шин		235/65R18	235/60R18
ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*			
Транспортный налог, ₽		9600	9650
ТО-1/ТО-2, ₽		7480 / 12 320	10 400 / 15 000
ОСАГО, ₽		10 500	10 500
Каско, ₽		87 500	142 500

\* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 – по данным дилера. Каско и ОСАГО – из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.



**4 5** При схожей мощности китайский мотор превосходит японский в крутящем моменте. Кстати, оба двигателя довольно тихие: шум от них почти не проникает в салон.

резвая, что подрулевые лепестки здесь смотрятся вполне уместно. Да и управляется китайский кроссовер, учитывая высокий центр тяжести и высокопрофильные шины, весьма неплохо. Но если не брать в расчет динамику, на ходу больше понравилась Honda. Здесь лучше настроена подвеска, и несмотря на меньший профиль шин, она эффективнее отрабатывает неровности. Также японский кроссовер оказался более тихим, но здесь вопрос к установленным на Haval шинам Giti, так как основной шумовой фон шел именно от них. У японского кроссовера скромнее выбор режимов вождения и нет отдельных настроек усилителя руля, но это ему и не нужно: здесь по умолчанию все настроено как надо. Да и обилие настроек у Dargo не способно кардинально изменить характер кроссовера, тем более что в реальной жизни их никто не меняет. И будь моя воля, я бы вообще ограничил количество режимов вождения трем, как у CR-V, отдав их регулятор под ручку громкости. □

	Haval Dargo	Honda CR-V
Вождение	9	8
Салон	8	8
Комфорт	7	8
Безопасность	8	8
<b>ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ</b>	<b>8</b>	<b>8</b>

## ВЕРДИКТ

КРОССОВЕР HONDA БЛИЗОК К ЭТАЛОНУ СВОЕГО КЛАССА, ЧТО НЕУДИВИТЕЛЬНО: НА ОТТАЧИВАНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ЭТОЙ МОДЕЛИ ЯПОНЦЫ ПОТРАТИЛИ НЕ ОДИН ДЕСЯТОК ЛЕТ. НО И DARGO ОКАЗАЛСЯ НЕ ПРОМАХ: НЕСМОТРЯ НА МОЛОДОСТЬ, КРОССОВЕР Haval ВО МНОГОМ ПРЕВЗОШЕЛ СОПЕРНИКА. И НУЖНО ОЧЕНЬ ЛЮБИТЬ ЯПОНСКИЕ АВТОМОБИЛИ (ИЛИ НЕ ЛЮБИТЬ КИТАЙСКИЕ), ЧТОБЫ ПЕРЕПЛАТИТЬ ЗА CR-V ДВА С ЛИШНИМ МИЛЛИОНА.



# СТИЛЯГА

**OMODA C5 AWD ЦЕНА: 3 009 900 ₺ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.**

КОЛИЧЕСТВО КРОССОВЕРОВ OMODA C5 НА ДОРОГАХ СТОЛИЦЫ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ВПЕЧАТЛЯЕТ. КАЖЕТСЯ, ЧТО УЖЕ В КАЖДОМ ДВОРЕ И НА КАЖДОЙ УЛИЦЕ НАВЕРНЯКА НАЙДЕТСЯ БЕСТСЕЛЛЕР КИТАЙСКОЙ МАРКИ. В ЧЕМ ФЕНОМЕН МОДНОГО КРОССОВЕРА, ПОПЫТАЛИСЬ РАЗОБРАТЬСЯ НАШИ АВТОРЫ В ТРАДИЦИОННОЙ РУБРИКЕ «ФОКУС-ГРУППА» □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



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

Впереди меня плетется в городском трафике Omoda C5 и периодически моргает стоп-сигналами. В соседней полосе едет еще такая же парочка черного и серого цветов. А в зеркало заднего вида виднеется «пятерка» в фирменном цвете. Что ж, я и сам толкаюсь в этой же пробке на черной полноприводной «Омоде». Нет, это не слет фан-клуба. Это просто современные реалии автомобильного парка Москвы.

Кроссовер C5 не просто выстрелил на рынке. Он прошелся и продолжает проходить по нему, как волны после землетрясения. В целом секрет успеха понятен. Активная реклама, футуристичный внешний вид, стильный интерьер, широкое оснащение всевозможными функциями и гуманный, по нынешним меркам, прайс. Увы, три миллиона сейчас не так уж много в формате выбора нового автомобиля. И как показывают продажи, это основа, которая необходима современному автоводителю для принятия положительного решения о покупке. Тонкая материя в виде управляемости, связи мотора с транс-

миссией уже, судя по всему, мало кого интересует.

Но в силу профессии это первое, на что я обращаю внимание. Кроссовер не стесняется покачиваться яхтой при перестроениях и торможениях, 7-ступенчатому роботу требуется время на принятие решений, а руль по обратной связи напоминает штурвал той же яхты. Морская тема. Капитан на мостике! Отдать швартовы...

Благо в умном и начиненном всевозможными помощниками кроссовере из Поднебесной водитель еще сохраняет роль капитана. Десять минут манипуляций с настройками автомобиля в широком тачскрине медиacentра, и C5 становится нормальным автомобилем, а не яхтой.

Всего-то надо было перевернуть трансмиссию в спортивный режим и заблокировать навсегда в этом же режиме электроусилитель руля. А заодно отключить не самое деликатное автоматическое удержание в полосе.

Заряженным спорткаром 150-сильная Omoda с бензиновой «турбочетверкой» 1.6 от этого не стала, но адекватности в реакциях и комфорта в управлении заметно прибавилось. Кроссовер живо ускоряется в пределах городского потока, шустро прыгает из ряда в ряд и в целом не дает каких-то серьезных поводов для критики. Разве что подвеску я бы еще подзажал — спортивный режим не вылечивает покачивания. Зато лежащие полицейские проходят, как гребешки морских волн. Пльвем! Кстати, весьма актуально для Москвы и недавних дождей...

**1** Комплектация на облик не влияет. В любой версии Omoda C5 будет выглядеть стильно и броско. Хотя для пушек экстравагантности в палитре цветов не хватает ярких оттенков.



**1**









**АЛЕКСЕЙ МАКАРОВ**  
Фотограф  
Возраст: 27 лет  
Водительский стаж: 7 лет

**«БЛАГОДАРИМ  
ЗА ПОМОЩЬ  
В ОРГАНИЗАЦИИ  
СЪЕМКИ АВТОДРОМ  
MOSCOW RACEWAY»**

А мне понравилась Omoda C5! Стильная, элегантная и пижонская даже. Сами посмотрите на эту широченную решетку радиатора, слитую в единую часть с бампером. Или на сложный спойлер на крышке багажника. Круто же! Раньше такими дизайнерскими футуристичными ухищрениями радовал Lexus, а теперь Omoda и Exeed. Разве что к корме у меня есть вопросы по части пропорций. Уж больно тонкими смотрятся

задние колеса, когда смотришь на C5 с тыла.

Казалось бы, с таким количеством «пятерок» на дорогах столицы всем ее внешний вид уже должен был приесться. Как бы не так! Практически каждый раз, стоило мне остановиться на светофоре или потолкаться в пробке, находился водитель соседней машины, который с интересом рассматривал «Омоду».

Мне нравится, как выглядит салон. Нравится, как выполне-

на площадка под беспроводную зарядку для смартфона. Очень удобно. Жаль, стабильной дружбы между медиacentром и смартфоном я так и не увидел. Apple CarPlay, который здесь как проводной, так и беспроводной, нередко решал «выйти из чата». Причем иногда «карплей» просто не хотел включаться, а иногда выключался без объяснения причин.

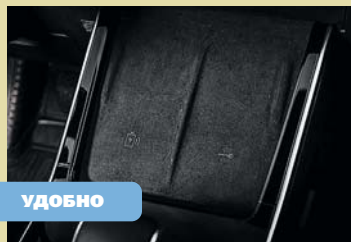
Ну, и раз уж я взял тему электроники, то покритикую еще и системы помощи водителю. Система удержания в полосе нуждается в настройках и корректировках. Уж слишком рьяно она пытается вернуть автомобиль в центр. Причем ты еще не успеваешь наехать покрывками на разметку, как «омодовский» разум, чуть ли не вырывая руль из рук, одергивает автомобиль. Наконец, инфографика на цифровой приборной панели с движущимися в потоке нарисованными автомобилями отвлекает и не отображает реальной ситуации на дороге. Так что над электронно-цифровым миром еще можно поработать.

### ДЕТАЛЬНО



**АККУРАТНО**

Все клавиши выполнены качественно и нажимаются с приятным усилием.



**УДОБНО**

Расположенную под наклоном площадку для беспроводной зарядки одобряем!





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

Я бы мог вернуть пару словечек про облик кроссовера C5, но, кажется, мои коллеги уже все за меня сказали. Первый в России кроссовер марки Omoda действительно вышел удачным. По крайней мере, оберткой. Особенно мне нравится «пятерка» в черном исполнении, на фоне которого контрастно выделяются передняя оптика и решетка радиатора.

Внутри, на первый взгляд, все тоже нарядно и пафосно. Но посадка разочаровывает. За все время, что я провел с кроссовером, мне так и не удалось устроиться с комфортом. Внизу спинки кресла выпирает твердый валик, подушка сиденья коротковата, а у руля короткий диапазон регулировки по вылету. В итоге либо руки приходилось тянуть к рулю, либо ноги поджимать.

Соглашусь с Михаилом, что самая удачная комбинация настроек коробки и электроусилителя — это перевести все в спорт. Увы, для коробки спортивный режим приходится заново выбирать при каждом запуске мотора. Спортивным 150-сильный кроссовер, конечно, от этого не становится. Но вполне адекватно рулится и ускоряется. Еще бы пошустрее робот переключался между режимами Drive и Reverse. В столице каждая секунда дорога!

А в остальном все неплохо. Ямки, трещинки и прочие неровности подвеска со стойками McPherson и многорычажкой сзади проглатывает с завидным аппетитом. Покачивания при перестроении, как по мне, не такие уж критичные. На втором ряду даже за высоким мною остается много места. Багажник, несмотря на скос крыши, не страдает нехваткой объема. Светодиодная оптика классно светит на темных загородных дорожках. Ну и внешность, конечно же, цепляет. □

### OMODA C5 1.6 T DCT AWD

Габариты	4400x1830x1588 мм
База	2630 мм
Снаряженная масса	1610 кг
Клиренс	180 мм
Объем багажника	378 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1598 см <sup>3</sup> , 150/5500 л. с./мин <sup>-1</sup> , 275/2000-3800 Нм/мин <sup>-1</sup>
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод полный
Размер шин	215/55R18
Динамика	195 км/ч; 8,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	7,4 л на 100 км в смешанном цикле

**1** Для интерьера предложено два цветовых решения — черный с минимальными вкраплениями коричневого и коричневым, как на фотографиях. По эргономике салон неплох, но креслам и рулю не хватает большего диапазона регулировок.





# СТАРИКАМ ЗДЕСЬ МЕСТО

**SUZUKI VITARA 2023** ЦЕНА: ОТ 2 700 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2019 Г.

КРОССОВЕР SUZUKI VITARA СМЕНИЛ ПОКОЛЕНИЕ УЖЕ В ДАЛЕКОМ 2014 ГОДУ И ЗА ДЕВЯТЬ ЛЕТ НИКАК СЕРЬЕЗНО НЕ МЕНЯЛСЯ. КАЗАЛОСЬ БЫ, ЧТО ИНТЕРЕСНОГО МОЖНО НАЙТИ В ЯПОНСКОМ СТАРИЧКЕ ВЕНГЕРСКОЙ СБОРКИ?! НО, КАК ВЫЯСНИЛОСЬ, В МИРЕ НАСЫЩЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ИНТЕЛЛЕКТОМ И ГАДЖЕТАМИ ПРОСТОТА УЖЕ САМА ПО СЕБЕ ИНТЕРЕСНА. ПОДРОБНЕЕ – В МНЕНИЯХ НАШИХ АВТОРОВ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА







**1** Кресла из комбинированной кожи с тканью не оснащены электрорегулировками, но вполне удобны. Профиль спинки комфортен и в долгих поездках. Разве что подушку хотелось бы подлиннее.



**МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ**

Тест-редактор

Возраст: 33 года

Водительский стаж: 10 лет

Он не встречает яркой вспышкой фар, не подсвечивает дверные ручки, не разблокирует замки, почувствовав ключ за метр, не поддвигает автоматически кресла, не заводит рингтоны при активации медиасистемы и не пестрит множеством тачскринов, тачпадов, глянце, хромом и кожей. Но день за днем я выбирал именно этот кроссовер для поездок, предпочитая его другим моделям из пресспарков компаний из Поднебесной. Что это: возрастной консерватизм, жажда по автомобилям, на которых нет надписи Made in China, или в Suzuki Vitara действительно есть что-то особенное?!

Честно говоря, до сих пор не знаю наверняка. Дефицит международного разнообразия на автомобильном рынке России действительно приводит к неожиданной смене предпочтений. И на первый план, судя по всему, выходят простота и грамотные

базовые настройки автомобиля — шасси, двигатель и коробка. Они как фундамент. Можно притащить в шалаш плазму и «плейстейшн», но пока в углу тусуются полевые мыши, а ванную комнату заменяет речка, едва ли этот дом можно назвать правильным. Так же и с автомобилями. Можно нафаршировать салон всеми примочками из магазина техники, но пока шасси, двигатель и коробка в раздраз, цельным продуктом такой автомобиль восприниматься не будет.

В старенькой Suzuki Vitara, которая в последнем поколении появилась аж в 2014 году, нет дюжины широкоформатных экранов, голосовых помощников и клубной ambientной подсветки. Зато у нее есть хорошо настроенная плотная подвеска со стойками McPherson спереди и торсионной балкой сзади, информативный руль со внятной обратной связью, бодро крутящийся 1,4-литровый турбомотор на 140 сил и 220 «ньютонов» и адекватный 6-ступенчатый автомат, который допускает лишь небольшие паузы при переключении вниз.

Компактный японо-венгерский кроссовер бодро берет с места





1



**1** Суровое внедорожье на кроссовере лучше не штурмовать — передний свес спасибо не скажет. А на проселочной местности Suzuki Vitara чувствует себя вполне хорошо.

### ДЕТАЛЬНО



**ВЫБОР**

У полноприводной трансмиссии есть несколько режимов движения.



**ИЗ ПРОШЛОГО**

Тачскрин простоват и бликует, но поддерживает CarPlay.

и задорно вкручивается в повороты. Кузов не штормит, не страдает валкостью и избыточными колебаниями. Vitara, сбитая и плотная, способна с одинаковым задором нестись что по городскому трафику, что по загородным асфальтовым дорожкам, что по грунтовкам и гравийкам. Но по грунтовкам все же интереснее. К тому же в загородный ландшафт этот кроссовер вписывается куда лучше, чем в пестрый мегаполис.

В окружении новых китайских автомобилей и западного параллельного импорта Vitara соотрится

устаревшей. Снаружи ее старит серо-зеленый цвет кузова. Внутри — простой салон с минимальным антуражем. Тачскрин тут только один. И тот небольшой, с простенькой графикой, запаздывающими реакциями и небольшим размером. Но Apple CarPlay есть — и хорошо. Вот и все гаджеты.

Но не могу сказать, что за месяц, проведенный с Suzuki, я хоть раз подумал, что мне не хватает какой-то диковиной функции.

У нее есть все необходимое, а главное, что это «необходимое» хорошо настроено.







**АЛЕКСЕЙ МАКАРОВ**  
Фотограф  
Возраст: 27 лет  
Водительский стаж: 7 лет

Казалось бы, совсем недавно рынок пестрел бюджетными кроссоверами вроде Suzuki Vitara, Mitsubishi ASX или Nissan Qashqai. Прайс-листы вполне оправдывали их бюджетный статус. В 2016 году Vitara, в зависимости от комплектации, стоила от 1039 000 до 1 559 000 рублей. Сегодня, в 2023-м, за миллион рублей можно купить разве что «Гранту». А к «Витаре», которая на складах дилеров осталась в версиях с атмосферным мотором 1.6, можно подступиться только имея 3 миллиона рублей. Будущее?..

Очевидно, что с такой ценой японскому старичку сложно противостоять наплыву пестрых, как небоскребы Шанхая, кроссоверов из Поднебесной. И вот что странно, мне искренне понравилась Vitara, но мне сложно найти объективные причины, почему стоит выбрать ее, а не Chery или Geely.

А понравилась, прежде всего, своей простотой и архаичностью. Такой своего рода детокс от цифрового мира. Стоило только мне сесть за руль «Сузуки», как сразу хотелось отправиться не в офис, а в какой-нибудь кемпинг с палатками и удочками подальше от цивилизации. И не смотрите на компактные габариты. Я сам удивился, когда в небольшой багажник «Витары» смог вместить весомую часть своего имущества в виде большого чемодана, нескольких коробок и множества пакетов. Спасибо правильной форме.

И, конечно, Vitara действительно неплохо и задорно едет, как и сказал выше Михаил. Бодрости духа в «старичке», с его 1,4-литровой «турбочетверкой» на 140 сил, больше, чем в некоторых «молодых» и более мощных кроссоверах из Китая. В спортивном режиме Suzuki резко откликается на газ, автомат держит нужную передачу, и под свист мотора кроссовер бойко несется вперед. Да, после 100 км/ч запал сникает. Да, на высокой скорости сказывается недостаток шумоизо-

**2** Несмотря на обновление в 2019-м году, интерьер кроссовера максимально прост и аскетичен. При этом весь необходимый функционал присутствует. Медицентр с небольшим тачскрином поддерживает Apple CarPlay.

лирующих материалов. Но все же любая поездка на нем приносит удовольствие. Хотя удовольствия было бы больше, будь подушка кресла подлиннее.

Вот и получается, что логически Suzuki Vitara сложно назвать рациональной покупкой в нынешних реалиях рынка. Но какой-то необъяснимый эмоциональный фактор говорит об обратном. Так что никаких выводов и потребительских советов в этот раз не будет. □

## SUZUKI VITARA

Габариты 4175x1775x1610 мм

База 2500 мм

Снаряженная масса 1235 кг

Клиренс 185 мм

Объем багажника 375 л

Двигатель бензиновый, 4-цилиндровый, 1373 см³, 140/5500 л. с./мин⁻¹, 220/1500-4000 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия автоматическая, 6-ступенчатая, привод полный

Размер шин 215/55R17

Динамика 195 км/ч; 8,6 с до 100 км/ч

Расход топлива 7,4 л на 100 км в смешанном цикле





# ПОЧТИ НЕМЕЦКИЙ VOLVO

**GEELY MONJARO** ЦЕНА: 4 779 990 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

GEELY MONJARO НАЧАЛ ПОЯВЛЯТЬСЯ НА ДОРОГАХ И НА НЕГО СЛОЖНО НЕ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ, А МЫ ПРИГЛАСИЛИ ТРЕХ ВОДИТЕЛЕЙ И ДАЛИ ИМ ПОКАТАТЬСЯ НА МОДНОМ КРОССОВЕРЕ

□ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА







**ИГОРЬ СИРИН**  
 Автожурналист  
 Возраст: 44 года  
 Водительский стаж: 25 лет

От Geely Monjaro я ждал много, меня о нем спрашивали друзья еще за полгода до его официального появления в России. Китайцам удалось создать настоящий ажиотаж, который раньше был вокруг каждой новой модели Skoda. Вроде почти Audi, но заметно дешевле. Так и тут, переключи шильдик, и его вполне можно принять за Volvo. О ценах сейчас судить сложно, но если сравнивать Monjaro с тем, что сейчас новым можно купить из Европы, то экономия будет как минимум двукратной. При нынешнем курсе евро даже 3-летняя машина с небольшим пробегом из Старого Света выйдет дороже.

Но в то же время я не могу дать однозначный совет: брать. Тем, кто воспринимает автомобиль только глазами и не планирует его эксплуатировать много, я искренне завидую, им Monjaro доставит массу удовольствия, особенно если он будет сине-зеленым. Подходит

к нему приятно с любой стороны. Открывать дверь и любоваться алькантаровым царством не надо — едет даже через две недели езды. Ты каждый раз удивляешься, как китайцам удалось создать такую красоту и почему за нее просят всего 5 миллионов.

В городе Geely сохраняет налет премиальности за счет прекрасного японского автомата, но стоит выехать за город и разогнаться побыстрее, магия улетает. Шумоизоляция, увы, на уровне ниже, чем ожидаешь от машины за такую цену, а главное, сдается простенькое шасси от Volvo XC40. Оно рассчитано на компактные модели, а потому 20-дюймовые колеса и изрядно растянутый кузов ему не подходят. Получается тряска и боязно повредить диски. При этом статус самого быстрого китайского кроссовера однозначно остался у Tigella. Старший брат пусть не сильно, но все-таки тяжелее, а значит, потерял в проворности.

Так что, несмотря на прекрасные внешние данные, Monjaro лучше всего смотрится на постаменте — как машина для наслаждения интерьером, а не для удовольствия от езды.



- 1** Блок климат-контроля управляет только температурой для водителя.
- 2** Пассажир может настроить микроклимат через собственный экран.
- 3** Качество сборки интерьера совершенно не китайское.







### ДЕТАЛЬНО



**МОДНО**

Пассажирский экран – скорее модная игрушка.



**НАДЕЖНО**

Работа водительских ассистентов на высшем уровне.



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

Язык не поворачивается назвать именно этот автомобиль китайским. Да, Geely в целом идет в авангарде среди других китайских компаний, но китайственность в них всех чувствуется. Исполнением, кичем, материалами. Даже несмотря на скандинавские технологии за спиной.

В Monjaro все наоборот. На первый план выходит ощущение дорогого и самодостаточного автомобиля. Сочетание строгости

и чего-то творческого. Сродни английской кухне.

Флагманский дизайн, сочетающий малахитовый зеленый с медным, однозначно поднимает самооценку владельца. От машины веет монументальностью. Начиная с тяжелых дверей с приятным глухим захлопыванием и трехслойными окнами и заканчивая опциями, которые доступны в дорогих европейских марках. Сидишь себе в удобном кресле в тишине и, слегка покачиваясь, уезжаешь в закат. А когда выходишь, хочется, чтобы все видели. Это тот случай, когда машина не транспорт, а украшение. Ведь не только скромность украшает.





- 1 Отделка багажника сильно проще, чем обивка салона.
- 2 Первую неделю зеленую алькантару хочется погладить каждый раз, когда открываешь дверь.
- 3 Странно, но на панель приборов нельзя вывести привычные круглые шкалы.

А как вам двухцветная отделка руля! Такое можно встретить только в премиальных марках.

Также мне понравилась работа 2-литрового турбомотора и автомата. На этом Geely тоже экономить не стала, а вот комфорта мне не хватило. В первую очередь Monjaro заставляет слишком сильно сбрасывать скорость перед лежащими полицейскими. Порой даже хочется притормозить перед стыками на эстакадах, там где весь потом идет 80–100 км/ч, мне жалко автомобиль и собственный позвоночник. □



**СТАНИСЛАВ ВИЛИМАС**  
 Медиапродюсер  
 Возраст: 33 года  
 Водительский стаж: 14 лет

Моей первой новой иномаркой стал Geely Coolray. До него у меня было больше десяти подержанных машин, и к покупке новой я подходил максимально ответственно. Выбрал топовую комплектацию Flagship черного цвета. Первые две недели радости не было предела, но потом эмоции утихли, а через 3–4 месяца я понял, что ошибся с выбором, и спустя год Coolray уехал к новому хозяину. Оказалось, что эргономика не очень подходит к моему росту 188 см. В дальней дороге начала болеть спина. Но интерес к марке, даже несмотря на промах с моделью, остался.

Будь у меня сейчас возможность приобрести себе Monjaro,

я бы с удовольствием его взял. Для тех, кто хочет сэкономить, всегда есть возможность поискать машины, поставляемые по схеме параллельного импорта напрямую из Китая. Да, они без гарантии, но заметно дешевле, а по уровню качества Geely себя хорошо зарекомендовала. У меня с «Кулреем» не было никаких проблем, хотя ездил я на нем быстро и много.

В первую очередь очень привлекают три экрана на передней панели, ближайший конкурент, который может предложить что-то подобное, — это Mercedes S-класса, который кратно дороже. Да и в целом качество отделки салона удивляет, не ожидал, что китайцы окажутся настолько смелыми в части цветового сочетания и расщедрытся на такое количество алькантары. Для тех, кому не нравится цвет морской волны, есть более классические варианты, но у них в салоне будет кожа, но тоже в очень интересных цветовых сочетаниях.

## GEELY MONJARO

Габариты	4770x1895x1689 мм
База	2845 мм
Снаряженная масса	1855 кг
Полная масса	2265 кг
Клиренс	210 мм
Объем багажника	562 л
Объем топливного бака	62 л
Двигатель	бензин, турбо, 4-цилиндр., 1969 см <sup>3</sup> , 238/5500 л. с./мин <sup>-1</sup> , 350/1800–4500 Нм/мин <sup>-1</sup>
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	245/45R20
Динамика	215 км/ч; 7,7 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	11,3/7,3/8,5 л на 100 км





# ПРОСТАЯ «СЕМЕРКА»

**CHERY TIGGO 7 PRO MAX ЦЕНА:** 2 784 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

ЗАПУСКАЯ CHERY TIGGO 7 PRO MAX, КИТАЙЦЫ СЛОМАЛИ СОЗДАННУЮ ИМИ ЖЕ СИСТЕМУ, ГДЕ ПРИСТАВКА MAX ОЗНАЧАЛА НАЛИЧИЕ ПОЛНОГО ПРИВОДА. К СЧАСТЬЮ, СЕЙЧАС, ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ ЛЕТА, ОНИ ИСПРАВИЛИ СОБСТВЕННУЮ ОШИБКУ, И К ЗИМЕ МОЖНО ПОПРОБОВАТЬ УСПЕТЬ КУПИТЬ СЕБЕ МАШИНУ С АНАЛОГИЧНЫМ НАЗВАНИЕМ И ВСЕМИ ВЕДУЩИМИ КОЛЕСАМИ, НО У МЕНЯ НА ТЕСТЕ ОКАЗАЛСЯ ПЕРЕДНЕПРИВОДНОЙ MAX, И ЗА ПАРУ МЕСЯЦЕВ Я НАКАТАЛ НА НЕМ 4000 КМ **ИГОРЬ СИРИН** **ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА**

ПОСЛЕ НЕДАВНЕГО РЕСТАЙЛИНГА MAX получил адаптивный круиз-контроль и прочие водительские ассистенты. Так что в теории он теперь может ездить по дорогам сам, причем электроника реально работает очень адекватно и аккуратно. Для тех, кто хочет похвастаться перед друзьями

модной игрушкой, — отличный вариант. Но ежедневно ездить с помощью ассистентов — это пока еще тяжелый труд. И проблема не в электронике, а в окружающих водителях, которые не всегда ведут себя корректно. Для плавной работы система вынуждена поддерживать достаточно большую дис-

танцию, и в этот зазор постоянно кто-то норовит влезть. Так что езда замедляется, по сравнению с привычным мне ритмом, когда я управляю машиной сам руками и ногами. Но если встанет выбор взять машину с электроникой или без, я точно проголосую рублем за ассистентов, только ради того,





чтобы в случае если я отвлекся, машина сама остановилась. Одно подобное торможение — это экономия существенной суммы денег и времени.

В остальном Tiggo 7 — это просто удобный универсальный кроссовер на каждый день. По длине он всего на 5 см больше, чем Lada Vesta, но места в салоне многократно больше за счет высоты и ширины кузова. Посадка и спереди, и сзади более вольготная. И даже несмотря на формальное равенство багажников, фактически в Tiggo 7 можно уложить больше вещей, особенно если их загружать до крыши. При перевозке совсем крупных вещей могут мешать выступы элементов подвески, которые бы точно себе не позволили европейские марки, но китайцы пока только учатся делать большие машины. Так что по габаритам «семерка» — оптимальный вариант для семьи где не больше 2–3 детей. Третий ряд еще не нужен, но при этом размеров багажника хватает.

Сначала я опасался, что мне будет не хватать скромного

1,5-литрового турбомотора мощностью 147 л. с. и вариатора. Но нет. По сравнению с исходным Tiggo 4, «семерка» тяжелее всего на 100 кг, что не очень ощутимо. Так что в городе Chery спокойно держится в потоке, а при желании позволяет и немного оторваться вперед. Приятно, что вариатор исправно имитирует переключения, а не зависает на одной ноте, как было на машинах с такими коробками лет 10–15 назад. За все время теста в смешанном цикле бортовой компьютер мне показал расход в 7,5 литра, что даже несколько ниже заводских данных и ближе к трассовым цифрам. Я пробовал заливать в бак и 92-й бензин, и 95-й, но особой разницы не заметил ни по динамике, ни по расходу, и потому остановился на более дешевом варианте.

А вот от задней независимой подвески я ожидал большего. Chery же просто едет туда, куда его направляешь. Сюда с таким же успехом можно было бы поставить полунезависимую балку от Tiggo 4, но тогда потребовалась бы

ее замена при установке полного привода. Никакой агрессии или спортивного темперамента от Tiggo 7 ждать не стоит. Крены не назвать маленькими, но в то же время они адекватны высокопрофильным колесам и хорошему клиренсу. Подвеска хорошо справляется с неровностями. Возможно, повадки Chery станут лучше, если на него установить более цепкие шины не китайского производства, но пока автомобиль новый, явно не стоит ему мешать работать.

Поэкспериментировав с тремя темами цифровой панели приборов, я вернулся к классическим стрелкам, и здорово, что они есть. Такое дают далеко не все китайские производители. Сенсорный блок климат-контроля, конечно, требует к себе некоторого внимания, но сама система работает стабильно. Прохладно в 30-градусную жару, и не потеют стекла, когда идет дождь. □

**1** Собранные под одним экраном панель приборов и экран мультимедиа достаточно яркие, даже несмотря на отсутствие козырька.  
**2** Сенсорный блок климат-контроля словно заимствован у Volkswagen, но пользоваться сенсорами на ходу неудобно.

## ЧТО ПОЧЕМ?

### ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Пробег автомобиля за время теста, км	4000
Средний расход топлива, л/100 км	7,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	15 468 / 15 468
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	21 500
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	84 066
Транспортный налог, ₽/год	5145
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	10,83





# ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

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



**TOYOTA HIGHLANDER**  
**ВАЛЕРЬЯН БОГОЯВЛЕНСКИЙ**  
СПЕЦИАЛИСТ ПО СВЯЗЯМ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ  
СТАЖ ВОЖДЕНИЯ 26 ЛЕТ

Выбирать машину мне, в общем-то, не пришлось. Случилось так, что я начал работать персональным водителем на новеньком с иголки «Хайлендере» еще в 2014 году. Автомобиль был выпущен в декабре 2013-го, а приобретен, соответственно, в следующем. Так что привыкнуть и прикипеть к нему времени у меня было предостаточно. И когда владельцы-работодатели решили продать кроссовер, я долго не раздумывал. Так из водителя я переквалифицировался во второго хозяина Toyota Highlander. Как понимаете, выбрать комплектацию тоже не пришлось —

все было сделано за меня и до меня. Однако оснащенность новоявленного имущества полностью устраивала и устраивает до сих пор. Машина покупалась в максимальной комплектации Lux, и в ней изначально имеется практически все, что только можно пожелать, — кожаный салон, климат- и круиз-контроль, семь подушек безопасности, премиальная аудиосистема с навигацией и Bluetooth, запуск двигателя с кнопки, полный электропакет (стекла, кресла и зеркала с подогревом), целый арсенал систем активной и пассивной безопасности, датчики дождя и света, камера заднего вида и прочие прикрасы.

Вот только панорамной крыши нет, а иногда так хочется прокатить в буквальном смысле с ветерком. Если честно, мне очень нравятся кабриолеты — прямо голову



*Toyota оправдывает свое звание «самого надежного автомобиля в мире».*

кружит, когда вижу проезжающий мимо автомобиль с опущенным верхом. С женой уже решили, что как только подвернется случай, обязательно возьмем такую машину. Будем теплыми деньками выезжать за город, на природу и наслаждаться свежим дыханием ветра. Ну да ладно. Пока это только в будущем. Для моей боль-

шой семьи с тремя детьми вполне достаточно имеющегося у нас семиместного «Хайлендера». Пацанов в супермаркет или поликлинику, сорваться на дачу или к морю — без проблем. Для моей «Тойоты» это плевое дело, и делает она это с непревзойденным комфортом.

Причем в меня уже давно, уже почти 10 лет, вселилась уверенность, что этот кроссовер никогда не подведет. Ведь за все это время он ни разу не сломался — только плановые ТО и замена расходников. Даже ветровое стекло, которое уже стало мутным от долгой работы «дворников», поменял по гарантии еще первый владелец. В общем, Toyota оправдывает свое звание «самого надежного автомобиля в мире». Хотя скоро нам при-

Цена: 1 500 000 р.
Год выпуска: 2013
Год приобретения: 2019
Общий пробег: 154 000 км
Личный пробег: 16 000 км
Расходы на ремонт / ТО: нет / 7000 р.



дета столкнуться и с ремонтом. Недавно жена попала в легкую аварию, в которой ее признали виновной, а каско у нас нет. Причем наверняка стоимость ремонта не будет бюджетной. Получили повреждения блок-фара, бампер и незначительно уголок правого переднего крыла. Его легко можно подкрасить, а вот оптику придется менять однозначно. Сейчас сложно найти нормальный «неоригинал», а родная фара стоит немалых денег — около 200 000 р. Буду искать более дешевую замену с разборки или закажу у челноков.

Раз уж заговорили о деньгах, то все техническое обслуживание первые 138 000 км

проводилось у официального дилера. Когда я стал вторым владельцем Highlander, то успел сделать всего одно ТО, которое обошлось где-то в 7000 р. Колодки и тормозные диски с прочей мелочью заменил еще загодя, до того как оформил машину на себя. Расход топлива в целом вполне умеренный — в среднем 10–11 литров 95-го бензина на сотню. Когда ездили на юг, топлива тратили чуть больше, потому что иногда приходилось топить не по детски. А расход растет в геометрической прогрессии.

Автомобиль очень комфортный, но весьма устойчивый на ходу и в поворотах. Нет такого ощущения, что в очередном скоростном вираже тебя может опрокинуть на бок. Хотя некоторая валюжность и незначительные крены все же имеют место при смене направлений движения. Это ведь большой кроссовер с довольно высоким центром тяжести, а законы физики пока никто не отменял.

Что еще?

В нашей семье «Хайлендер» любят все. Он не может не нравиться. Большой, вме-

стительный и практичный, динамичный и скоростной, надежный и долговечный. Не кроссовер, а мечта, которая для нас стала реальностью. Продавать пока не думали и не планировали даже в далеком будущем. Дело в том, что лучшего предложения на рынке просто нет. Сегодня мой автомобиль оценивается примерно в 2 500 000 руб. Это при том, что я его взял четыре года назад за 1,5 миллиона. Так что буду ездить, пока возит. А спецы говорят, что при моем скромном пробеге в 5000–6000 км в год Toyota Highlander хватит еще как минимум лет на двадцать. □

**Машина покупалась в максимальной комплектации Lux, и в ней изначально имеется практически все, что только можно пожелать.**







**ПО ФОТОГРАФИЯМ ТРУДНО** оценить суть и задумку. 700-ка Heritage заочно кажется просто нейкедом (а им она по факту и является), на который зачем-то установили зацепистые шины Pirelli MT60 RS. В действительности перед нами современное прочтение скремблерной стилистики.

Хочу сразу отметить и похвалить фурнитуру, внимание к мелочам и общую «антиаликспресную»

суть происходящего. Когда оцениваешь ходишь вокруг и подмечаешь мелкие детали, швы, сочленения, укладку проводки, фактуры пластика и в целом подход к качеству, то, будучи избалованным любителем японских мотоциклов, не веришь своим глазам до последнего. CFMOTO 700CLX Heritage действительно, кроме шуток, хорош! Из условных шероховатостей я вижу некоторое

количество, на мой взгляд, «сырого» крепежа (объективности ради: так ли это и как он себя поведет, мы узнаем сильно позже) и много мелких наклеек не под лаком, со слабым клеевым слоем, которые после очередной мойки скорее всего останутся висеть на заборе. И все! В остальном аппарат конкурентоспособен. В особенности с учетом по нынешним меркам гуманной цены.

Раз уж упомянул фактуры, CFMOTO 700CLX Heritage помимо чистой техники очень привлекателен по тактильно-визуальной части. Пластиковые детали в основном имеют матовые шероховатые поверхности, часть накладок сделаны из алюминия с эффектом сатинирования.

Сюда же добавляем уютно и лампово выглядящее вполне удобное сиденье (пуская и из эко-кожи с местами нарисованной строчкой), а также по классическим канонам круглую фару, но с современной LED-начинкой и стилизованной под букву «X» окантовкой вокруг, которая по совместительству немного футуристичный ходовой огонь. Стильно! Поговаривают, что к дизайну приложил свою руку сам Джеральд Киска, создатель узнаваемого стиля KTM.

Место водителя, к счастью, устроено больше

# НАСТУПЛЕНИЕ НА ПЯТКИ

**CFMOTO 700CLX HERITAGE (ABS) ЦЕНА: ОТ 759 900 ₺**  
**В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г. (В 2023 Г. ВЫШЛО ОБНОВЛЕНИЕ МОДЕЛИ)**

ТЕХНОЛОГИИ ВЕДУТ НАС В НОВОМ НАПРАВЛЕНИИ, ПАРАДИГМА СОВРЕМЕННОГО МОТОЦИКЛА ОЩУТИМО МЕНЯЕТСЯ, И НАБЛЮДАТЬ ЗА ЭТИМ ВСЕ ИНТЕРЕСНЕЕ. НА ПРИМЕРЕ CFMOTO 700CLX HERITAGE МОЖНО ВИДЕТЬ УВЕРЕННОЕ СТАНОВЛЕНИЕ ПОДКЛАССА ИМИДЖЕВЫХ МОДЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ ПРИ ВСЕЙ СВОЕЙ ЭСТЕТИЧЕСКОЙ СУЩНОСТИ НЕ СОБИРАЮТСЯ РАССТАВАТЬСЯ С ПРАКТИЧНОСТЬЮ

□ МИХАИЛ ПИМУС □ ФОТО АВТОРА

**700CLX HERITAGE В ХОРОШЕМ СМЫСЛЕ ПОВТОРЯЮТ ПУТЬ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ БРЕНДОВ KIA И HYUNDAI, ЧЬЯ ТЕХНИКА УЖЕ БЛИЗКА К ПРЕМИАЛЬНЫМ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ ИНДУСТРИИ.**



## CFMOTO 700CLX HERITAGE (ABS)

<b>Габариты</b> (длина/ширина/высота) 2107/887/1200 мм
<b>База</b> 1435 мм
<b>Двигатель:</b> 2 цилиндра, рядный, DOHC, 4 клапана на цилиндр, 693 см <sup>3</sup> , 70 л. с., 60,9 Нм
<b>Трансмиссия</b> 6 передач, цепной привод
<b>Подвеска</b> (передняя/задняя): перевернутая телескопическая вилка с регулируемыми амортизаторами / регулируемый задний амортизатор
<b>Тормоз</b> (передний/задний): дисковый/дисковый
<b>Сухая масса</b> 180 кг
<b>Технологии</b> электронная панель приборов, электронный привод дроссельной заслонки, ABS (с возможностью отключения), круиз-контроль, несколько режимов работы двигателя, LED-фара

по канонам гражданского дорожного, а не околоспортивного нейкеда. Я (почти 2 метра ростом) разместился комфортно. Расстраивают только зеркала. Они круглые, как очки кота Базилио из фильма «Приключения Буратино», и почти такие же маленькие. При переключениях автомобиля частенько приходится больше чувствовать, чем видеть. Однозначный повод для последующих доработок мотоцикла под себя с помощью сторонних комплектующих!

К слову, о комфорте. Очень порадовали тормоза и кинематика подвески. Несмотря на одиночество переднего тормозного диска, его внушительный размер совместно с производительным радиальным суппортом J.Juan и ABS Bosch на оба контура осаживают мотоцикл



точно и прогнозируемо. Задний суппорт традиционно размером и конструктивом пожиже, но тоже справляется. Регулируемые вилка и амортизатор KYB в этом ценовом сегменте, само собой, не являются пиком прогресса, что не умаляет их вклад в общий комфорт. Демпфирование и отбой во всех режимах гражданские, понятные и более чем удачные под ареалы обитания мотоцикла.

Двигатель «подсмотрен» у семейства Kawasaki ER6/Ninja 650, но немного додуман в сторону увеличения рабочего объема при помощи укорачивания шатунов, замены поршней и подгонки под новые вводимые коленвала. Пиковые характеристики мотора «китайца» — 70 л. с. при 8750 об/мин и 60,9 Нм при 6500 об/мин. Практического смысла в том немного, так как у Kawasaki при меньшем объеме больше мощности и крутящего момента. Интересно другое.

Механической связи ручки газа с дроссельным узлом нет. Все по проводам, как у топовых «немцев». Через это можно на ходу с кнопки переключаться между картами впрыска (на выбор новичковая Eco и более злая Sport), а также реализовать трекшн-контроль (в этом мотоцикле его нет) и круиз-контроль (в 700CLX Heritage реализован).

В режиме Sport мотоцикл додумывает за вас открытие заслонки. Есть момент в районе 8000 об/мин по тахометру, где происходит полное или почти полное открытие заслонок и очень ошутимый пинок. Даже резче и неожиданнее, чем хондовский Vtec или ямаховский VBoost. С одной стороны, это темперамент, с другой — потенциальное место для сложных, с водительской точки зрения, ситуаций. В то же время взятый за основу «Ерш» ведет себя потяжелее (там дроссель механический) и при желании едет злее.

Строго говоря, если проводить параллели с автомобильным миром, CFMOTO в общем и модель 700CLX Heritage в частности в хорошем смысле повторяют путь корейских автомобильных брендов Kia и Hyundai, чья техника уже близка к премиальным представителям индустрии, почивающим на лаврах законодателей жанра, но предлагает почти все то же самое в плане функционала и опций за более гуманную цену. Лично во мне CFMOTO 700CLX Heritage немного пошатнул японоводческие устои и соответствующие этому убеждения. Шероховатости у мотоцикла есть, но получать удовольствие от езды и просто владения они совершенно точно не помешают. □

**МОТОЦИКЛ ПРЕДОСТАВЛЕН КОМПАНИЕЙ «АТВАРМОР», ОФИЦИАЛЬНЫМ ДИЛЕРОМ CFMOTO В МОСКВЕ.**







# ДЕШЕВЫЕ И НЕ СЕРДИТЫЕ

**АТАКИ TOURIST 300 ОЖИДАЕМАЯ СТОИМОСТЬ:** 154 990 ₽

**В ПРОДАЖЕ:** С СЕНТЯБРЯ 2023 Г.

**АТАКИ TRACKER 250 ОЖИДАЕМАЯ СТОИМОСТЬ:** 139 990 ₽

**В ПРОДАЖЕ:** С СЕНТЯБРЯ 2023 Г.

СТИХИЙНОСТЬ ПРОИСХОДЯЩЕГО ВНУТРИ АССОРТИМЕНТА МОДЕЛЕЙ МАЛОКУБАТУРНЫХ КИТАЙСКИХ ЭНДУРО РОДНИТ ИХ СО СПОРТБАЙКАМИ. ТЕ И ДРУГИЕ, СОГЛАСНО СТАРОЙ ШУТКЕ, КАЖДЫЙ ГОД МОГУТ БЫТЬ НОВЫМИ. У НАС НА ПРЕМЬЕРНОМ ТЕСТЕ — ДВЕ НОВИНКИ ОТ БРЕНДА АТАКИ: ЭНДУРО TOURIST 300 И TRACKER 250. ДАВАЙТЕ РАЗБЕРЕМСЯ, В ЧЕМ ТУТ СУТЬ И НОВИЗНА **□ МИХАИЛ ПИМУС □ ФОТО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

ОТТОЛКНЕМСЯ ОТ АКСИОМЫ, которая гласит, что каждый фанат или просто любитель мотоциклов должен обладать этим самым мотоциклом. Мечты должны осуществляться! Насколько дорогим и статусным на начальном этапе будет «входной билет» — дело десятое. Можно сколько угодно мечтать, например, о новеньком BMW R1250GS, но если финансы не позволяют, стоит задуматься о чем-то сильно более приземленном, вплоть до самых бюджетных моделей на рынке. Представителей этого сегмента мы сегодня и рассмотрим.

Пусть вы сразу с ходу не купите мечту, но первый шаг к ней будет сделан. Это важно! Кто знает, что будет дальше? Аппетит приходит во время еды (а точнее, езды!). Когда вы сможете себе позволить что-то относительно серьезное и дорогое, у вас уже будут необходимые навыки. Это как минимум.

Обе представленные модели Ataki заявлены в России как новинки 2023 модельного года, но «матчасть» у Tourist 300 и Tracker 250 — на грани технического примитивизма, что, с одной стороны, продиктовано ценовой политикой, с другой — обеспечивает простоту ремонта и обслуживания.

Ataki Tourist 300 по типу конструкции и геометрии условный софтэндуру. Пускай и относительно

маломощный. Пока техника носит статус предсерийной новинки, производитель не разглашает ТТХ полностью. Можно предположить, что уже давно зарекомендовавший себя неприхотливый 2-клапанный «воздушный» двигатель Zongshen 175FMM (271 см³) с карбюратором PZ30 в рамках мотоцикла от Ataki будет выдавать пиковые 22–25 л. с. Дополнительно стоит отметить вполне приятный экстерьер, который победоносно венчает немаленького размера светодиодная фара, наличие багажника, аккуратно убранный сначала в раму, а затем в хвост выпускной тракт, небольшое подобие защиты картера и дисковые тормоза на обоих колесах. Телескопическую вилку перевернутого типа к плюсам можно отнести лишь по чисто эстетическим соображениям: проезд неровностей по грунтовой трассе выявил ее излишнюю мягкость. Если ехать напористо, вилку, увы, регулярно пробивает до предела (вероятно, за-





мена масла в вилке на более вязкое прибавит жесткости).

Наличие в хозяйстве Ataki Tourist 300 будет иметь стратегическую важность где-нибудь за городом, вдали от плотного трафика. Он пригодится для коротких вылазок. Когда выкатывать из гаража автомобиль, чтобы ненадолго съездить по делам, накладно по времени. На юрком легком мотоцикле зачастую приятнее и удобнее с ветерком прохватить до магазина, места отдыха или работы. Про очевидный развлекательно-покатушечный потенциал тактично умолчим...

Эргономика Ataki Tourist 300 намекает на езду с грузом и пассажиром, но без попадания в условия непролазного бездорожья. Подножки водителя отнесены для эндуро слишком далеко вперед. Вставить на них для проезда неровностей неудобно. Приходится огибать ногами пухлый бак и одновременно тянуться вниз к рулю. Лучшая из сред обитания для Tourist 300 — полупустые загородные трассы и грунтовки средней степени укатанности без крутых подъемов.

Ataki Tracker 250 сильно компактнее и с большим намеком на авантюризм. На таком мото-

цикле уже без особых проблем можно забраться в лес за грибами или поехать на реку по сложному рельефу. Нечто подобное в середине 2000-х выпускали японцы: худосочные Kawasaki KLX250 Super Sherpa, Yamaha XG250 Tricker и Yamaha Serow 250.

Tracker 250, в сравнении с Tourist 300, и меньше, и легче. Что при наличии более скромного по рабочему объему двигателя Zongshen 165FML (223 см<sup>3</sup>, 2 клапана, воздушное охлаждение, ориентировочная мощность 15–18 л. с.) дает плюс-минус те же ощущения от динамики и большую азартность в управлении. Все-таки физику не обманешь! Владелец Tracker 250 сможет почувствовать себя полноценным водителем внедорожного мотоцикла. Вилка (пускай и обычная неперевёрнутая) ведет себя относительно цензурно. Склонность к пробою тоже имеется, но в меньших, в сравнении с собратом, масштабах. И здесь уже благодаря правильному расположению подножек и зауженным бокам в районе примыкания ног водителя к сиденью можно смело ехать стоя, гордо взирая в даль. Из приятных бонусов Tracker 250 надо отметить большую круглую диодную фару, приличного размера защиту картера, дуги вокруг мотора и фары, почти кроссовое переднее крыло. В сумме выйдет все так, что аж хочется потрогать. Есть в этом мотоцикле что-то, вызывающее прилив интереса.

Оба эндюрика Ataki при рассмотрении в условиях запыленной и немного раскисшей кроссовой трассы оказались счастливыми обладателями, во-первых, колес в размерах 21/18 (соответственно перед/зад в дюймах), во-вторых,

задней подвески с тягами прогрессии. В теории это могло бы положительно повлиять на энергоёмкость, но ход при этом за счет простенького заднего амортизатора и относительно «коротких» вилок почти гражданский. Намека на хоть какое-то спортивное использование, несмотря на немалый клиренс и в сущности очень дееспособные тормоза, быть не может!

Важно отметить, что покупка бюджетного китайского мотоцикла — это стопроцентный вилоч почти гражданский. Намека на хоть какое-то спортивное использование, несмотря на немалый клиренс и в сущности очень дееспособные тормоза, быть не может! Важно отметить, что покупка бюджетного китайского мотоцикла — это стопроцентный вилоч почти гражданский. Намека на хоть какое-то спортивное использование, несмотря на немалый клиренс и в сущности очень дееспособные тормоза, быть не может!

Резюмировать опыт общения с Ataki Tourist 300 и Tracker 250 было бы здорово длинной красивой математической формулой, в которой учитывалось бы соотношение мощности и массы к стоимости и качеству изготовления. Но, увы, автор этих строк в точных науках не так уж хорош. Скажу проще: ошугимого новаторства модели в себе не несут по определению. И тут сыграет соотношение стоимости, приличной внешности и выраженного хотя бы на бумаге уровня оснащения. □

## ATAKI TOURIST 300

**Габариты** (длина/ширина/высота) 2130/870/1225 мм

**База** 1390 мм

**Двигатель** Zongshen 175FML, 1 цилиндр, SOHC, 2 клапана, 271 см<sup>3</sup>, 24 л. с.

**Трансмиссия** 5 передач, цепной привод

**Подвеска** (передняя/задняя) перевернутая телескопич. вилка / моноамортизатор

**Тормоз** (передний/задний) дисковый/дисковый

**Вес** 130 кг

**Технологии** LED-фара, электростартер

## ATAKI TRACKER 250

**Габариты** (длина/ширина/высота) 2015/860/1205 мм

**База** 1334 мм

**Двигатель** Zongshen 165FML, 1 цилиндр, SOHC, 2 клапана, 223 см<sup>3</sup>, 16 л. с.

**Трансмиссия** 5 передач, цепной привод

**Подвеска** (передняя/задняя) телескопическая вилка / моноамортизатор

**Тормоз** (передний/задний) дисковый/дисковый

**Вес** 125 кг

**Технологии** LED-фара, электронная приборная панель, электростартер







# ПРИЗРАК КОММУНИЗМА

**JAWA 300 CL ЦЕНА: ОТ 819 900 Р В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.**

НОВУЮ СТАРУЮ JAWA ЖДАЛИ ДОЛГО, НО СНАЧАЛА ОТКЛАДЫВАЛАСЬ ПРЕМЬЕРА И ЗАПУСК ПРОИЗВОДСТВА, А ПОСЛЕ – ЖИВЫЕ МОТОЦИКЛЫ ВСЕ НИКАК НЕ МОГЛИ ДОЕХАТЬ ДО РОССИИ. НАКОНЕЦ, НОВИНКУ МОЖНО ПОЙТИ И КУПИТЬ. НО НУЖНО ЛИ? □ ДМИТРИЙ ФЕДОТОВ □ ФОТО МАКСИМА КУЗНЕЦОВА

МОТОЦИКЛЫ ЛЕГЕНДАРНОЙ чешской марки любят не только на одной шестой части суши. Может показаться невероятным, но полвека назад Jawa имела производство по всему миру, от Южной Америки до Индии, где эти мотоциклы продавались под маркой Yezdi. Иными словами, число ностальгирующих по мотоциклам своей молодости измеря-

ется в десятках, а то и в сотнях миллионов.

Увы, чешский завод так и не смог как следует оседлать волну спроса на ретро: сегодня там выпускают лишь ископаемые двухтактники с индексом 640 и собирают несколько современных моделей на покупных агрегатах и рамах, по сути занимаясь бейдж-

инжинирингом. Бесчисленные попытки самостоятельно создать новую и современную модель неизменно оканчивались крахом.

Индийский концерн Mahindra & Mahindra пытался выкупить чешскую марку, которой принадлежат права на дизайн и имя легендарных мотоциклов прошлого, но договориться получилось лишь на что-то вроде аренды.

JAWA 300 CL – НАСТОЯЩАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ КЛАССИКА. МОТОРА БЫ ЕЙ ТОЛЬКО ПОБОЛЬШЕ!







Экстерьер детально проработан, даже спидометр сделали «обратным», то есть стрелка движется сверху к нижней левой стороне. «Современность» выдает только 4-тактный мотор.

других деталей сделаны из металла, а не из пластика. Подчас кажется, будто некоторые облицовки вообще не поменялись и в точности копируют первоисточник.

Как и бак с золотистыми цифровками на вишневой краске и хромированными, как у самовара, боками. Идеальная гармония подчеркивается желтой лампой накаливания за рифленым стеклом фары и правильным, пусть и светодиодным, фонариком на хвосте. Спидометр — и тот дизайнеры сделали «обратным»: со стрелкой, бегущей сверху вниз, справа налево.

Упрекнуть мотоцикл можно лишь за слишком простые пластиковые пульты и общеупотребительные рычаги тормоза и сцепления, но их недолго и поменять. Другое дело мотор: его изо всех сил пытались сделать похожим на 2-тактный первоисточник, повторить форму оребрения цилиндра и овальную форму картера, но... Пацана не скрыть за широкими штанами.

4-тактный одноцилиндровый 294-кубовый агрегат с инжектором, цепным ГРМ и жидкостным охлаждением при всех стараниях просто невозможно сделать таким же изящным и легким как примитивный 2-тактник. Вдобавок индийцы поленились повторить элегантное сочленение картера и рамы, вместо плавного изгиба стальных штамповок у новой Jawa крышки из черного пластика.

Еще одно упущение — задние амортизаторы рюкзачного типа с пошловатым хромом. Зато вилка — правильная классическая телескопическая. Барабанный тормоз

спереди — это слишком, поэтому здесь стоит 280-миллиметровый тормозной диск, работающий в паре с суппортом Bvbre и одноканальной системой ABS, присматривающей лишь за передним колесом.

А сзади — барабан с небольшими продольными ребрами, как и на передней ступице, отсылка к классической модели. В отличие от неплохого переднего тормоза, задний работает по принципу «вкл./выкл.», но это тоже добавляет антуража. Главное, что механизмы уверенно осаживают весьма тяжелый аппарат — сухая масса в 182 килограмма едва ли не антирекорд в классе.

Вся эта тяжесть приводится в движение чахлым 23-сильным мотором. Безупречно четкий и выверенный ход рычага КП не спасет, передачи щелкать приходится слишком уж часто, а быстро ехать все равно не выходит. Но нужно ли? У прохожих и соседей по потоку должно быть достаточно времени, чтобы как следует рассмотреть аппарат, объединивший прошлое и будущее.

Да, это тяжелый, местами архаичный и далеко не самый быстрый мотоцикл, однако вряд ли хоть один его одноклассник сможет подарить такие эмоции и собрать такую толпу зевак вокруг себя. А те, кому нужны «цифры», пойдут и купят что-то более динамичное и пластиковое. Jawa 300 CL — про другое. Это настоящий классический мотоцикл, подходящий для ежедневной езды. □

Иными словами, формально новая Jawa 300 CL не имеет никакого отношения к чешской компании, хотя и создана с ее разрешения.

Сюжет создания этого мотоцикла закручен, как в индийском фильме, но главное, что оканчивается он хеппи-эндом. Мотоцикл получился знатный! Да, размерность колес отличается от «старшущих», передний обод здесь 18-дюймовый, а задний — 17-дюймовый, но это самое разительное отличие от классического двухтактника 60-х.

Силуэт и даже размеры — все очень близко к оригиналу. Не сэкономили и на оперении: переднее крыло, бак, кожухи вилки и много

## JAWA 300 CL

Высота по седлу 760 мм

База 1370 мм

Двигатель 1 цилиндр, DOHC, 4 клапана на цилиндр, 294,7 см<sup>3</sup>, 23 л. с., 25 Nm

Трансмиссия 6 МКП, цепной привод

Подвеска (передняя/задняя) телескопическая вилка / два амортизатора с регулировкой преднатяга пружин

Тормоз (передний/задний) дисковый/барабанный

Сухая масса 182 кг

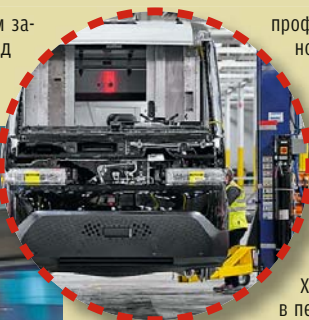
Технологии ABS, инжектор





## НА ПАУЗЕ

General Motors заморозила производство на своем канадском заводе в Онтарио из-за нехватки аккумуляторов. Сборочный завод в Онтарио, выпускающий электрические фургоны BrightDrop, закрыт на месяц из-за нехватки аккумуляторов. Представитель



профсоюза сообщил, что у завода есть заказы на четыре года вперед, но высокий спрос на аккумуляторы GM Ultium вынудил его закрыться. Напомним, что концерн GM намеревался построить четыре завода по производству аккумуляторов в рамках совместного предприятия Ultium Cells LLC с LG, но в настоящее время работает только один, в Огайо. В отчете отмечается, что недавний пожар мог замедлить производство.

Однако это может быть не просто нехватка аккумуляторных элементов для одного завода. Газета Detroit Free Press недавно сообщила, что производство электромобилей на заводе GM Factory Zero, расположенном на границе Детройта и пригорода Хамтрак, практически остановилось. По сообщению Free Press, в первой половине года GM поставила всего 49 пикапов GMC Hummer EV – по сравнению с 371 в первой половине 2022 года – и 2316 внедорожников Cadillac Lyriq.

GM заявила об ускорении темпов продаж во втором квартале 2023 года, при этом поставки выросли на 19% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но в основном это связано с увеличением продаж автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. И хотя GM заявила о продажах 15 652 электромобилей, большая часть из них (13 900 шт.) приходилась на Chevrolet Bolt EV и EUV, производство которых скоро будет завершено.

## ИНВЕСТИЦИИ В ВОДОРОД

Bosch начала производство топливных элементов. В качестве пилотного заказчика выступила корпорация Nikola. Электрохимический силовой модуль будет использоваться на электрогрузовике Class 8, который должен выйти на рынок Северной Америки в третьем квартале 2023 года.

Завод Bosch в Бамберге поставит на завод в Фейербахе комплект топливных элементов. Важные компоненты системы, такие как электрический воздушный компрессор и рециркуляционный вентилятор, поставляются с завода Bosch в Хомбурге. Производство силового модуля на топливных элементах начинается не только в Фейербахе, но и в Чунцине, Китай. Компоненты, необходимые для этого, будут поступать с завода в Уси.

«Bosch – первая компания, производящая эти системы, как в Китае, так и в Германии», – сказал председатель Bosch Стефан Хартунг. Кроме того, Bosch планирует производить стеки для мобильных приложений на своем американском заводе в Андерсоне, Южная Каролина. Компания ожидает, что во всем мире к 2030 году каждый пятый новый грузовик весом 6 тонн и более будет оснащен силовой установкой на топливных элементах.

Bosch считает, что климатически нейтральный мир возможен только при наличии водорода. Поэтому компания выступает за создание водородной экономики и наращивает свои инвестиции в водород. В период с 2021 по 2026 год Bosch инвестирует в разработку и производство своих технологий H2 почти 2,5 млрд евро, что на 1 млрд евро больше, чем было предусмотрено в инвестиционном плане на 2021–2024 гг.



## ПРОЕКТ «ГОРИЗОНТ»

Машиностроительный кластер Чувашской Республики представил концептуальную разработку – проект «Горизонт». Это интеллектуальная платформа, которая может стать единым центром мониторинга и управления парком дорожно-строительной техники. Платформа призвана объединить в единую производственную цепочку различные типы техники, включая беспилотный транспорт, а также БПЛА, системы компьютерного зрения и другие вспомогательные системы. Технологическую проработку проекта планируется завершить до конца 2023 года.

Проект предполагает использование беспилотных технологий применительно к строительной технике, когда бульдозеры, экскаваторы и самосвалы самостоятельно, без участия человека готовят котлован для фундамента очередного небоскреба или траншеи для многокилометрового трубопровода.

Технология подразумевает не только отработку индивидуальных алгоритмов работы различных типов дорожно-строительной техники, но и разработку унифицированных протоколов обмена данными для всех машин, а также систему телеметрии и точного геопроостранственного позиционирования техники на строительной площадке.

Проект «Горизонт» должен составить конкуренцию международному проекту Concept X, который с 2022 года реализуется консорциумом южнокорейских компаний Hyundai и Doosan с ожидаемой датой реализации коммерческого решения к 2025-му.



## СВЕРХУ ВИДНО ВСЕ

SINTEC Group завершила пилотный проект по инвентаризации комплекса хранения и отгрузки готовой продукции с помощью дронов. Экономический эффект по итогам тестового периода составил порядка 5 миллионов рублей.



Компания первой в отрасли автоматизировала пересчет товарных запасов с помощью специальных квадрокоптеров. Дрон, оборудованный промышленным 2D-сканером и системой лидаров, осуществляет облет стеллажей, передавая информацию на наземную станцию для выгрузки и обработки данных. Программное обеспечение сопоставляет результаты сканирования и фото-видеофиксации со схемой адресного хранения склада и формирует отчет о проведенной инвентаризации в удобном цифровом формате.

Современный подход позволил повысить не только технологичность самой процедуры, но и эффективность всего процесса аудита: затраты на инвентаризацию и время ее реализации удалось снизить более чем на 50%. До момента применения дронов аудит комплекса хранения занимал порядка 18 часов. В процессе сверки 17 тысяч палет были задействованы более 20 специалистов, 6 ножничных подъемников. Каждый сотрудник выполнял работы в терминале по сбору данных вручную и сканировал ячейки согласно заданию и номенклатуре продукции. Далее весь массив данных дополнительно анализировал специалист по управлению складом, затем происходила синхронизация всей информации и перепроверка расхождений. Сегодня аудит складского комплекса занимает 8 часов, что меньше одной рабочей смены на производственном объекте.

## УДОБНО, И ДЛЯ ВСЕЙ СЕМЬИ

Российский бренд WESO представляет систему транспортировки велосипедов WESO Travel Compact 3, которая выполнена в виде оптимального велокрепления, монтирующегося на фаркоп автомобиля. Конструкция обладает рядом преимуществ в сравнении с системами транспортировки велосипедов на крыше: удобство загрузки и разгрузки без использования лесенок или подставок для доступа на крышу, а также экономия топлива и отсутствие шума. Кроме того, при перевозке на крыше машины велосипеды могут задевать за низкие пролеты мостов, ветки деревьев и другие препятствия, велосипеды на фаркопе защищены гораздо лучше.

Велокрепление WESO Travel Compact 3 предназначено для перевозки до трех велосипедов одновременно. Благодаря простоте и надежности конструкции можно перевозить велосипеды массой до 20 кг каждый. Крепление велосипедов производится с помощью удобных быстро размыкаемых пластиковых замков-хомутов, надежно фиксирующих раму велосипеда. Для дополнительной фиксации предусмотрен стяжной ремень с пружинным замком, поставляющийся в комплекте с велокреплением. Сама процедура крепления занимает считанные секунды. В сложном состоянии крепление WESO обладает компактными размерами и небольшим весом (всего 9 кг), что не создает проблем при его хранении в квартире или в багажнике авто и транспортировке до машины. Установленное на фаркоп велокрепление не препятствует доступу к багажнику автомобиля за счет механизма откидывания, причем откидывать устройство можно даже с велосипедами на нем.

В дополнение к велокреплению WESO Travel Compact 3 рекомендуется приобрести рамку номера с дублирующими световыми сигналами. Это необходимо в том случае, если фаркоп и крепление с велосипедами закрывают госномер и задние фонари. Велокрепление на фаркоп WESO Travel Compact 3 уже доступно для заказа в интернет-магазине WESO, а также у официальных дилеров бренда.



**CR**  
CARVILLE RACING

АВТОМОБИЛЬНЫЕ  
ФИЛЬТРЫ



Высокая эффективность  
фильтрации



Конструкционная  
надежность



Длительная защита

Масляный  
фильтр

ВЫБРАТЬ НА САЙТЕ







# СЛЕДУЕМ ТЕНДЕНЦИЯМ РАЗВИТИЯ АВТОПРОМА

КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ТОРГОВОЙ МАРКИ PATRON ХОРОШО ИЗВЕСТНЫ КАК СОТРУДНИКАМ СТАНЦИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ, ТАК И МНОЖЕСТВУ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ. О СЕГОДНЯШНЕМ ДНЕ И О ПЛАНАХ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ БРЕНДА МЫ ПОГОВОРИЛИ С НАЧАЛЬНИКОМ ОТДЕЛА РАЗВИТИЯ БРЕНДА PATRON АЛЕКСАНДРОМ ЦИВИНСКИМ

□ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО PATRON

**БРЕНД PATRON БЫЛ СОЗДАН В СЕРЕДИНЕ 2000-Х, И ПЕРВЫМИ ВЫПУСКАЕМЫМИ КОМПЛЕКТУЮЩИМИ БЫЛИ ШРУСЫ И АМОРТИЗАТОРЫ. ПОЗИЦИИ, ТРЕБУЮЩИЕ ПРЕЦИЗИОННОЙ ОБРАБОТКИ ДЕТАЛЕЙ. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ НЕДОСТАТКА В ДЕТАЛЯХ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ НА РЫНКЕ НЕ БЫЛО. ЧЕМ ТОГДА ОБЕСПЕЧИВАЛАСЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРОДУКЦИИ?**

① В начале 2000-х на рынке доминировали запасные части европей-

ских брендов с высоким уровнем цен, но сами детали внутри «немецких», «итальянских» и других упаковок все чаще имели китайское происхождение. По сути, конечный потребитель, приобретая такие запасные части, платил не только за само «железо», но и за бренд, поддерживая тем самым хитрые решения зарубежных маркетологов, борющихся за высокую маржинальность своих продуктов. Поэтому, если говорить о нашей стратегии на рынке запасных ча-

стей, мы постарались из взаимоотношений производитель – покупатель исключить лишнее звено, то есть тех самых «переупаковщиков». Что касается качества, то товары торговой марки PATRON производились на тех же фабриках, где выпускалась продукция наших зарубежных конкурентов, в производстве применялись те же материалы и технологии, но наша продукция имела гораздо более привлекательную цену. В своих изделиях мы были абсолютно уверены, и с 2013 года на всю продукцию PATRON стала действовать безусловная гарантия на один год эксплуатации или на 20 000 км пробега. Причем без требования доказательств установки детали на специали-

**PATRON – ГЛОБАЛЬНЫЙ БРЕНД ЗАПЧАСТЕЙ, В АССОРТИМЕНТЕ КОТОРОГО БОЛЕЕ 54 000 НАИМЕНОВАНИЙ С ГАРАНТИЕЙ 1 ГОД ИЛИ 20 000 КМ ПРОБЕГА.**





зированных СТО, тогда как для возврата продукции именитых брендов необходимо было собрать полный пакет правильно оформленных документов. Кроме того, мы прекрасно знакомы с российским рынком автомобилей, и номенклатура деталей PATRON изначально формировалась под локальный спрос.

**❗ ЧТО ПОВЛЯЛО НА ЖЕЛАНИЕ РАСШИРИТЬ АССОРТИМЕНТ?**

❗ Мы видели, что потребности рынка не ограничиваются теми комплектующими, которые на тот момент нами выпускались. Поэтому желание как можно полнее удовлетворить спрос наших клиентов, а это и станции техобслуживания, и покупатели в магазинах и на интернет-площадках, было вполне естественным. Большинство частных брендов предлагают потребителю только самые ходовые товары, выгодные с точки зрения финансового оборота. PATRON отличается тем, что в ассортименте представлена огромная масса так называемых «нишевых» товаров, которые трудно найти в ассортименте как частных брендов, так и глобальных поставщиков.

**❗ СЕГОДНЯ В НОМЕНКЛАТУРЕ PATRON ЕСТЬ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ, ЧТО НУЖНО ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ. НО ЕСЛИ ВЕРНУТЬСЯ К ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ, ТО ЧТО ПРОЩЕ И ПРИБЫЛЬНЕЙ: РАБОТАТЬ ГЛОБАЛЬНО ПО «АВТОМОБИЛЮ В ЦЕЛОМ» ИЛИ БЫТЬ ЭКСПЕРТОМ В УЗКИХ СЕГМЕНТАХ ДЕТАЛЕЙ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ?**

❗ Наверное, наша бизнес-модель наиболее верная. PATRON успешно реализует себя в самых разных направлениях – здесь есть и обширная номенклатура самых ходовых деталей, включая так называемые «расходники». Это самые разные фильтры, тормозные колодки и диски, амортизаторы, большой ассортимент деталей подвески и т. д. Помимо этого, у нас много таких товарных групп, которые зачастую незнакомы большинству автовладельцев, но дета-



ли из которых периодически требуют замены. Это, например, клапаны EGR или резисторы отопителей салона. Важно и то, что линейки наших деталей рассчитаны на легковые автомобили всех без исключения марок и возрастов, эксплуатирующиеся на российских дорогах, а также на легкий коммерческий транспорт. Сегодняшний PATRON – это глобальный бренд автозапчастей, в ассортименте которого более 54 000 наименований деталей.

**❗ ГДЕ РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ И ПРОИЗВОДИТСЯ ПРОДУКЦИЯ, ВЫПУСКАЕМАЯ ПОД БРЕНДОМ PATRON?**

❗ Большая часть продукции производится в КНР, что сегодня, как мне кажется, уже никого не удивляет и ни у кого не вызывает негативной реакции. Нынешний Китай не без основания можно назвать мировым промышленным центром, а выпускаемые здесь автомобили ничем не уступают европейским или американским ни по качеству, ни по оснащению. Для корейских автомобилей, которые в России пользуются популярностью, у нас есть отдельная линейка PATRON-KOREA, которая производится исключительно на заводах, расположенных в Южной Корее. Многие резинотехнические изделия и детали подвески PATRON рождаются в солнечной Турции. Кроме того, продолжают поставки деталей и комплектующих с заводов стран Евросоюза, Малайзии, России, Беларуси.

**❗ ЕСТЬ ЛИ ПРИМЕРЫ ПОСТАВОК ПРОДУКЦИИ PATRON НА КОНВЕЙЕРЫ АВТОЗАВОДОВ, ИЛИ ЭТО ПРОДУКЦИЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ДЛЯ СЕГМЕНТА AFTERMARKET?**

❗ Несмотря на то, что бренд PATRON создавался для нужд вторичного рынка, за последнее время мы выиграли несколько тендеров для поставок продукции на конвейеры автозаводов. К сожалению, мы связаны обязательствами не разглашать детали этих поставок. В то же время это красноречиво говорит о том, что все наши детали для сегмента aftermarket производятся на том же оборудовании, из тех же материалов и по тем же технологиям, что и те, что идут на конвейеры автопроизводителей.

**❗ ЕСТЬ ЛИ ПЛАНЫ НА РАСШИРЕНИЕ ЛИНЕЙКИ ЗАПЧАСТЕЙ, ИЛИ ВЫ СЧИТАЕТЕ АССОРТИМЕНТ ДОСТАТОЧНЫМ?**

❗ Мы стараемся быстро адаптироваться ко всем изменениям, которые происходят на рынке. В связи с этим уже сейчас формируем полноценный ассортимент запчастей к китайским автомобилям. Следим и за тенденциями развития как мирового автопрома, так и ближайшего будущего нашей автомобильной промышленности. В связи с этим в сфере нашего внимания все то, что необходимо для обслуживания электромобилей, парк которых в России наверняка будет увеличиваться. □







# И НА КОНВЕЙЕРЫ АВТОЗАВОДОВ, И В РОЗНИЦУ

ТЕМА ЛОКАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА АВТОКОМПОНЕНТОВ СЕГОДНЯ ОДНА ИЗ САМЫХ АКТУАЛЬНЫХ. ОБ ЭТОМ МЫ И ПОГОВОРИЛИ С ДИРЕКТОРОМ ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ МАРКЕТИНГУ УК «ЭЛТРА» ДМИТРИЕМ ШВЕДОМ

□ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО УК «ЭЛТРА»


**В РАМКАХ ВЫСТАВКИ COMVEH-2023 НА ВАШЕМ СТЕНДЕ БЫЛА ПРЕДСТАВЛЕНА ПРОДУКЦИЯ ПОД РАЗНЫМИ БРЕНДАМИ. КАК В ЭТОМ ПЛАНЕ ВЫГЛЯДИТ СТРУКТУРА КОМПАНИИ?**

Если говорить о бизнес-модели, то в настоящий момент есть единая Управляющая компания ЭЛТРА, в которую входит торговая компания ПРАМО с заводом «Прамо-Электро». Продукция этого завода выпускается под брен-

дом ELTRA, прочая продукция – под брендом ПРАМО. Хочу отметить, что «Прамо-Электро» – один из старейших в России специализированных производителей автокомпонентов и электрооборудования для бензиновых и дизельных двигателей. Сегодня это одно из крупнейших производств запасных частей полного цикла для всех типов транспортных средств, выпускаемых автомобильными заводами России и стран СНГ. Причем производство с впечатляющей историей. Что касается номенклатуры, то это детали и комплектующие для легковых и легких коммерческих автомобилей, грузового транспорта, автобусов, тракторов и другой сельскохозяйственной техники, а также для дорожно-строительной и специальной техники.

**ИСТОРИЯ КОМПАНИИ ВСЕГДА БЫЛА СВЯЗАНА С АВТОКОМПОНЕНТАМИ?**

Нет. Нашему производству 106 лет, датой основания считается 1917 год, когда из Пскова во Ржев было перевезено оборудование Балтийской фабрики колодок и деревянных изделий имени К. Е. Ворошилова, штат которой составляли 600 человек. В 1943 году, после освобождения Советской армией города Ржева, на базе разрушенной колодочной фабрики было создано предприятие по производству мебели, а после установки прессового и металлорежущего оборудования здесь был создан завод «Зенит», выпускающий фурнитуру и другие металлоизделия. Чуть ближе к тому, чем мы сейчас занимаемся, можно считать 1963 год, когда на заводе был освоен выпуск лодочного мотора «Москва» и его модификаций. В 1969 году предприятие переименовали в Ржевский моторный завод Минавтопрома СССР, и на тот момент на предприятии работало уже свыше 5000 человек. Следующей ступенью стал выпуск автотракторного оборудования, а в октябре 1992 года, после приватизации предприятия, завод получил название «Автотракторное электрооборудование». Период новейшей истории можно датировать 1994 годом, когда предприятие стало называться ЭЛТРА («Электрооборудование тракторное и автомобильное»). В 2002 году на базе предприятия был организован концерн «Производители Автомобильного и Моторного Обо-



СРЕДИ ВАЖНЫХ  
ИЗМЕНЕНИЙ СТОИТ  
ОТМЕТИТЬ УВЕЛИЧЕ-  
НИЕ ОБЪЕМОВ СРОЧ-  
НЫХ ЗАКАЗОВ РОССИЙ-  
СКИХ АВТОПРОИЗВО-  
ДИТЕЛЕЙ



рудования» – ПРАМО. В 2008 году на базе основных производственных мощностей ЭЛТРА была образована компания «Прамо-Электро», которая является участником известных в автомобильной области ассоциаций: «Объединение автопроизводителей России» и РОССПЕЦМАШ. Основными производственными процессами завода являются алюминиевое литье, литье пластмасс, штамповка, гальванизация, механическая обработка и сборочное производство.

На сегодняшний день усилия компании направлены на разработку новых видов продукции, повышение эффективности предприятия и производственных процессов, создание партнерских отношений с потребителями и поставщиками. Как видите, история у нас богатая, а сегодня все наши силы направлены на дальнейшее развитие.

**❗ КАКОЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ СЕГОДНЯ ВЫПУСКАЕТСЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ?**

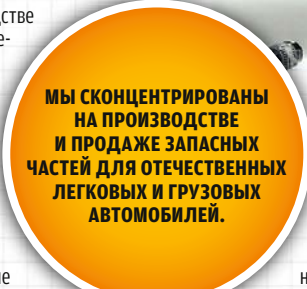
❗ Мы сконцентрированы на производстве и продаже запасных частей для отечественных легковых и грузовых автомобилей. Общий ассортимент насчитывает более 1500 SKU по различным товарным группам: генераторы, стартеры, комплектующие к электрооборудованию, термостаты, детали системы охлаждения (включая радиаторы для легковых и грузовых автомобилей) и тормозной системы, элементы трансмиссии, комплектующие систем стеклоочистки (насосы, бачки, щетки стеклоочистителя), домкраты... Но и на этом перечень продукции не заканчивается.

Что касается приоритетных направлений, то здесь стоит выделить увеличение объемов поставок на конвейеры, разработку новых, перспективных образцов и усовершенствование существующей линейки выпускаемой продукции. Мы поставляем нашу продукцию на конвейеры ведущих автопроизводителей, таких как ГАЗ, АвтоВАЗ, УАЗ, КАМАЗ, а также Ярославский и Тутаевский моторные заводы.

Традиционно мы имеем очень сильные позиции в разработке и производстве генераторов и стартеров для легковых и грузовых автомобилей и в этом направлении являемся одним из лидеров рынка. Наши позиции сильны и в производстве комплектующих для систем охлаждения. Это достигается за счет качественного продукта с покрытием парка отечественной техники свыше 85%. Также мы усиливаем позиции в разработке и производстве комплектов сцепления и деталей тормозной системы для грузовых автомобилей и рассчитываем увеличить наше присутствие в этих сегментах. Кроме того, мы регулярно проводим независимые испытания для дополнительной проверки качества продукции. В этом году было проведено тестирование дисков сцепления, которое показало отличные результаты: продукция не уступает по качеству OEM-образцам, но при этом значительно дешевле «оригинала».

**❗ ЧАСТИЧНО ВЫ УЖЕ ОТВЕТИЛИ НА ЭТОТ ВОПРОС, НО ХОТЕЛ БЫ УТОЧНИТЬ, НА ЧТО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ОРИЕНТИРОВАНА ПРОДУКЦИЯ: НА ПОСТАВКИ НА КОНВЕЙЕРЫ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ИЛИ НА СЕГМЕНТ AFTERMARKET?**

❗ Примерно 56% всей продукции занимают поставки на конвейеры (сюда же входят поставки в официальные торговые сети автопроизводителей под их брендами). Второе направление, доля которого составляет 44%, – это реализация продукции под брендами ELTRA и ПРАМО на вторичном рынке через собственную обшир-



**МЫ СКОНЦЕНТРИРОВАНЫ НА ПРОИЗВОДСТВЕ И ПРОДАЖЕ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЛЕГКОВЫХ И ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.**

ную дилерскую сеть. У нас почти 150 дилеров по всей России и в странах СНГ, около 10% продукции поставляется на экспорт. Продукция, которая идет на штатную комплектацию на автозаводы, продается и в розницу. В дополнение к ней мы расширяем перечень деталей и комплектующих для удовлетворения растущего спроса со стороны наших клиентов. Зачастую бывает и обратная ситуация: мы выпускаем продукцию на вторичный рынок, а впоследствии она идет на сборочный конвейер – автопроизводитель решает выбрать наш продукт, уже представленный на вторичном рынке. Поэтому оба направления для нас одинаково важны и значимы.

**❗ ИЗМЕНИЛАСЬ ЛИ РАБОТА КОМПАНИИ В НАШЕЕ ВРЕМЯ НЕПРОСТОЕ ВРЕМЯ?**

❗ Если говорить о нашем производстве, то на сегодняшний день завод является градообразующим предприятием, которое стабильно развивается, активно использует новые технологии и является важным элементом в механизме отечественной автомобильной промышленности. Среди важных изменений стоит отметить увеличение объемов срочных заказов российских автопроизводителей, которое было вызвано восстановлением индустрии с учетом ухода иностранных брендов. Завод «Прамо-Электро» оперативно отреагировал на изменения ситуации на рынке и, имея все необходимые ресурсы, выстроил работу максимально эффективно для партнеров и потребителей.

Позиции компании сильны в электрооборудовании, мы планируем сохранить этот уровень и в будущем, а также уделить больше внимания другим товарным категориям. Так, в грузовом сегменте запланировано существенное расширение ассортимента радиаторов, дисков сцепления и элементов тормозной системы.

**❗ СЕЙЧАС МНОГО ГОВОРЯТ О ТОМ, ЧТО КРИЗИСНЫЕ СИТУАЦИИ НЕ РЕДКО ОТКРЫВАЮТ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ. МНОГИЕ С ЭТИМ СОГЛАСНЫ, И Я НЕ ИСКЛЮЧАЮ, ЧТО НА НАШЕМ РЫНКЕ В СКОРОМ ВРЕМЕНИ**



**НИ БУДЕТ СЕРЬЕЗНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ СРЕДИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. КАКОВЫ В ЭТОЙ СВЯЗИ ПЛАНЫ ВАШЕЙ КОМПАНИИ?**

❗ Если говорить про выручку, то в этом году мы рассчитываем ее увеличить на 30%. Кроме того, стараемся как можно активнее рассказывать о нашей продукции. Например, увидев большой интерес к нашим изделиям со стороны автопроизводителей и розничных клиентов, мы решили расширить свое присутствие на федеральных выставках. В этом году уже участвовали в выставке COMvex-2023, где представили как текущую продукцию, поставляемую на конвейеры ведущих автопроизводителей России, так и перспективные разработки. В августе примем участие в выставке MIMS Automobility, которая пройдет в Москве на Красной Пресне. Там мы представим весь перечень продукции для легковых и грузовых автомобилей отечественного производства, поставляемой на вторичный рынок под брендами ELTRA и ПРАМО: генераторы, стартеры, термостаты, радиаторы, диски сцепления, тормозные барабаны, ремни генераторов, домкраты, электробензонасосы и прочее. Всех посетителей ждем на нашем стенде! □





# УЗНАТЬ ДЕТАЛИ

## ГРОЗИТ ЛИ РОССИИ ДЕФИЦИТ АВТОЗАПЧАСТЕЙ И РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ?

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА

■ Российские автолюбители должны готовиться к росту цен на автозапчасти, однако они точно не пропадут с рынка. Ажиотаж на автокомпоненты весны и лета 2022 года уже к зиме сменился огромным количеством предложений как оригинальных, так и неоригинальных запчастей. Благодаря параллельному импорту часть продукции покинувших Россию брендов закупается и успешно реализуется. Активно растет доля собственных торговых марок (СТМ). Эта продукция в основном из Турции и КНР. Ассортимент сократился, но самые популярные запчасти на рынке есть.

Как подсчитали аналитики из агентства Gruzdev Analyze, совокупные доли брендов автозапчастей, покинувших российский рынок, составляли до 89% в некоторых товарных группах. Так, например, доли ушедших NGK, Denso и Bosch вместе занимали 88% в сегменте свечей зажигания, а доли Gates, Contitech и Dayco – 89% в сегменте ремней ГРМ. Освободившиеся доли привели к тому, что оставшиеся бренды и СТМ показали рост на 30-80%. Это в свою очередь дает им возможность

инвестировать как в склады, так и в улучшение качества предлагаемого потребителю товара. Например, дистрибьютор автомобильных запчастей ГК «Армтек» недавно арендовал помещение на 12,5 м<sup>2</sup> в индустриальном парке «Шушары Э». В компании сообщили, что склад потребовался в связи с ростом объемов поставок и необходимостью улучшить логистику по Петербургу и Ленобласти.

## НАСТРОЙ НА АКТИВНОСТЬ

По оценке экспертов, запчасти категории *privat label* обеспечивают сейчас 90% автопарка России. Все СТМ можно разделить на две основные группы. Первая включает в себя бренды, ориентированные на качество, что влечет за собой не самую низкую цену. Ко второй группе можно отнести до сотни торговых марок, каче-

ство и цена которых ниже. Среди брендов первой группы стоит упомянуть Patron, Fenox, Lunx, Metaco, группу Carberry, CTR. Кстати, в 2022 году CTR выпустила на 40% больше новых артикулов, чем годом ранее. При этом расширение в значительной мере коснулось артикулов для автомобилей европейских марок. «За несколько лет на российский рынок афтермаркет вышло сразу несколько новинок от CTR: тормозные колодки, амортизаторы, верхние опоры, подушки двигателя, развалыные болты и наша особая гордость – стойки стабилизатора гибридной конструкции», – сообщили в пресс-службе.

Примечателен настрой на активность самих автопроизводителей. В фокусе развитие альтернативных линеек запчастей, причем мультибрендовых. Например, АвтоВАЗ объявил о трансформации фирменной торговой сети «Lada Деталь» в мультибрендовую экосистему Lecar World, которая будет включать магазины запчастей, онлайн-платформу и сервисные станции. К 2025 году сеть планируется расширить до двух тысяч магазинов: предполагается, что Lecar Store появится



1





2

в каждом городе с населением более 50 тыс. человек. Для открытия этого бизнеса используется франчайзинговая модель. ГК «СТТ», дистрибьютор коммерческой техники, продвигает два бренда автозапчастей: оригинальные детали ГАЗ, которые изготавливаются на тех же производственных линиях, что и комплекты для конвейера, и бренд g-part – проверенные запчасти для коммерческих и легковых автомобилей разных марок. На сегодняшний день ассортимент g-part включает более 1100 артикулов.

Согласно данным Gruzdev Analyze, на июнь 2023 года дефицита с запчастями не наблюдалось у 74 % российских СТО. Дефицит прошлого года (самым тяжелым периодом стал июль 2022-го, когда запчастей не хватало подавляющему большинству СТО – 93%) восполнили аналоги. Причем восприятие аналогов практически не изменилось. Часть сотрудников СТО и их клиентов относится к неоригиналу нормально, часть, как и раньше, – плохо из-за «религиозных» убеждений. А тот, кто верил в оригинал, продолжает верить.

«Раньше у нас доля продаж эконом-сегмента составляла 40 %, а теперь 60 %. Продажи запчастей премиальных брендов и оригинала доходили до 40 %, а теперь снизились до 25 %. Людей, которые могут позволить себе оригинал, стало меньше, особенно среди владельцев бюджетных и старых машин», – рассказал директор по закупкам «ЕвроАвто» Игорь Иванов.

«Оригинальные детали есть, просто их сейчас покупают не там, где раньше. Любые поставки из Германии, Кореи, Японии приходят к нам окольными путями, но уже с большой наценкой», – отмечает вице-президент Национального автомобильного союза Ян Хайцеэр. У BMW и корейских брендов – центральные склады с хорошим наличием запасных частей. По остальным брендам ситуация сложнее, добавил он.

Отдельная тема – запчасти для китайских авто. В России может возникнуть дефицит автозапчастей для китайских машин. Все из-за того, что дилеры не успели накопить достаточный запас деталей для новых автомобилей, а у независимых сервисов до сих пор

нет доступа к каталогам, сообщили в Российском союзе автосервисов. Примечательно, что в зоне риска находятся, прежде всего, автомобили премиального сегмента. Если европейские производители действуют серьезно, открывают представительства и очень серьезно, открывают представительства и очень пекутся о том, чтобы их товар можно было правильно обслуживать, у китайцев все иначе. Как таковых представительства не наблюдается, все расходы берет на себя дилер или российский посредник. Из-за этого сложно прогнозировать, что у нас будет стабильная поставка запча-

стей. А независимые сервисы в большинстве случаев и вовсе не могут обслуживать китайские автомобили. Причем даже те, что официально продаются в России. Проблема в том, что у них нет доступа к каталогам запчастей. Поэтому, если владельцы «китайцев» и проводят ремонт не у «официалов», то, как правило, приезжают со своими деталями, рассказывает сотрудник одного из столичных автосервисов Павел Денисов. Генеральный директор компании «ДАЮН-РУС» Александр Зоря видит проблему в отсутствии выверенной системы

- 1 По экспертным оценкам, на июнь 2023 года дефицита с запчастями не наблюдалось у 74 % СТО.
- 2 СТО закрывают 90 % сегмента aftermarket.
- 3 С января по июль запчасти для иномарок увеличились в цене до 20 %.



3





### ЖЕЛЕЗНОЕ ДОЛГОЛЕТИЕ

На фоне дефицита деталей депутаты Госдумы обратились к премьер-министру Михаилу Мишустину, чтобы правительство разработало систему массового внедрения подержанных запчастей для машин. Восстановленные детали от других машин планируется использовать и при ремонте через ОСАГО и каско.

Теперь, как пишет газета «Ведомости», Минфину, Минпромторгу и Минэку поручили составить список запчастей, которые можно использовать повторно, изучить возможность поддержки малого и среднего бизнеса – автомастерских и прочих центров. Им могут дать налоговые льготы. Кроме того, необходимо исключить возможность претензий иностранных правообладателей.

«Системное решение по сбору вышедших из строя деталей, восстановлению с высоким качеством, по их повторной установке с гарантией – это наше все. Должно быть отработано на уровне закона, чтобы участники отрасли обрели стимул к развитию, инвестиции, субсидии и просто право на жизнь», – считает Александр Пахомов, председатель «Союза автосервисов».

Собственно, бизнес по восстановлению самых разных автомобильных деталей в стране давно уже существует. Если вы искали запчасть по объявлению, то наверняка натыкались не только на «новые оригинальные», «аналоги», но и на «восстановленные». Так вот, предлагается эту кустарщину превратить в индустрию. Ведь сегодня в стране десятки, если не сотни компаний производят разного качества ремонт и восстановление коробок передач, карданных валов, суппортов, генераторов, стартеров и других комплектующих. А значит, логичным будет создать производственные кластеры по восстановлению бывших в употреблении деталей в крупных регионах, где несколько предприятий на одной площадке смогут обмениваться специалистами, опытом и всячески взаимодействовать для покрытия потребностей станций техобслуживания в округе.

В контексте этих предложений имеет смысл изучить опыт советских лет, когда тоже, правда по иным причинам, был дефицит запчастей и издавались тонны специальной литературы, в которой рассказывалось, как наварить новый протектор на шинах, а отверстие в канистре заделать, ввернув в него саморез.



послепродажного обслуживания у китайских автопроизводителей. «Нам приходится самим разрабатывать техническую документацию по обслуживанию и ремонту техники, адаптировать каталоги запчастей, обучать персонал», – рассказал он.

Кстати, у китайских марок, ранее представленных на российском рынке (Chery, BYD, Great Wall), и раньше были проблемы с постпродажным и постгарантийным обслуживанием в силу отсутствия полного спектра запчастей. Повторится ли ситуация с новыми «китайцами» в 2023-2024 годах? Покажет время.

### ПОДДЕЛЬНО ВЗЯТЫЕ

Главная проблема на рынке запчастей – контрафакт. Большая доля контрафакта наблюдается в оригинальном сегменте и сегменте премиум-брендов. В погоне за быстрой выручкой и высоким спросом активизировались сомнительные поставщики. Как правило, это не крупные и известные дистрибьюторы, а небольшие логистические компании, так называемые челноки. Поддельные копии выглядят не хуже, чем известный бренд. Распознать его трудно не только автовладельцам, но и профессионалам. Оценить долю контрафакта в текущих условиях невозможно, но, по разным данным, она критически высока именно в несетевой рознице. Его продают мелкие игроки на рынках в небольших магазинах и через Интернет.







Тем временем количество предложений о продаже автозапчастей на маркетплейсах с начала года растет. Так, на «Авито» за неполный первый квартал оно увеличилось на 21%, до 39 млн объявлений, причем появилось более миллиона новых уникальных запчастей и аксессуаров. Высоким спросом пользуются, в частности, новые аккумуляторы Varta для Volkswagen, ремни ГРМ, зеркала и кузовные детали для автомобилей Lada, сухие фены для салона Kingtoop, светодиодные лампы, оригинальные фильтры для Hyundai и Kia, газовое оборудование «Диджитроник», стойки амортизаторов KYB, оригинальные комплекты для ТО (масло и фильтры) Nissan.

Сейчас онлайн-сегмент демонстрирует наиболее активное развитие. По данным «Автостата» и Wildberries, только за прошлый год спрос на запчасти в нем вырос по России в 23 раза. Список наиболее востребованных марок пока остается более-менее стабильным – это прежние лидеры по объемам продаж автомобилей: Volkswagen, Skoda, Renault, Hyundai и Kia. Понятно, что запчасти на эти марки еще долго будут пользоваться спросом в первую очередь.

В общем, активизация импортозамещения и параллельный импорт свое дело делают. Дефицит есть, не сказать, что он критический, а заказчики, которые ищут редкие запчасти, ориентируются на долгий срок ожидания. Тем временем главную проблему специалисты видят именно в борьбе с подделками. Дистрибьюторы, которые работают с надежными поставщиками и стремятся делать свои логистические цепочки проще и прозрачнее, смогут использовать нынешние преобразования рынка как возможности для развития и привлечения новых клиентов. Крупные бренды дорожат безопасностью клиентов и собственной репутацией. Автолюбителям не стоит сильно переживать насчет ходовых запчастей – фильтров, колодок и шин – они в любом случае останутся на рынке, возможно, под другими брендами. А вот масла и антифриз можно смело закупать у отечественного производителя – они не уступают по качеству зарубежным. □



Элементы подвески  
и рулевого управления  
для иномарок

TREK.RU



Реклама 0+





# МАСТЕРА ЧИСТОТЫ

ОТНОШЕНИЕ К АВТОМОБИЛЬНЫМ ФИЛЬТРАМ СО СТОРОНЫ КОНЕЧНЫХ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ СЕГОДНЯ ОСОБОЕ, ТАК КАК РЕМОНТ – ОЧЕНЬ ДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ. ПОЭТОМУ ВАЖНО ПРОДЛИТЬ ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ ОСНОВНЫХ УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ АВТОМОБИЛЯ. ЧТО КАСАЕТСЯ ДВИГАТЕЛЯ, ТО ЕГО «ЗДОРОВЬЕ» ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ИМЕННО ОТ КАЧЕСТВЕННЫХ ФИЛЬТРОВ: МАСЛЯНОГО, ТОПЛИВНОГО И ВОЗДУШНОГО. АКПП В НЕ МЕНЬШЕЙ СТЕПЕНИ НУЖДАЮТСЯ В ЗАЩИТЕ ОТ ПРОДУКТОВ ИЗНОСА. ПОДОБРАТЬ ФИЛЬТРЫ К КОНКРЕТНОМУ ДВИГАТЕЛЮ ИЛИ АКПП НЕСЛОЖНО, А ВОТ ФИНАЛЬНЫЙ ВЫБОР ДАЛЕКО НЕ ПРОСТ

□ ВЛАДИМИР ОГОРОДОВ □ ФОТО GREEN FILTER



1



3

ЗАЩИТУ  
ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ  
ДВИГАТЕЛЯ ОБЕСПЕЧИВАЮТ  
ТОПЛИВНЫЙ  
И ВОЗДУШНЫЙ  
ФИЛЬТРЫ.

2



4





5

■ Выбирая любое изделие, мы, как правило, ориентируемся на два фактора: личный опыт использования продуктов конкретной марки или опосредованное доверие к бренду. Во втором случае учитывается и «общественное мнение», и успешная работа отделов маркетинга и рекламы торговой марки, и, если речь идет о деталях и комплектующих, технологическая состоятельность компании-производителя. Возвращаясь к фильтрам, можно в качестве примера привести торговую марку Green Filter, «разложив по пунктам» соответствие ее продуктов требованиям покупателей. Во-первых, ассортимент выпускаемой продукции позволяет подобрать нужные фильтры к большей части автомобилей, эксплуатируемых в России. Что касается узнаваемости бренда, то марка Green Filter на нашем рынке aftermarket хорошо известна, но стоит в очередной раз напомнить, что этот бренд входит в линейку продукции немецкой компании Carberry GmbH. Детали подвески, тормозные системы и системы охлаждения, амортизаторы, узлы трансмиссий, фильтры, автомобильные лампы – это все выпускается «под крылом» Carberry GmbH. Таким образом, специалистов компании не без основания можно считать экспертами в области решения технологических задач по автомобилю в целом, не умаляя при этом их компетентности в «узконаправленных» тематиках. Что касается контроля качества, то немецкая пунктуальность с многоступенчатыми проверками характерна для предприятий любого из брендов Carberry GmbH.

Переходя к продуктам Green Filter, начать стоит с масляных фильтров, так как именно они защищают

двигатель от попадания в него твердых частиц. Корпуса фильтров изготовлены из высококачественной стали, а фильтрующие элементы (шторы), произведенные на заводах Кореи или Германии, – из прочных материалов, обеспечивающих многоступенчатую и качественную фильтрацию масла. Каркас шторы сделан из стали, что создает прочную конструкцию. Байпасный клапан обеспечивает постоянное наполнение фильтра маслом, что важно при холодном пуске двигателя, а от возникновения возможных протеканий между поддоном двигателя и корпусом фильтра предохраняет резиновое уплотнение.

Ту же функцию, что и масляные фильтры двигателей, выполняют фильтры для АКПП – они защищают дорогостоящий агрегат от продуктов износа его деталей. «Пинающаяся» коробка переключения передач, позднее включение повышенной передачи...

Эти и другие проблемы зачастую могут быть вызваны излишне загрязненным фильтром. Фильтр АКПП – такой же расходный материал, как и другие виды фильтрующих элементов, и его замену нужно производить регулярно и с тщательным выбором нового фильтра. В продуктах Green Filter для АКПП высокий фильтрующий эффект достигается применением в конструкции штор из многослойного композитного материала. Важно, что фильтры для АКПП, как и вся продукция Green Filter, полностью соответствуют OE-качеству и спецификациям автопроизводителей.

Защиту топливной аппаратуры двигателя обеспечивают топливный и воздушный фильтры. Все топливные фильтры марки Green Filter соответствуют техническим регламентам производителей конкретных марок автомобилей, а вся продукция подвергается многоступенчатому контролю качества. Инновационная конструкция штор фильтра способна улавливать мельчайшие частицы загрязнений, что позволяет сохранять в чистоте топливную аппаратуру бензиновых и дизельных двигателей. В не меньшей степени, чем топливные фильтры, защиту топливной аппаратуры двигателей от загрязнений обеспечивают воздушные фильтры. Важной характеристикой воздушных фильтров бренда является низкое сопротивление потоку воздуха при высоком уровне очистки – фильтрующий элемент улавливает 99,99% частиц размером более 10 микрон. На заводах компании фильтры производятся в формате полного цикла, продукция полностью соответствует OE-качеству и регламентам производителей тех автомобилей, для которых фильтры предназначены.

Если воздушный фильтр предохраняет от попадания в двигатель с потоком воздуха твердых частиц, то салонные фильтры Green Filter стоят на защите здоровья водителей и пассажиров транспортных средств. Разработка фильтров производится в собственных лабораториях компании, а использование высококачественных материалов позволяет избежать попадания из систем вентиляции и кондиционирования в салон не только пыли, но и аллергенов. В ассортименте Green Filter есть даже специальная линейка антибактериальных фильтров, применение которых особо рекомендуется людям, страдающим аллергическими реакциями.

В заключение стоит вернуться к «пазлу», успешная «сборка» которого обеспечивает и правильность выбора. В активе Green Filter и положительные отзывы тех, кто этими продуктами пользовался, и технологическая поддержка такого гиганта, как Carberry GmbH, и возможность консультаций и технической поддержки со стороны российского представительства компании. Таким образом, «пазл» сложился. □

- 1 Большинство фильтров для АКПП марки Green Filter поставляется в комплекте с прокладками, необходимыми для их замены.
- 2 Пример воздушного фильтра Green Filter.
- 3 Салонные фильтры изготавливаются в соответствии с решениями собственных лабораторий.
- 4 Все топливные фильтры соответствуют OE-качеству.
- 5 В масляных фильтрах Green Filter используется фильтрующий материал производства Германии и Кореи.

РЕКЛАМА

ESAB®



REBEL EMP 205IC AC/DC

**ВАШ  
ПАРТНЕР  
В СВАРКЕ  
И РЕЗКЕ**

РАЗВИТИЕ. КАЧЕСТВО.  
ЭКСПЕРТИЗА. НАДЕЖНОСТЬ

esab@esab.ru / esab.com





# НА УРОВНЕ «ОРИГИНАЛА»

ВНЕ ВСЯКОГО СОМНЕНИЯ, ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ ВЛИЯЮТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ. ВЕРНО И ТО, ЧТО КОМФОРТНУЮ И БЕЗОПАСНУЮ ПОЕЗДКУ МОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ НАДЕЖНАЯ СОВМЕСТНАЯ РАБОТА ВСЕХ УЗЛОВ И ДЕТАЛЕЙ АВТОМОБИЛЯ. И ВОТ В ЭТОЙ-ТО СИНЕРГИИ РОЛЬ ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК ДАЛЕКО НЕ ПОСЛЕДНЯЯ. А ЗНАЧИТ, И ВЫБИРАТЬ КОЛОДКИ ДЛЯ ЗАМЕНЫ НУЖНО СО «ЗНАНИЕМ ПРЕДМЕТА» □ ВЛАДИМИР ОГОРДОВ □ ФОТО CTR

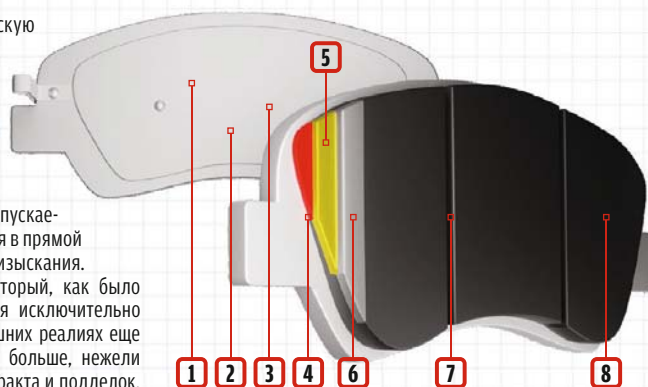
## ВЫБОР МНОГООБРАЗЕН, НО...

Обращали ли вы внимание на то, что «гаражные» разговоры о выборе тормозных колодок чаще всего ограничиваются лишь одной характеристикой – износостойкостью? На самом деле параметров, на которые следует обращать внимание, гораздо больше. Например, фрикционная смесь, из которой изготовлена контактирующая с тормозным диском рабочая часть колодки, должна выдерживать высокие температуры (в серии из 10-15 циклов разгонов и торможений колодки могут нагреваться до 520 °С, а тормозные диски – до 650 °С). Кроме того, тормозные колодки должны стабильно работать и при низкой температуре, и в условиях высокой влажности, в общем, в любых климатических и дорожных условиях. А еще качественные тормозные колодки должны выполнять, казалось бы, невыполнимую миссию – и эффективное торможение обеспечивать, и тормозной диск излишне не изнашивать. Поэтому над фрикционными материалами в лабораториях крупных компаний идет кропотливая работа, сопровождаемая многочисленными тестами, а получаемые технологами составы, в которые входят десятки компонентов, – тайна за семью печатями. Клей, который удерживает фрикционную накладку на несущей металлической пластине, должен обладать высочайшей прочностью к сдвигу.

**А ЕЩЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНЯТЬ, КАЗАЛОСЬ БЫ, НЕВЫПОЛНИМУЮ МИССИЮ – И ЭФФЕКТИВНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬ, И ТОРМОЗНОЙ ДИСК ИЗЛИШНЕ НЕ ИЗНАШИВАТЬ**

Добавить сюда можно и экологическую составляющую – пылящие тормозные колодки «здоровья» окружающей среде точно не прибавят. Стоит ли говорить, что разрабатывать и производить тормозные колодки высокого качества под силу лишь компаниям, обладающим «высокими технологиями», а успех на рынке выпускаемой ими продукции нередко находится в прямой зависимости с затратами на научные изыскания.

Теперь о том самом выборе, который, как было сказано выше, нередко определяется исключительно сроком службы колодок, а в сегодняшних реалиях еще и на цену внимания обращают куда больше, нежели на качество. Отсюда и расцвет контрафакта и подделок. Не знаю, уместна ли здесь поговорка о том, что скупой платит дважды (человеческая жизнь бесценна), но если некачественные тормозные колодки и не доведут до аварии, то даже локальный «размер разрушений» наверняка ударит по карману излишне «экономного» автомобилиста. В первых, «левые» тормозные колодки с большой долей вероятности менять придется значительно чаще. Во-вторых, далеко не факт, что ис-



пользование таких колодок не приведет к повреждению куда более дорогой детали – тормозного диска. Например, перегревающиеся или заклинившие в суппорте колодки наверняка приведут к перегреву тормозного диска, с появлением на его поверхности участков «цементации» – зон с низкими фрикционными характеристиками. В этом случае под замену пойдут и комплект колодок, и диск. А так как рекомендуется одновременно менять обе «пары трения» на одной оси, то и расходы удвоятся. Это лишь один пример из того, почему стоит выби-





- 1 Опорная пластина, отвечающая самым высоким требованиям прочности.
- 2 Антискрипная накладка, зависит от модели машины.
- 3 Порошковое покрытие для защиты от коррозии.
- 4 Специальный клей для надежного сцепления фрикционного материала с опорной пластиной.
- 5 Внутренний слой обеспечивает надежную защиту от срыва фрикционного материала и от перегрева колодок.
- 6 Фаски для улучшения притирки и комфортной работы.
- 7 Проточка для снижения шумов и вибраций.
- 8 Индивидуально подобранный для каждой модели фрикционный материал.

рать бренды, зарекомендовавшие себя высоким уровнем компетентности, и приобретать детали и комплектующие в официальных дилерских сетях или на авторизованных станциях технического обслуживания.

## ВЫБИРАЕМ «ПО НАУКЕ»

Отправной точкой для выбора тормозных колодок, как, впрочем, и любой другой детали, являются рекомендации автопроизводителя. По VIN-номеру определяется номер оригинальной детали или аналога, а дальше... В общем, смотрите, что было описано выше. Хорошей иллюстрацией здесь может быть бренд CTR, компании, широко известной производством большого ассортимента деталей подвески и рулевого управления, в номенклатуре которой несколько лет назад появились и тормозные колодки. Это, к слову, о компетентности – в своих разработках специалисты CTR рассматривают подвеску автомобиля как единый комплекс, а затем «адаптируют» отдельные элементы, исходя из конкретных марок и моделей автомобилей. Учитывая, что тормозные колодки являются важным звеном в системах безопасности, требования к ним стандартизированы. Произведенные в Корее тормозные колодки CTR соответствуют европейскому стандарту ECE R90, и для потребителей самым важным является тот факт, что, согласно европейскому регулированию, фрикционные характеристики накладок не должны отличаться от тех, что используются в тормозных колодках, идущих на конвейеры, более чем на 15%. Кроме того, Regulation 90 предполагает, что тормозные колодки успешно выдержали сертифицированные испытания на сжимаемость фрикционного материала и статическое трение, скоростные тесты на динамометрическом стенде и тест на прочность закрепления фрикционного материала на несущей пластине. Нередко на тормозных колодках можно видеть маркировку, означающую коэффициент трения фрикционных накладок в соответствии с сертификацией SAE J661. Такая дополнительная маркировка на тормозных колодках CTR отсутствует, так как все они произведены на уровне оригинальных деталей с соответствующими «оригиналам» коэффициентами трения. Что касается подбора, то каталог CTR содержит более 1500 артикулов, и свыше трети из них сейчас доступны в России.

## В ЧЕМ ОСОБЕННОСТИ

Самым важным является то, что тормозные колодки CTR для сегмента aftermarket, как уже говорилось, выпускаются на уровне «оригиналов», с индивидуальным



подбором состава фрикционной смеси для каждой марки и модели автомобиля. Результатом такого подхода стал весь спектр качеств, которые мы ожидаем от подобного продукта: эффективное торможение и стабильный коэффициент трения при любых температурах и погодных условиях, длительный срок службы, пониженный износ тормозного диска. Про умеренный износ колодок CTR стоит дополнить. При их производстве используется технология скоринга – обжиг фрикционных накладок при температуре свыше 600 °С, что позволяет снять внутренние напряжения в смеси, возникающие при ее прессовании. Что касается конструкции, то состав внутреннего слоя фрикционной накладки CTR препятствует перегреву колодки и обладает высокой адгезией, а специальный клей обеспечивает прочное соединение фрикционной части с опорной пластиной. Сама стальная пластина обладает высокой прочностью и без деформаций выдерживает

нагрузки, связанные с давлением поршней суппорта, а порошковое покрытие надежно защищает ее от коррозии. Верхняя и нижняя части фрикционной накладки, в зависимости от конструкции колодки, могут быть снабжены фасками – решение, позволяющее перераспределить усилия при контакте колодки с тормозным диском и обеспечить ее комфортную работу. Возникновению звукового резонанса и появлению вибраций препятствует проточка на поверхности фрикционной накладки, что обеспечивает тормозным колодкам CTR тихую работу.

В заключение стоит вернуться к еще одному важному и серьезно влияющему на выбор пункту, о котором уже говорилось выше, – стоимости продукта. В этом плане у бренда CTR также есть веские аргументы: компания не только выпускает колодки премиального качества на уровне оригинальных, но и предлагает их по выгодным ценам. □





# БЕЗ ШУМА И ПЫЛИ

ОТНОШЕНИЕ К ДЕТАЛЯМ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ У БОЛЬШИНСТВА АВТОМОБИЛИСТОВ ВПОЛНЕ УСТОЯВШЕЕСЯ – ВНИМАНИЕ НА ЭТИ КОМПОНЕНТЫ ОБРАЩАЮТ ТОЛЬКО ПРИ СНИЖЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТОРМОЖЕНИЯ, ПОЯВЛЕНИИ СКРИПА ИЛИ ВИБРАЦИЯХ НА РУЛЕ ПРИ НАЖАТИИ НА ПЕДАЛЬ ТОРМОЗА... ПРО СЛУЧАИ ПОЛНОГО ОТКАЗА ТОРМОЗОВ ДАЖЕ ДУМАТЬ НЕ ХОЧЕТСЯ. ПОСЛЕ ТОГО КАК НЕЖЕЛАТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ ЗАМЕЧЕН И РЕВИЗИЯ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ ПРОВЕДЕНА, НАСТУПАЕТ ВРЕМЯ ВЫБОРА ДЕТАЛЕЙ, НУЖДАЮЩИХСЯ В ЗАМЕНЕ. ЧАЩЕ ВСЕГО ИЗ КАТЕГОРИИ РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ ЗАМЕНЕ ПОДЛЕЖАТ ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ, НО КРАЙНЕ ВАЖЕН ИХ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР ◻ ВЛАДИМИР ОГОРОДОВ ◻ ФОТО MEGAPOWER





## РАБОТА НА ИЗНОС

Действительно, тормозные колодки, рабочая часть которых состоит из фрикционного материала, должны изнашиваться по определению. Но стоит напомнить, в каких условиях работают колодки, вернее, «пара трения» – тормозные колодки и тормозной диск. При нажатии на педаль тормоза давление в тормозной системе прижимает колодки к диску, после чего кинетическая энергия замедляющегося автомобиля переходит в тепловую энергию. При торможении автомобиля со скорости 100 км/ч и до полной остановки вырабатывается столько тепла, что его достаточно для того, чтобы за три секунды вскипятить два литра воды. Обычно фрикционные составы тормозных колодок стабильно работают в температурном диапазоне от 250 до 400 °С. Но это при обычной езде, а если в интенсивном режиме разогнаться и затормозить раз 15 подряд, то колодки разогреваются свыше 500 °С, а тормозные диски – до 650 °С.

Температурный диапазон, в котором тормозные колодки обеспечивают эффективное торможение, во многом зависит от качества фрикционной смеси и ее способности рассеивать тепло. Чем чреват перегрев компонентов тормозной системы? Во-первых, высокой вероятностью закипания тормозной жидкости, образования в ней пузырьков воздуха и, как следствие, «провалами» при нажатии на педаль тормоза. Во-вторых, регулярные перегревы в результате приведут к появлению эффекта «цементирования» на поверхности тормозного диска, то есть областей, фрикционные качества которых значительно ниже, чем на неповрежденной поверхности диска. Такой диск придется заменить раньше, чем его выработка достигнет пределов, предусматривающих замену. Это то, что касается температурных нагрузок, но кроме этого, на эффективность торможения влияет и состав фрикционной смеси, и качество компонентов, из которых этот состав изготовлен. Немаловажны и характеристики износостойкости колодок. Здесь нужен тонкий баланс: фрикционный материал не должен быть излишне агрессивным к поверхности диска, но и активный износ самих тормозных колодок, с их частыми заменами, вряд ли придется по душе покупателям. Все эти факторы необходимо учитывать при выборе тормозных колодок. Задача непростая, тем более что брендов на нашем рынке представлено немало. Ряд нюансов, на которые стоит обратить внимание, представим на примере марки запасных частей MEGAPOWER.

## КОЛОДКИ, И НЕ ТОЛЬКО

MEGAPOWER – звучит эффектно, но если название бренда «репарировать», то получится утилитарно и, что называется, по делу. MEGA – это аббревиатура, отражающая направление деятельности производителя – Mechanical, Engine and Gearbox Autoparts. Все достаточно емко и понятно. Начав в 2013 году с производства амортизаторов для грузовиков и коммерческих автомобилей, компания достаточно быстро расширила ассортимент вы-



пускаемых запасных частей. Причем не ограничиваясь только номенклатурой для грузовых автопарков. Сегодня изделия под брендом MEGAPOWER продаются в 68 регионах России, а в ассортименте 45 товарных групп, включающих более 4000 позиций запасных частей для европейских, корейских и российских легковых и грузовых автомобилей. Продукция MEGAPOWER производится на заводах, расположенных в Китае, Турции и России, а качество выпускаемых деталей полностью соответствует требованиям технического регламента Таможенного союза 018/2011. Это подтверждается и тем фактом, что почти все детали имеют расширенную двухлетнюю гарантию.

Если от общего перейти к частному, то есть к тормозным колодкам, то знание бренда, компетентность специалистов, разрабатывающих детали, высокий технологический уровень производства – все это как раз и может служить отправной точкой для выбора производителя. Второй важной составляющей, непосредственно влияющей на выбор, является широта ассортимента продукции, облегчающая подбор изделий к конкретным маркам и моделям автомобилей. В каталоге MEGAPOWER большой выбор тормозных колодок для большинства марок европейских, азиатских и российских легковых автомобилей. Важно, что абсолютно все тормозные колодки, выпускаемые под брендом MEGAPOWER, имеют обязательную сертификацию в соответствии с европейским стандартом ECE R90 (соответствие так называемого «неоригинала» основным ха-



**В каталоге MEGAPOWER большой выбор тормозных колодок для большинства марок европейских, азиатских и российских легковых автомобилей.**

рактеристикам OEM-продукции). Третий фактор, серьезно влияющий на выбор, – конструктивные решения, используемые при разработке и производстве, а также «ходимость» детали. Фрикционный материал колодок MEGAPOWER всегда подбирается в соответствии с техническими параметрами конкретных автомобилей и особенностями их тормозных систем. Состав может включать до двух десятков различных компонентов, а его свойства всегда стабильными даже при температуре свыше 450 °С. О том, насколько важно избежать перегрева тормозной системы, говорилось выше. Фрикционные накладки и несущие стальные пластины формируются методом лазерной резки – точность изготовления обеспечивает идеальную посадку колодок в тормозных суппортах. Прочность крепления накладки на несущей пластине обеспечивает специальный клей, а возникновению неприятных звуков при торможении препятствует шумопоглощающий слой.

Теперь снова от частного к общему, то есть о технологическом уровне предприятия MEGAPOWER, обеспечивающих качество. В структуре бренда 70 заводов, каждый из которых имеет сертификат менеджмента качества и максимальный уровень автоматизации производства – минимальное влияние человеческого фактора снижает процент брака. Тем не менее все виды продукции, а тормозные колодки исключением не являются, проходят многоступенчатый контроль качества. □

**1** Продукция MEGAPOWER производится на заводах, расположенных в Китае, Турции и России, а качество выпускаемых деталей полностью соответствует требованиям технического регламента Таможенного союза 018/2011.





ГАРАЖ

ПО «ТРЕК»

# ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ СО ЗНАКОМ ПЛЮС

В УСЛОВИЯХ СЛОЖИВШЕЙСЯ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ ПОТРЕБИТЕЛЬ СТОЛКНУЛСЯ С РЯДОМ ПРОБЛЕМ ПРИ ВЫБОРЕ И ПОКУПКЕ ЗАПЧАСТЕЙ. ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «ТРЕК» ГОТОВО НЕ ТОЛЬКО ПРЕДЛОЖИТЬ ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ, НО И СТАТЬ НАДЕЖНОЙ ОПОРОЙ ДЛЯ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ □ ВЛАДИМИР ОГОРОДОВ □ ФОТО ПО «ТРЕК»

■ Производственное объединение «Трек» специализируется на изготовлении шаровых опор, рулевых наконечников, стоек стабилизатора, реактивных штанг, сайлент-блоков для отечественных автомобилей и иномарок. Компания «Трек» на рынке с 1995 года и зарекомендовала себя как надежный производитель, уделяя тщательное внимание выпускаемым изделиям на протяжении всей производственной цепочки. Комплекующие под маркой «Трек» пользуются спросом не только у потребителей сегмента aftermarket, но и поставляются на конвейеры автозаводов. Клиентами производственного объединения «Трек» являются заводы ГАЗ, ПСМА РУС, «Ростсельмаш», «Русская механика», «Жуковский веломотозавод» и НАМИ, в частности президентский кортеж Aurus.

Полный цикл производства позволяет компании не только контролировать качество продукции на всех этапах, но и быть максимально гибкими в сроках проектирования и изготовления новой продукции. Высокому качеству изделий спо-

собствует и наличие собственной лаборатории, позволяющей проводить широкий спектр испытаний – от ресурсных с переменными нагрузками, прочностных и климатических до исследований микроструктур материалов. На сегодняшний день ассортимент компании «Трек» насчитывает около 200 наименований продукции, производство лишь одних шарнирных соединений достигает более 1 200 000 штук в месяц.

В 2023 году компания «Трек» идет в ногу с меняющимся автомобильным рынком и продолжает расширять линейку продукции, сохраняя качество и доступные цены. Примером последних новинок являются шаровые опоры на Renault Duster и рулевые наконечники на Renault Logan. За последний год продукция под брендом «Трек» была высоко оценена покупателями на ключевых федеральных маркетплейсах и получила среднюю оценку товара 4.95. Вышеперечисленные факты говорят о высокой удовлетворенности покупателей и неизменности качества продукции. □

**ПРИМЕРОМ ПОСЛЕДНИХ  
НОВИНОК ЯВЛЯЮТСЯ  
ШАРОВЫЕ ОПОРЫ НА RENAULT  
DUSTER И РУЛЕВЫЕ НАКОНЕЧ-  
НИКИ НА RENAULT LOGAN.**







**ДОРОЖНОЕ**

**FM**

**РАДИО**

**ЭТО РОДИНА МОЯ!**

12+  
реклама





# НИ ХОЛОДНО, НИ ЖАРКО

ПРИЧИНА 80% ПОЛОМОК ДВИГАТЕЛЯ В ЛЕТНЕЕ ВРЕМЯ СВЯЗАНА С РАБОТОЙ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ. ИЗБЕЖАТЬ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ЗАТРАТ НА РЕМОНТ ПОМОЖЕТ СВОЕВРЕМЕННО ЗАЛИТЫЙ ПРАВИЛЬНЫЙ АНТИФРИЗ. НЕУДИВИТЕЛЬНО, ЧТО У ПОТРЕБИТЕЛЕЙ РАСТЕТ ИНТЕРЕС К КАЧЕСТВЕННЫМ ОХЛАЖДАЮЩИМ ЖИДКОСТЯМ НА ФОНЕ УХОДА С РЫНКА ЗАРУБЕЖНЫХ КОМПАНИЙ

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО «НТК НОРДОИЛ»

■ Автопром не стоит на месте. Меняется не только дизайн автомобилей, но и конструкция силовых агрегатов: чугун и латунь заменяют облегченными алюминиевыми сплавами; мощность ДВС возрастает за счет использования турбокомпрессоров и непосредственного впрыска топлива; с целью экономии монтажного пространства уменьшаются габариты радиатора, добавляются экологические технологии EGR, DPF, SCR. В итоге со-

временные двигатели становятся более теплонагруженными, а их термостабилизация рассматривается как важнейший фактор увеличения моторесурса. Это обязывает производителей охлаждающих жидкостей постоянно искать новые рецептуры продуктов.

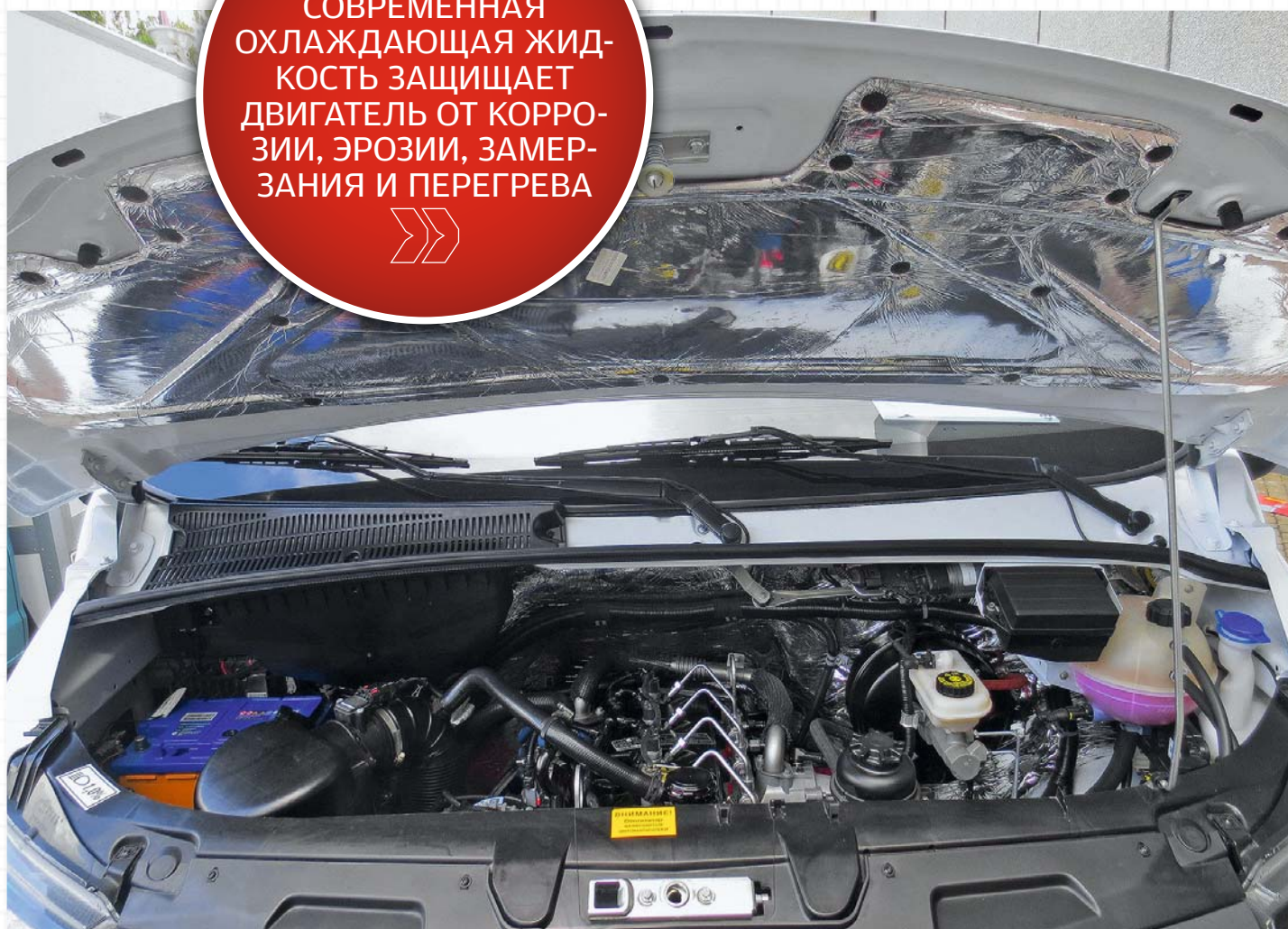
Современная охлаждающая жидкость защищает двигатель от коррозии, эрозии, замерзания и перегрева. Обычная вода не обладает такими свойствами, хотя и считается хорошим

средством охлаждения, поэтому H<sub>2</sub>O присутствует в составе любого антифриза. Все они состоят из этиленгликоля, воды и пакета присадок.

Многие ошибочно полагают, что цвет антифриза сигнализирует о его рабочих качествах. Это не так. Производители добавляют краситель для того, чтобы отличить антифриз от других технических жидкостей в случае протечек, и цвет выбирают исходя из традиций, сложившихся на рынке.

Главное отличие антифризов кроется в технологии присадок. Присадки – это специальные добавки,

СОВРЕМЕННАЯ  
ОХЛАЖДАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ  
ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ ОТ  
КОРРОЗИИ, ЭРОЗИИ, ЗАМЕРЗАНИЯ  
И ПЕРЕГРЕВА







которые защищают от коррозии, кавитации и накипи. Водно-гликолевая основа антифриза провоцирует коррозию и ржавление металлических компонентов системы охлаждения, а присадки нейтрализуют вредное воздействие рабочей жидкости. Несмотря на то, что присадки занимают всего лишь 3-8% состава (речь идет о продуктах для широкого потребления), именно состав присадок и полнота композиции определяют конечные эксплуатационные свойства, срок службы и, соответственно, стоимость антифриза.

Существует две основных разновидности присадок: неорганические и органические. Первые – это соли неорганических кислот: силикаты, бораты, фосфаты, амины, нитраты, нитриты с добавлением органических ингибиторов. Они покрывают всю систему охлаждения защитной пленкой, разделяя коррозионно активную жидкость и металл.

Из-за этой пленки ухудшается теплоотдача, то есть рабочая жидкость хуже принимает тепло в зонах нагрева и хуже отдает тепло в радиаторе. А самый главный недостаток такой технологии заключается в том, что защитный слой выстилает всю систему, поэтому присадки истощаются: спустя три года ингибиторы теряют свои свойства – не обеспечивается защита от коррозии. Антифриз подлежит замене. Следовательно, потребитель несет более высокие сервисные расходы.

Однако у традиционных присадок есть свои преимущества: силикаты лучше остальных ингибиторов коррозии защищают алюминий, только нитриты и молибдаты гарантированно защищают от кавитации крыльчатку помпы и мокрую гильзу в тяжело нагруженных двигателях. Поэтому охлаждающие жидкости с использованием традиционных присадок до сих пор применяются автопроизводителями для первой заливки на конвейере. В Европе доля использования таких антифризов составляет 15%.

Вторая разновидность присадок – органические. Это в основном карбоновые кислоты и их соли, а также другие органические компоненты: себациновая, бензойная и азелаиновая кислоты, толилтриазол, меркаптобензотиазол (азольные ингибиторы добавляются для защиты цветных металлов от коррозии) и др. Это «умные» присадки: как только в системе появляются очаги коррозии, присадки образуют локальный защитный слой и сдерживают дальнейшее разрушение. Уровень защиты медленно снижается в течение длительного периода времени. Ресурс жидкости с органическими присадками выше, чем с неорганическими.

В России автовладельцы постепенно приходят к пониманию, что охлаждающие жидкости нужно выбирать по допускам, как и моторные масла. Но, к сожалению, ситуация, когда продавец или даже автомеханик советует заливать красный или самый дорогой и экологичный зеленый, все еще является обыденной.

Впрочем, производители автомобилей не просто так выпускают сервисные книжки с рекомендациями и выдают одобрения и допуски на охлаждающие жидкости. Поэтому ответ на вопрос о лучшей технологии простой: лучший антифриз тот, который подходит конкретному автомобилю.

А еще важно приобретать охлаждающую жидкость у проверенного поставщика. Например, известный российский производитель моторных масел «НТК Нордоил» в апреле 2023 года запустил на заводе в Московской области линию по производству антифризов.

Линейка антифризов включает сегменты OEM и Premium. Последний

разбит на две категории – грузовую и легкомоторную. Кроме того, производитель позаботился о владельцах иномарок тех автомобильных брендов, которые покинули российский рынок. В ассортименте предлагаются продукты как на основе неорганики (G11), так и с органическими присадками (G12, G12+) – всего более 20 наименований жидкостей в концентрированном и готовом к применению виде.

«В наших антифризах используется этиленгликоль российского производства высшей пробы. Присадки для продуктов линейки OEM закупаются в Европе, а продукты линейки Premium изготавливают с применением качественных китайских присадок, – рассказал технический специалист ООО «НТК Нордоил» Андрей Пильнов. – У самых современных охлаждающих жидкостей уровня VW G12+, G12EVO, которые мы производим из европейских компонентов, ввод присадки составляет 12-14%, у более простых продуктов линейки Premium – 3-8%». Спикер добавил, что продукция завода соответствует всем стандартам качества и безопасности.

«НТК Нордоил» работает с 2020 года. Предприятие выпускает моторные, трансмиссионные и индустриальные масла, антифризы и тосолы. Инвесторы планируют расширить свое производство, и Подмосковье подержало эту инициативу: предприятию выделили земельный участок площадью около трех гектаров по программе поддержки импортозамещения «Земля за 1 рубль». В ближайшее время при содействии властей компания намерена построить в Талдомском районе свой промышленный комплекс. □

**ЦВЕТ АНТИФРИЗУ ПРИДАЕТ КРАСИТЕЛЬ, КОТОРЫЙ НЕ ОПРЕДЕЛЯЕТ СПЕЦИФИКАЦИЮ, КАЧЕСТВО ИЛИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ СВОЙСТВА ПРОДУКТА.**







# МОТОРНЫЕ МАСЛА С БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

ЧЕМ ЗАПУТАННЕЕ И СЛОЖНЕЕ СИТУАЦИЯ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОРЫНКЕ, ТЕМ БОЛЬШЕ ПОЯВЛЯЕТСЯ ВОПРОСОВ ПРО ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ РАСХОДНИКОВ – МОТОРНОЕ МАСЛО. ЕСТЬ НЕКИЙ ОЛИМП, ГДЕ ПРИСУТСТВУЮТ SHELL, TOTAL, MOBIL И ПРОЧИЕ МЭТРЫ С ГРОМКИМИ ИМЕНАМИ, ПОГЛЯДЫВАЮЩИЕ НА ОСТАЛЬНЫХ СВЕРХУ ВНИЗ. ТАКИЕ МАСЛА ИМЕЮТ ОДОБРЕНИЯ МНОГИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, А ЭТО И ЕСТЬ ОСНОВНОЙ ПРОПУСК В «ВЫСШИЙ СВЕТ» АВТОМИРА. НО С НЕКОТОРЫХ ПОР «ОЛИМПИЙЦЫ» ПРЕДПОЧИТАЮТ ИГНОРИРОВАТЬ НАШ РЫНОК, НАИВНО ПОЛАГАЯ, ЧТО ТОТ НЕМИНУЕМО ПРИБЛИЗИТСЯ К КОЛЛАПСУ. ОДНАКО ЖЕ НА ТО И РЫНОК, ЧТОБЫ НАХОДИТЬ НОВЫЕ ИСТОЧНИКИ ТОВАРОВ. И РЕЧЬ НЕ ТОЛЬКО ОБ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОДУКТАХ: ИМПОРТ, КАК И НАЛАЖИВАНИЕ НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ, НИКТО НЕ ОТМЕНЯЛ И НЕ ОТМЕНИТ. В ЧАСТНОСТИ, СВОЮ ПРОДУКЦИЮ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ПОТРЕБИТЕЛЯ ПРЕДЛАГАЕТ КОМПАНИЯ NOMAD LUBRICANTS.







- 1 Маркировка канистр.
- 2 Стикерование готовой продукции.
- 3 Танки для замешивания продуктов и линия розлива.
- 4 Розлив масел в тару.

## ФАКТЫ ИЗ БИОГРАФИИ

Компания Nomad Lubricants существует уже четверть века. Любопытно, что свою деятельность она начала с того, что один из бывших сотрудников Total развернул свой бизнес на арабской земле, сначала в основном ориентируясь на страны Персидского залива. Офис компании Nomad Lubricants расположен в Дубае – в нескольких сотнях метров от самого высокого здания в мире. Производство расположено в другом эмирате – в городе Аджман. Сегодня завод занимает площадь в 20 000 м<sup>2</sup>, включая склад на 13 000 м<sup>2</sup>. Исследовательский центр, аккредитованный сегодня по стандарту ISO 17025, занимает 500 м<sup>2</sup>. Это самый большой и самый современный центр на Ближнем Востоке.

Сам завод – это также самое крупное автоматизированное производство смазочных материалов в регионе. На заводе имеется целых 10 линий розлива готовой продукции. Возможности завода – производство 180 млн литров готовой продукции в год. При этом, что особенно важно для нас, компания Nomad Lubricants обозначила рынок РФ как приоритетный. Экономическое сотрудничество ОАЭ и РФ неуклонно растет долгие годы, а в последнее время ОАЭ зарекомендовали себя как независимое, суверенное государство, которое ведет предсказуемую и надежную политику. Согласно расчетам компании, для удовлетворения российского потребителя необходимо обеспечить наличие на складе в России примерно 5 млн литров продукции.

## ЧТО ИЗ ЧЕГО ПРОИЗВОДИТСЯ?

Производство любого моторного масла основано на двух китах элитной породы – так называемое базовое масло плюс пакеты присадок. И то, и другое непосредственно влияет на качество итогового продукта. Компания Nomad Lubricants имеет возможность приобретать базовые масла у крупнейших мировых нефтедобывающих компаний, расположенных в ближневосточном регионе. Немаловажно, что нефть неглубокого залегания отличается, как известно, особой чистотой. Присадки же компания получает от таких производителей, как Infineum, Lubrizol и Chevron Oronite. Это позволяет производить практически любые моторные масла для легковых автомобилей, грузовиков и мотоциклов. Кроме того, товарная линейка включает в себя трансмиссионные масла, тормозные и охлаждающие жидкости, смазки, автохимию и многое другое – подробности есть на сайте [nomad-lubricants.ru](http://nomad-lubricants.ru). При этом, что для нас особенно интересно, абсолютно вся продукция (сертифицированная согласно ISO 9001, ISO 14001, ISO 17025, API) доступна для российских потребителей.

## ПРЕДНАЗНАЧЕНО ДЛЯ РОССИИ

Ассортимент Nomad заменяет 95% продукции ушедших от нас брендов. Практически продукт Nomad можно подобрать для любого автомобиля. Категория эксплуатации моторных масел – вплоть до SP, диапазон их вязкостей – практически любой, от OW-16 и OW-40 до 5W-30 и 20W-50. В линейку моторных масел Nomad Novo входят масла пониженной вязкости с выраженным эффектом

экономии топлива Novo iono, а также масла с узким спектром применения Novo specific, масла, подходящие для сажевых фильтров и удлинённых интервалов замены Novo 9000 green, масла для широкого спектра применения Novo 9000, а также полусинтетические продукты Novo 7000. В частности, Nomad Novo 9000 5W-30, имеющий лицензию API SP, идеально подходит для бензиновых автомобилей азиатских производителей. Продукт Nomad Novo 9000 SAE 5W40 имеет допуск для бензиновых моторов Mercedes-Benz 229.5, что даёт уверенность в применении этого продукта практически в любых бензиновых моторах. А Nomad Novo 9000 Green SAE 5W30 ACEA C2 C3 с одобрением 229.52 от Mercedes-Benz идеально подходит для дизельных моторов, в том числе с сажевым фильтром, насос-форсунками и системой AdBlue.

Практически вся линейка моторных масел для легкового транспорта уже поставляется и успешно эксплуатируется в РФ. Кроме того, имеется в наличии полный ассортимент масел для МКП, а также широкий ассортимент жидкостей для АКП.

## БЛИЖНЕВОСТОЧНОЕ – ДЛЯ РОССИЙСКОГО!

Продукция Nomad Lubricants гарантированно подходит для круглогодичной эксплуатации в любых регионах РФ. Товары для России производятся на том же оборудовании, что и продукция для всемирно известных нефтяных компаний. При этом компания постоянно наращивает ассортимент своей продукции на российском складе, позволяя каждому автовладельцу уверенно переходить на этот бренд для постоянного применения. Моторные масла, трансмиссионные жидкости, автохимия – при покупке любого нужного расходника достаточно вспомнить только бренд: Nomad Lubricants. Остальное разработчики уже сделали для потребителя. □





# ЧТОБЫ ВСЕ ПРОШЛО ГЛАДКО

УХОД С НАШЕГО РЫНКА ИМЕНИТЫХ БРЕНДОВ, ТАКИХ КАК EXXONMOBIL, SHELL OIL COMPANY, CASTROL, PETRO-CANADA, ОЗНАМЕНОВАЛСЯ СУЩЕСТВЕННЫМИ ИЗМЕНЕНИЯМИ В СТРУКТУРЕ ПРОДАЖ МОТОРНЫХ МАСЕЛ КАК ДЛЯ ГРУЗОВОЙ, ТАК И ДЛЯ ЛЕГКОМОТОРНОЙ ТЕХНИКИ ▢ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ ▢ ФОТО LUBRIGARD

■ Прекращение деятельности ведущих мировых производителей на российском рынке смазочных материалов привело к закрытию их представительств и, по сути, сворачиванию партнерских взаимодействий по развитию фирменной товаропроводящей сети. А ведь именно такое партнерство являлось важнейшей частью обеспечения контроля и гарантий поставок качественных продуктов на российский рынок: продвигая товары премиальных брендов, дилеры постоянно следили за возможным появлением контрафакта. Специалисты мониторили продажи и поставки масел в розничных торговых точках, уровень цен продуктов соответствующего бренда, велась разъяснительная работа на тему отличия подделок от оригинала. Разумеется, весь упомянутый функционал контролировали, координировали и поддерживали представители международного бизнеса.

С вводом санкционных ограничений на поставку продукции, прежде всего европейских и американских производителей смазочных материалов, были развернуты поставки отдельных видов товаров по каналам параллельного импорта. Упрощенная схема таможенного оформления без уведомления правообладателя была введена в соответствии с постановлением правительства № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 и 2023 годах».

ценной схеме таможенного оформления теперь могут производиться через открытие деклараций о соответствии на партии товаров без оформления разрешения импортера или правообладателя. Ранее документ, который подтверждает, что продукция соответствует регламентам ЕАЭС, мог оформить только официальный импортер.

В новых реалиях вероятность появления контрафактной или фальсифицированной продукции характерна именно для оригинального сегмента и для производителей премиального уровня. В погоне за быстрой выручкой и высоким спросом активизировались сомнительные поставщики. Как правило, это не крупные и из-

**ПРОДВИГАЯ НА РЫНКЕ ТОВАРЫ ПРЕМИАЛЬНЫХ БРЕНДОВ, ДИЛЕРЫ ПОСТОЯННО СЛЕДИЛИ ЗА ВОЗМОЖНЫМ ПОЯВЛЕНИЕМ КОНТРАФАКТА**

Следствием этих событий явилось то, что рухнули все ограничительные барьеры по наводнению нашего рынка контрафактной или фальсифицированной продукцией (читай подделками) известных производителей. Причем значительная доля подделок приходилась на продукцию известных, раскрученных брендов.

Существенно, что поставки продукции по упро-







вострые дистрибьюторы, а небольшие логистические и торговые компании, так называемые «челноки».

Чтобы избежать вероятности приобретения фальсифицированной продукции, эксперты советуют покупать смазочные материалы только у проверенных дистрибьюторов и сетей – они дорожат безопасностью клиентов и собственной репутацией.

Взять, к примеру, отечественный бренд смазочных материалов LUBRIGARD PRO. «Производство LUBRIGARD PRO расположено в Турции и Китае. Там мы имеем доступ к хорошему сырью и качественному технологическому процессу. Все формуляции продуктов разрабатываются совместно с производителями присадок», – рассказал Станислав Гутора, технический директор LUBRIGARD.

Для того чтобы автовладельцу остановить выбор именно на линейке моторных масел для легкомоторной техники LUBRIGARD SUPREME PRO, есть несколько причин. Во-первых, вся линейка LUBRIGARD SUPREME PRO успешно прошла испытания, по результатам которых получила лицензии API SP и ILSAC GF-6A. Официально полученные документы подтверждают, что масла соответствуют и превосходят самые современные стандарты классификаций API. Во-вторых, масла для легкомоторной техники выпускаются на зарубежном высокотехнологичном производстве с использованием самых современных пакетов присадок от одного из лидеров «большой четверки» – Afton Chemical Corporation. В-третьих, в составе используются только высококачественные

базовые масла с высоким индексом вязкости производства Северной Америки и Азии. Производитель гарантирует полный отказ от использования базовых масел низкой степени очистки группы I. В-четвертых, моторные масла LUBRIGARD SUPREME PRO максимально защищены от подделок. Производитель находится в России, вся продукция поставляется потребителям с полным пакетом сопроводительных документов в соответствии с нормами и требованиями действующего законодательства (технического регламента Таможенного союза «О требованиях к смазочным материалам, маслам и специальным жидкостям»). Немаловажно и то, что вся продукция LUBRIGARD SUPREME PRO поставляется через собственную дилерскую сеть с контролем уровня рекомендованных розничных цен.

Отдельно стоит обратить внимание на то, что в отличие от продукции локальных производителей смазочных материалов, которые обычно используют пакеты присадок зарубежного и отечественного производства с уровнем качества API SL или SN, линейка моторных масел LUBRIGARD SUPREME PRO получила официальные

одобрения самой современной спецификации API SP. А принимая во внимание обратную совместимость (все последние стандарты отвечают требованиям более ранних классификаций) стандартов API, можно рекомендовать масла LUBRIGARD SUPREME PRO практически для всех марок легкового парка и быть уверенными в качестве предлагаемой продукции.

«Мы говорим не просто поверьте, а проверьте», – предлагают представители LUBRIGARD. Производитель предоставляет своим клиентам гарантию, подкрепленную полисом ведущей страховой компании, и обязуется устранить любой ущерб оборудованию и произвести ремонт любой вышедшей из строя детали, если поломка возникнет в результате применения смазочных материалов LUBRIGARD. Разумеется, при условии соблюдения рекомендаций поставщика и требований производителя оборудования. Тогда все будет гладко, уверен поставщик. □

- 1 Все формулы продуктов разрабатываются совместно с мировыми производителями присадок.
- 2 Вся линейка LUBRIGARD SUPREME PRO получила лицензии API SP и ILSAC GF-6A.







ГАРАЖ

АВТОТОР

# АВТОТОР. МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

ПОСЕЩЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА, ОСОБЕННО ЕСЛИ ЭТО ДАЛЕКО НЕ ПЕРВЫЙ ВИЗИТ НА ПРЕДПРИЯТИЕ ОТРАСЛИ, НЕ ВСЕГДА ПОЗВОЛЯЕТ ОТЫСКАТЬ В ОТЛАЖЕННОМ И СТАНДАРТИЗИРОВАННОМ ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ПРОЦЕССЕ НЕКУЮ ИЗЮМИНКУ. НЫНЕШНЯЯ ПОЕЗДКА НА РАСПОЛОЖЕННЫЙ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ АВТОТОР ПРОХОДИЛА ПО ИНОМУ СЦЕНАРИЮ И УЖ ТОЧНО НЕ ПРЕВРАТИЛА КОМАНДИРОВКУ В РУТИНУ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

## ВЧЕРА

Самым «урожайным» для «АВТОТОР Холдинга» был 2019 год, когда с конвейеров завода сошло 213 153 автомобиля. Продукция была представлена тремя марками: BMW, Hyundai (включая коммерческий транспорт) и KIA. Причем «корейцы» собирались здесь по полному циклу. Дальше – меньше, сначала два года, прошедших под знаком COVID-19, а год 2022-й, сопровождавшийся известными событиями, завершился вы-

пуском 54 129 автомобилей, 76% из которых были представлены брендом KIA. Пять сварочных линий на двух этажах цеха, уникальная контрольно-измерительная машина, в программу которой загружается математическая модель конкретного кузова, и роботизированный

комплекс несколько часов скрупулезно проверяет его геометрию, прессы для штамповки кузовных деталей... Все это в сегодняшних реалиях уже не востребовано? Отнюдь нет – все мощности в полной боевой готовности и находятся в режиме ожидания, а перенастройка

В ПЛАНАХ ЭТОГО ГОДА – ВЫПУСТИТЬ МИНИМУМ 70 000 АВТОМОБИЛЕЙ, А ПЛАНКА 2024 ГОДА ПОДНЯТА ДО 100 000







производства под сварку других кузовов много времени не займет. Важно включиться в процесс в нужное время. Вот что говорит о локализации и возобновлении сборки автомобилей по полному циклу председатель совета директоров ООО «АВТОТОР Холдинг» Валерий Горбунов: «Уже сегодня в формате полного цикла при двухсменной работе мы можем выпускать 160 000 автомобилей. Важно, чтобы к такому количеству был готов рынок». (Полностью интервью с Валерием Горбуновым читайте на стр. 16-17). Из того, что говорил Валерий Горбунов, понятно, что от повышения уровня локализации на АВТОТОРе не отказываются, тем более что в холдинге подтвердили намерение выполнить все обязательства в рамках Специального инвестиционного контракта. Важно все это делать постепенно и в полной гармонии с экономической выгодой. А вот и еще один сборочный участок, претендующий на определение «завода-призрака»: здесь готовилась сборка автомобилей BMW моделей X5, X6 и X7, а запустить производство предполагалось 15 марта 2022 года. В технологическом плане это уникальный участок, на котором можно создавать любые модели, подходящие по техническим параметрам, так что переговоры с новыми партнерами о возобновлении производства здесь, в «призрачном» цехе, уже ведутся.

**1 2** И новый современный сборочный участок, и цех сварки кузовов полностью готовы к работе.  
**3** Линия сборочного конвейера заканчивается постом контроля качества.

## СЕГОДНЯ

В сборочных цехах АВТОТОРа работа кипит – здесь собираются девять моделей (включая коммерческий транспорт) автомобилей китайских брендов Kaiyi,

BAIC и SWM. Скоро обещают запустить и десятую модель, а к концу года модельный ряд может вырасти до 22 наименований. Кроме того, большое внимание уделяется электрическим транспортным средствам – к примеру, 50% выпускаемых здесь коммерческих автомобилей снабжены электрической силовой установкой. Как говорят инженеры завода, «перестройка» прошла без проблем и в штатном режиме. При этом во главу угла ставилась не скорость, с которой нужно было переоборудовать линии сборочного конвейера, а качество продукции, которая на этих линиях будет выпускаться. На вопрос, сколько времени требуется на запуск конвейера для сборки новых моделей, специалисты АВТОТОРа говорят, что не более двух месяцев. Если честно, не зная специфики, судить о том, много это или мало, сложно, но если разобраться в деталях, то можно констатировать, что работа на предприятии была возобновлена в самые короткие сроки. Первыми были запущены модели бренда Kaiyi, и для этого пришлось адаптировать все процессы китайской сборки к нашим особенностям производства,

переписать технологические карты, изготовить новую оснастку... Здесь стоит напомнить, что Kaiyi является дочерней маркой компании Chery Auto, а та в свою очередь очень активно работала с немецкими специалистами. Так что здесь налицо симбиоз китайского трудолюбия и немецкой аккуратности вкупе с высокими технологиями. Да и бренд BAIC, являющийся государственной компанией, в конструкторско-технологическом плане активно работает с Mercedes. Так что представители китайской «госприемки», присутствовавшие при подготовке своих моделей к запуску, качеству производственных линий уделяли самое пристальное внимание. Завод заработал, и в планах этого года – выпустить минимум 70 000 автомобилей, а планка следующего года поднята до выпуска не менее 100 000 штук.

## ЗАВТРА

На самом деле «завтра» АВТОТОРа началось уже сегодня, и оно напрямую связано со Стратегией развития автомобильной промышленности Российской





**1** Заключительный этап проверок включает дождевальную камеру и световой тоннель.

Федерации. В рамках дополнительного соглашения к Специнвестконтракту с Минпромторгом и правительством Калининградской области «АВТОТОП Холдинг» завершает создание кластера по производству автомобилей и автокомпонентов. Сердцем комплекса (а это 12 заводов) станет площадка по сборке электромобилей, причем полностью локализованных: основная часть комплектующих будет создаваться на заводах кластера, а остальные на дру-

гих предприятиях Калининградской области. Важно и то, что на новой площадке АВТОТОПА будут производиться комплектующие не только для электромобилей. Сварка и окраска кузовов электромобилей, электродвигатели, включая «начинку», литье и механическую обработку корпусов, системы управления силовой установкой и процессами в АКБ, инверторы, производство и окраска пластиковых деталей... Отдельного внимания заслуживает литейно-



механический завод, в цехах которого будет алюминиевое производство (литье под низким и высоким давлением и изготовление деталей методом экструзии), отливки из чугуна и стали, а также механическая обработка отлитых деталей. Все перечисленное будет производиться на территории нового кластера, общая площадь цехов которого составляет 60 000 м<sup>2</sup>. Здесь же будет происходить сборка аккумуляторных батарей – совместный проект «АВТОТОП Холдинг» и корпорации «Росатом», в котором поставщиком ячеек будет компа-







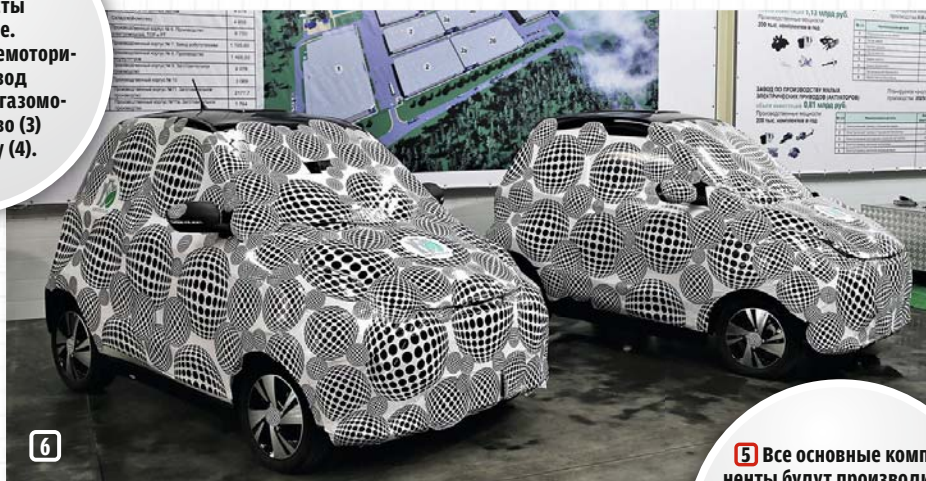
**2** В заключение обязательные тесты на полигоне.

**3 4** Примеры ремоторизации: перевод автомобилей на газомоторное топливо (3) и электротягу (4).

ния РЭНЕРА. «Пилотная» партия электромобилей будет выпущена уже в четвертом квартале этого года, а в первом квартале 2024-го начнется серийный выпуск машин. Помимо электромобилей, на этой же площадке в цехах Балтийского завода роботехники будут выпускаться средства передвижения и реабилитации для маломобильных граждан. И если работу нового кластера считать днем завтрашним, то перспективы можно определить как ближайшие и весьма оптимистичные.

## НОВАЯ ИНИЦИАТИВА

В Калининградской области был утвержден план мероприятий, согласно которому предполагается поэтапно переводить транспорт с двигателями внутреннего сгорания на электротягу. Так на АВТОТОРЕ появился термин «ремоторизация». Причины для появления этого нового направления не только экологические, что тоже важно, но, в первую очередь, экономические. Проблемы с поставками запасных частей серьезно сказались и на их цене, что серьезно влияет на стоимость владения «пожилыми» автомобилями с ДВС. В то же время, помимо технического переоснащения, в качестве бонуса участник программы ремоторизации получает льготы, которыми обладает владелец электромобиля. Осуществление этого проекта именно на АВТОТОРЕ вполне очевидно. Во-первых, здесь есть все возможности для переоборудования автомобиля в «электричку» в заводских условиях, тем более что в НАМИ уже завершена работа над сертификатом для нового стандарта, который утвержден Правительством Российской Федерации. То есть с постановкой на учет переоборудованного в заводских условиях автомобиля



никаких трудностей не предвидится. Во-вторых, все узлы, связанные с электрической силовой установкой, производятся локально, а значит, и цена на них будет соответствующей. Рассматриваются и варианты использования самого дорогого компонента электромобиля – аккумуляторной батареи. Например, возможность взять ее в аренду или в лизинг. Стоимость комплекта для переоборудования будет названа после оценок всех составляющих локального производства, но, как говорили специалисты, занимающиеся этой программой, сами для себя они уже определили «красные линии», переход за которые может существенно снизить интерес к проекту. А вот что касается стоимости работ, то для конечного потребителя услуги по ремоторизации не должны превысить 100 000 рублей. Согласитесь, решение хоть и необычное, но достаточно интересное и не без перспективы. Еще одно предложе-

ние, инициированное АВТОТОРОМ и осуществляемое в партнерстве с «Газпромом», – перевод автомобилей на газомоторное топливо, и прежде всего, на метан. Вроде бы, здесь нет ничего необычного, но главное в том, что автомобили уже на заводском конвейере будут оснащаться газобаллонным оборудованием с получением соответствующего сертификата для постановки на учет. И опять же, важные элементы установки, такие как редукторы и детали оборудования для газовых заправок (которых сейчас в стране явно не хватает), будут производиться на предприятиях нового кластера. □

**5** Все основные компоненты будут производиться на площадках нового кластера.

**6** Это даже не прототипы. Пока констатация факта – здесь будут производиться электромобили.





# ВЫБИРАЕМ ШИНЫ ДЛЯ ФУРГОНА. ПРОДОЛЖЕНИЕ

В МАЙСКОМ НОМЕРЕ НАШЕГО ЖУРНАЛА БЫЛ ОПУБЛИКОВАН МАТЕРИАЛ О ТОМ, КАК МЫ ЗАДАЛИСЬ ЦЕЛЬЮ ВЫБРАТЬ ОПТИМАЛЬНЫЕ ЛЕТНИЕ ШИНЫ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ СЕГМЕНТА КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА, ГРУЗОВОГО MERCEDES SPRINTER. РАССМОТРЕВ «РЯД КАНДИДАТУР», СВОЙ ВЫБОР ОСТАНОВИЛИ НА TRIANGLE CONNEX VAN TV701 В ПОДХОДЯЩЕМ ДЛЯ SPRINTER РАЗМЕРЕ 225/75R16С. НЫНЕШНИЙ ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ ПРЕВЫШАЕТ 3000 КМ, И НА ОСНОВАНИИ СУБЪЕКТИВНЫХ ОЦЕНОК ВПОЛНЕ МОЖНО СДЕЛАТЬ ВЫВОД, НАСКОЛЬКО ОПРАВДАЛИСЬ ОЖИДАНИЯ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА





## ТРУДНОСТИ ВЫБОРА

Действительно, в нашем случае с выбором все было далеко неочевидно. На российском рынке до сих пор присутствуют шины широко известных брендов, но продукция из Поднебесной составляет им серьезную конкуренцию – хорошим примером являются китайские автомобили, число которых на наших дорогах стремительно увеличивается. Кроме того, нужно было учитывать, как будут развиваться события в недалеком будущем, а особых сомнений в том, из каких регионов в Россию будет экспортироваться наибольший объем продукции, у нас не было.

После того как со страной производства мы определились, дальше все пошло по накатанной схеме. На что мы в первую очередь обращаем внимание при выборе любого продукта? Правильно, на узнаваемость бренда. И в этом случае марка Triangle уже заработала в России определенные предпочтения. В очередной раз можно отметить, что вся продукция компании производится на современном и высокотехнологичном предприятии, годовая производственная мощность которого составляет 30 миллионов шин 5000 типоразмеров, а поставки продукции осуществляются в почти две сотни стран и регионов по всему миру. В нашем случае самым важным аргументом стало то, что Triangle является признанным экспертом в области разработки и производства шин для коммерческого транспорта. Причем от типоразмеров, подобных тому, что представлен на нашем тесте, до крупно- и сверхкрупногабаритных шин. Важно и то, что Triangle имеет свое представительство в России, а значит, и частные лица, и крупные автопарки всегда могут рассчитывать на обратную связь и консультации со стороны производителя шин.

Вот так, взвешивая все за и против, пересматривая каталоги различных брендов, знакомясь с результатами независимых испытаний и анализируя ход жарких баталий на интернет-форумах, мы остановились на Triangle Connex VAN TV701.

## ЗАДАЧИ, КОТОРЫЕ ПРЕДСТОЯЛО РЕШИТЬ

В нашем первом материале о Triangle Connex VAN TV701 мы сделали акцент на том, что для нас был важен баланс характеристик этой шины. Здесь нужно внести некоторую ясность. Как правило, выбирая шины для коммерческого транспорта, водители на первое место ставят основное предназначение того самого транспорта. Магистральные перевозки, развозка товаров в мегаполисах, работа автомобиля в сложных дорожных и климатических условиях... Дмитрий Меркушев, владелец нашего грузовичка Mercedes Sprinter, профессионально не связан исключительно с коммерческими грузоперевозками, а значит, и шины с «узконаправленными» характеристиками его не устраивали. Отсюда и тот самый баланс характеристик, или, скорее, универсальность применения, которую мы хотели бы видеть у выбранных для теста шин. Пусть и не все, но многое в этом мире определяется деньгами, особенно если эти деньги значатся в графе «накладные расходы». Шины для коммерческого транспорта как раз из этой графы, и стоимость в менее чем 25 000 рублей за комплект

**ОЩУЩЕНИЕ, ЧТО СИДИШЬ ЗА РУЛЕМ СЕДАНА ИЛИ КРОССОВЕРА, ОБУТОГО В ШИНЫ ПРЕМИАЛЬНОГО СЕГМЕНТА, А НЕ УПРАВЛЯЕШЬ ГРУЗОВИЧКОМ.**



- 1** В поворотах на гравийных дорогах Connex VAN TV701 держит уверенно.
- 2** Курсовая устойчивость тоже на хорошем уровне. Даже при наличии колеи.
- 3** Торможение на гравии вполне предсказуемо.

ровочном стенде. Впрочем, это не особенно удивило – о высоких технологиях производства Triangle уже было сказано.

## ВСЕ КАК ОБЕЩАЛИ

Triangle Connex VAN TV701 указанного выше размера выглядит вполне привлекательно даже в нашем случае, с небольшим объемом перевозок «за деньги».

Следующей важной характеристикой шин для коммерческого транспорта является их грузоподъемность. Особенное внимание на этот параметр обращают российские водители – езда с «перегрузом» у нас не редкость. Согласно данным евроэтикетки, индекс грузоподъемности Triangle Connex VAN TV701 нашего размера составляет 121/120 (1400/1450 кг) при индексе скорости S (до 180 км/ч). С учетом того, что грузоподъемность Mercedes Sprinter порядка 1200 кг, причин для волнений по поводу того, что шины груженого автомобиля не сдюжат, не было никаких.

А вот что насторожило при первом знакомстве – это чисто «магистральный» рисунок протектора. Для регулярных поездок с междугородними перевозками по «отутюженным» трассам – то, что надо, а вот как справятся шины с не столь хорошими дорогами? И это был первый вопрос, на который нам предстояло найти ответ. Правда, этот вопрос так и остался единственным перед тем как шины были смонтированы на диски и установлены на автомобиль. Кстати, первый хороший результат Connex VAN TV701 показали уже на баланси-

«Они удивительно тихие, и ехать на них очень комфортно – неровности дорожного покрытия шины отлично нивелируют. Ощущение, что сидишь за рулем седана или кроссовера, обутого в шины премиального сегмента, а не управляешь грузовичком», – вот самый первый отзыв нашего тест-пилота Дмитрия Меркушева о Connex VAN TV701. Высокая оценка полностью подтвердила «обещания» разработчиков Triangle – согласно евроэтикетке, уровень шума, издаваемого шиной при движении, составляет 72 децибела, что соответствует индексу В градации от А до С. Если от «протокола» вернуться к оценке субъективной, лично мне Connex VAN TV701 показались даже более тихими, чем ряд шин с такими же «паспортными» данными, поэтому с мнением Дмитрия я полностью согласен.

В первом материале уже говорилось, что акустический и динамический комфорт для водителей, занимающихся грузоперевозками, далеко не всегда стоит на первом месте, а вот топливная экономичность важна, причем не только для профи, но и для простых автомобилистов. Наш водитель представляет некий симбиоз первой и второй категорий, а проводить замеры расхода топлива мы не стали по одной причине. Пробег (те самые 3000 км) и расход топлива можно

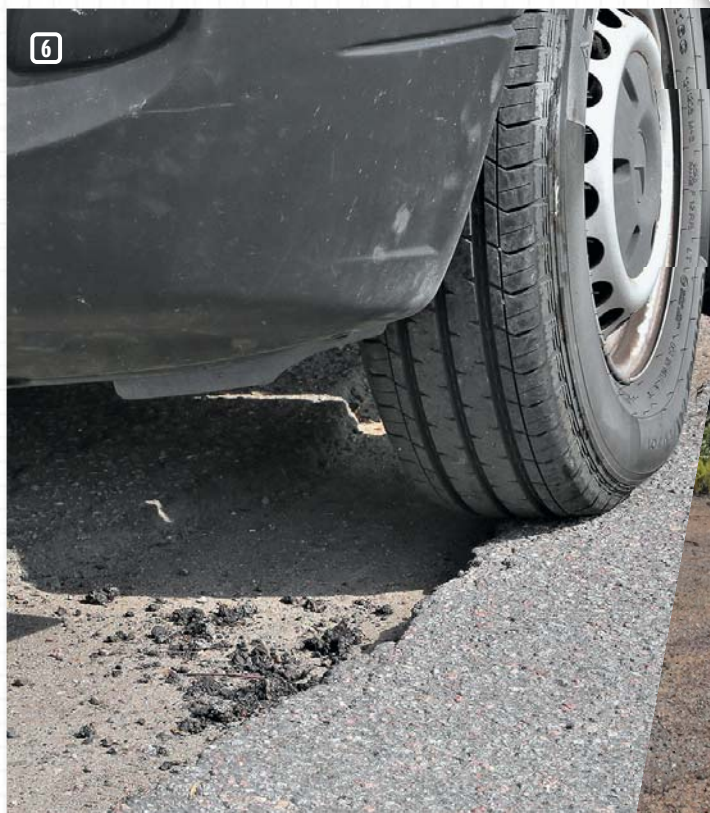




**1 2 3** На обычной и смещенной «змейках», а также на «лосином тесте» до предела сцепления шин так и не дошли.



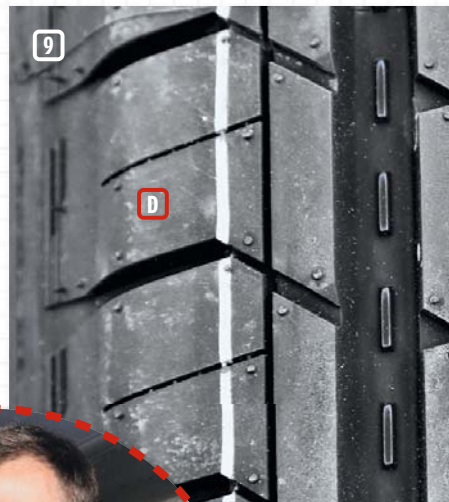
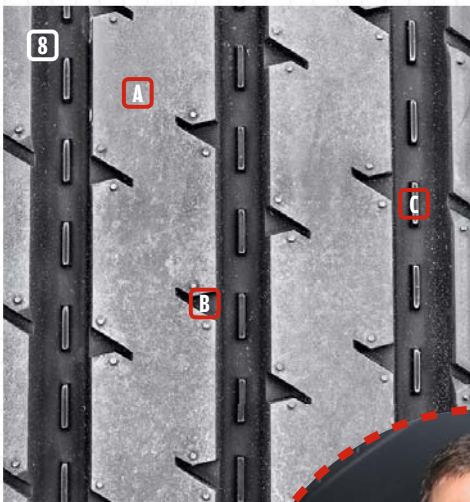
**4** При экстремальном вождении шины тоже уверенно держали дорогу.  
**5** Впечатление от торможения со скорости 60 км/ч и 80 км/ч смазала работа ABS.  
**6** С российскими «направлениями» Connex VAN TV701 справляется без труда.



зафиксировать, но все это время автомобиль эксплуатировался с различной загрузкой, поэтому сколько-либо точно определить топливную эффективность шин было невозможно. Тем не менее Дмитрий отметил тот факт, что выкат незагруженного автомобиля на Connex VAN TV701 лучше, чем на тех шинах, которые он использовал ранее. Отсюда вывод, что шины Triangle обладают низким сопротивлением качению и вполне соответствуют зафиксированному евроэтикеткой индексу топливной экономичности В (градация от А до Е).

Теперь о рисунке протектора, который поначалу вызвал некоторые сомнения в универсальности эксплуатации шин. Но сначала небольшая ремарка, касающаяся периода применения этих шин. На боковине есть обозначение M+S, то есть «грязь и снег», но проводить эксперименты с заснеженным дорожным покрытием я бы не советовал. А вот в межсезонье использование Connex VAN TV701 вполне возможно. Если вернуться к первому впечатлению, то дизайн протектора показался максимально простым, с жестким составом резиновой смеси. Последнее подтвердили 69 единиц по шкале Шора – аванс на хорошие показатели износостойкости. В рисунке протектора два сплошных широких ребра в центральной части и два узких, соединенных с монолитными блоками в боковой части. Идеальное решение для движения по магистрали – жесткие





на гоночную трассу было бы чересчур, тем более что «поскользнуть» можно и на классических упражнениях, таких как «змейка» и «лосиный тест». Раз за разом Сергей выполняет упражнения, но характерного свиста, свидетельствующего о срыве шин, мы так и не услышали.

Вскоре Меркушев-старший выносит вердикт: «Можно пробовать и дальше, но довести эти шины до срыва без риска уложить фургон с высоким центром тяжести на бок вряд ли получится».

Вот таким был факультатив эксплуатационного теста шин Triangle Connex VAN TV701. В заключение стоит вернуться к тому, что действительно очень важно для шин, используемых в коммерческом секторе. Я имею в виду такой показатель, как износостойкость. Во многом ходимость Connex VAN TV701 определяется жестким протекторным слоем и оригинальным составом резиновой смеси. Кроме того, глубина протектора новой шины составляла 8,1 мм, а при пробеге более 3000 км по различным дорогам и с разной степенью загрузки – 7,43 мм. Таким образом, перспективы Connex VAN TV701 в плане износостойкости достаточно оптимистичные. □

ребра в центре обеспечивают курсовую устойчивость, а стабильные блоки в боковой части шины не подламываются при прохождении поворотов.

Теорию в полной мере подтвердила практика – на скоростной магистрали Connex VAN TV701 демонстрировали не только высокий уровень комфорта, но и хорошую управляемость. Торможение на сухом асфальте также показало хорошие результаты, но здесь нужно небольшое пояснение. Во-первых, для четкого анализа того, насколько длинным или коротким будет тормозной путь, нужна некая отправная точка, которой может быть или шина-конкурент, или предыдущая модель этого бренда. Во-вторых, хорошая работа антиблокировочной системы тормозов «Спринтера» не позволяла, как мы ни старались, заблокировать колеса до юза. Поэтому полученные результаты замеров вряд ли могут дополнить характеристики шин. Важно другое – при торможении, в том числе и экстренном, всегда было понимание того, где автомобиль остановится. К большому нашему сожалению, мы в полной мере не смогли проверить управляемость и торможение на мокром покрытии – в Северо-Западном регионе, где проходила основная часть теста, серьезных дождей не случилось. А с теми небольшими осадками, которые выпадали, Connex VAN TV701 справлялся без труда. В результате



в состоятельности конструктивных решений, направленных на борьбу с аквапланированием, у нас сомнений не возникло.

## ВНЕ ПЛАНА

Дав положительный ответ на вопрос, стоит ли рекомендовать Triangle Connex VAN TV701 для использования в грузоперевозках, мы решили расширить собственное представление об этих шинах.

К примеру, нам было интересно, как протектор со столь незамысловатым рисунком поведет себя на грунтовых и гравийных дорогах, да еще и при активном вождении. Тем более что Дмитрий Меркушев не понаслышке знаком с автомобильным спортом. Нет-нет, все было в рамках ПДД и без помех другим участникам движения, но и этот «сверхнормативный» тест шины выдержали с честью. Формат эксплуатационного теста не предполагал инструментальных замеров, и результаты базировались на субъективных впечатлениях опытного водителя. Таким образом, программа-минимум была выполнена. Но хотелось какой-то изюминки. Например, найти предел сцепления. Для этого мы привлекли еще одного независимого эксперта – отца Дмитрия, мастера спорта Сергея Меркушева, автогонщика, который блистал на трассах ралли. Отправлять Mercedes Sprinter

**7** На асфальте шины демонстрируют высокий уровень динамического и акустического комфорта.

**8** **A** Жесткие центральные ребра обеспечивают хорошую курсовую устойчивость.

**B** «Насечки» на краях ребер препятствуют возникновению звукового резонанса.

**C** Такой «пунктир» препятствует растрескиванию канавок, а сами канавки эффективно отводят воду из пятна контакта.

**9** **D** Жесткие непрерывные блоки способствуют хорошей управляемости при прохождении поворотов.

**10** Дмитрий Меркушев: «Пока впечатления от Connex VAN TV701 самые благоприятные».





# НЕ ПРОСТО ЗЕЛЕНАЯ

ДВА ГОДА НАЗАД КОНЦЕРН NOKIAN TYRES ПРЕДСТАВИЛ ОЧЕРЕДНУЮ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНИЦУ НАПРАВЛЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ШИН – МОДЕЛЬ HAKKA GREEN 3. ФИНСКИЕ ШИННИКИ НЕ ТОЛЬКО ЯВЛЯЮТСЯ ПРИЗНАННЫМИ ЭКСПЕРТАМИ В РАЗРАБОТКЕ ПРОДУКТОВ ДЛЯ «СУРОВЫХ ЗИМНИХ УСЛОВИЙ», НО И ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ЗАНИМАЮТСЯ УЖЕ ДАВНО И СЕРЬЕЗНО. КАК ЖЕ ЗАБОТА ОБ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ СКАЗАЛАСЬ НА ДРУГИХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ «ЗЕЛеной ХАККИ»?  СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ  ФОТО АВТОРА

■ На тесте представлена шина в размере 195/55R15 с индексом скорости V, то есть рассчитанная на движение со скоростью до 240 км/ч. Но сначала о том, что такое эконошины. В случае с HAKKA Green 3 это не только улучшенные показатели топливной экономичности (индекс «В» согласно евроэтикетке с градацией от «А» до «Е»), а значит, и пониженные выбросы вредных веществ в атмосферу, но и высокий уровень износостойкости (по сравнению с предыдущей моделью он повышен на 35%), что позволяет значительно продлить жизненный цикл шины. Кроме того, в состав резиновой

смеси входят натуральные компоненты, что значительно сокращает токсичность резиновой крошки, которая так или иначе образуется при эксплуатации шины, да и процесс утилизации становится с точки зрения экологии более чистым.

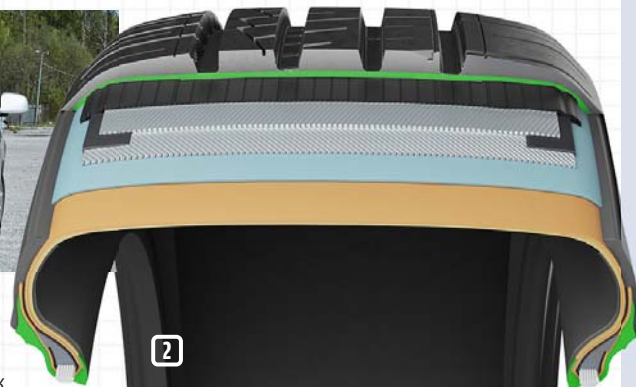
Тем не менее конечному потребителю продукта нужно иметь в виду, что топливная экономичность, во многом обеспеченная низким сопротивлением качению эконошины, – это далеко не сиюминутная выгода, но за год, в зависимости от пробега, 2-3 тысячи рублей сэкономить можно.



Гуру мастерства вождения Андрей Васильевич и Андрей Андреевич Герасенковы.







И еще. Производство экошин – штука недешевая, что, естественно, скажется и на конечной цене продукта. Но если «зеленая» шина в дополнение к экологическим кондициям обладает и другими высокими характеристиками, то игра стоит свеч?

Сразу после установки Hakka Green 3 я отметил вполне приличный акустический комфорт, который, по данным евроэтикетки, отмечен индексом «А» (с градацией от «А» до «С»), а уровень внешнего шума в численном выражении составляет 69 дБ. Что касается комфорта динамического, то информацию о трещинах и неровностях асфальта шина в салон транслирует, но делает это достаточно деликатно. Так что и по этому пункту зачет. Тормозной путь на сухом асфальте коротким не назовешь, но, по привычке к шине, можно без труда прогнозировать расстояние, на котором автомобиль остановится. Кстати, слова о предсказуемом поведении Hakka Green 3 будут звучать и дальше, и это одна из сильных сторон этой шины. Курсовая устойчивость, вне зависимости от скорости, на высоте, стабильно ведет себя шина и в поворотах – на дуге автомобиль четко следует за поворотом

руля. А вот активное маневрирование «зеленая» шина не одобряет – предел сцепления наступает достаточно быстро. Но и здесь есть повод для оптимизма, так как резкого срыва не происходит, а плавное скольжение легко нивелируется работой педалью газа.

Для закрепления впечатлений было решено привлечь независимых экспертов, причем таких, которые об управлении автомобилем знают решительно все: руководителей Санкт-Петербургского Центра высшего водительского мастерства Андрея Васильевича и Андрея Андреевича Герасенковых. С именитым раллистом, мастером спорта международного класса

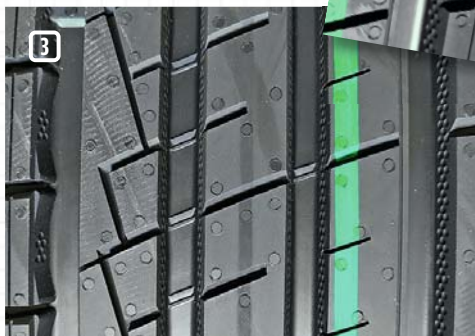
Андреем Герасенковым-старшим мы дружим давно, и его мнению я всецело доверяю. Даже не садясь за руль, Андрей Васильевич «препарировал» Hakka Green 3: «Отлично подойдет для умеренной по температуре и дождливой погоды нашего Северо-Западного региона. Обрати внимание на широкие продольные канавки и сеть поперечных канавок как в центральной, так и в боковых зонах – такая система дренажа наверняка позволит уверенно управлять автомобилем на мокрой дороге». Все верно, высокие дождевые характеристики летних шин – «фишка» разработчиков Nokian Tyres, и Hakka Green 3 в очередной раз подтвердила их успешную работу в этом направлении.

Особенно понравилась стойкость шины к аквапланированию: в заполненной водой и достаточно глубокой колее автомобиль не проявлял склонности к всплыванию даже при скорости 90 км/ч. Маневрирование и торможение на холодной мокрой дороге (индекс «В» евроэтикетки) Hakka Green 3 также выполняла на твердую пятерку. Кстати, анализируя рисунок протектора, Герасенков-старший отметил и то, о чем уже было сказано выше: приближаясь к совершенству «мокрые» характеристики и снижая сопротивление качению, финские инженеры

частично пожертвовали показателями сцепления на сухом асфальте. Это, уже в режиме практики, подтвердил и Андрей Андреевич Герасенков: «Стандартное упражнение "змейка" старался проходить, раз за разом увеличивая скорость. В какой-то момент шины начали скользить, и я был уверен, что зацеплю последний конус. Но достаточно было правильно отработать педалью газа, чтобы автомобиль скорректировал траекторию. Любые шины имеют предел сцепления, правда, в разных скоростных интервалах, но в случае с Hakka Green 3 важно, что эти шины очень предсказуемы, и можно быть уверенным, что неприятных сюрпризов они не преподнесут».

В заключение небольшое резюме. В целом третье издание экологичной Hakka Green не разочаровало, и эти шины можно смело рекомендовать самой широкой категории водителей, но лучше всего они подойдут жителям регионов с умеренной температурой и нередкими осадками. К плюсам можно отнести и неплохой баланс характеристик, а топливная экономичность, пусть и небольшая, и неплохая стойкость к износу станут приятными бонусами. □

- 1** Начало скольжения не является сюрпризом и легко компенсируется работой педалью газа.
- 2** Более плотная навивка стальной проволоки обеспечивает жесткость брекера, а количество резины в подканавочном слое увеличено. Глубина протектора около 8 мм!
- 3** Нарезка каналов на центральных ребрах позволяет и жесткость ребер сохранить, и эффективно отводить воду в продольные канавки.
- 4** Выступы на краях шашек в плечевой зоне ускоряют отвод воды из продольных канавок. Здесь используется эффект Коанда, определяющий движение жидкости вдоль поверхности.







# РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

## EXEED RX

от 5 400 000 ₽

Пятиместный Exeed RX имеет габариты 4781x1920x1671 мм при колесной базе 2815 мм.

Под капотом здесь установлен 2,0-литровый турбомотор, дефорсированный до 249 л. с. Он работает в паре с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач и полным приводом с возможностью принудительной блокировки муфты. Подвеска кроссовера, впервые среди моделей Exeed, оснащена адаптивными амортизаторами. В богатое оснащение Exeed RX входят 8 подушек безопасности, кожаный салон, передние кресла с электроприводом, функция массажа для переднего пассажира, обогрев и вентиляция на всех сиденьях, панорамная крыша, отдельный климат-контроль, медиацентр, адаптивный «круиз» с электронными ассистентами водителя, 20-дюймовые легкосплавные диски и т. д.



## GAC G58

В новом кузове GAC G58 стал крупнее предшественника: длина кроссовера увеличилась на 45 мм, до 4980 мм. Выросла и колесная база, причем сразу на 120 мм (!), так что в салоне будет не тесно даже несмотря на наличие третьего ряда сидений. Китайцы позаботились как о комфорте, так и о безопасности пассажиров: уже в «базе» есть 3-зонный климат-контроль и 6 подушек. Также в стандартное оснащение входят 19-дюймовые легкосплавные колеса, передние сиденья с электроприводом и обогревом, кожаная обивка, медиацентр с 10,1-дюймовым экраном, бесключевой доступ, камера заднего вида и электропривод двери багажника. Под капотом – 2,0-литровый турбомотор с мощностью, заниженной до «льготных» 248 л. с. Двигатель сопряжен с 8-ступенчатым автоматом Aisin и полноприводной трансмиссией с электрогидравлической муфтой BorgWarner. В средней комплектации, где будут адаптивные фары, обогрев руля и сидений второго ряда, панорамная крыша, 14,6-дюймовый экран медиацентра, штатный видеорегистратор, камеры кругового обзора, адаптивный «круиз» и 20-дюймовые колеса, такой кроссовер стоит 3 799 000 р. А топ-версия с колесным эйрбэгом водителя, памятью настроек сидений, аудиосистемой Alpine и расширенным набором электронных ассистентов обойдется в 4 066 000 р.

от 3 499 000 ₽



## CHERY TIGGO 7 PRO MAX AWD

Главное новшество Chery Tiggo 7 Pro Max с приставкой AWD – это сама система полного привода с электронно-блокируемой межосевой муфтой. Причем такая трансмиссия



ставится в паре с 1,6-литровым турбомотором, который не только больше по объему, чем «полторашка» переднеприводных версий, но также выдает чуть больше «лошадей» (150 против 147) и ньютонметров (275 против 210). Но и это не все «бонусы», которые дает шильдик

от 3 199 900 ₽

AWD: в довесок к более мощному мотору и полному приводу идет 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями, который

ставится вместо вариатора. А еще наличие полного привода гарантирует штатные камеры кругового обзора, передние датчики парковки, беспроводную зарядку, атмосферную подсветку салона и систему Chery Connect, позволяющую активировать различные функции кроссовера (вплоть до запуска двигателя) через приложение в смартфоне. Правда, в начальной комплектации Elite за полный привод нужно будет доплатить 440 тысяч рублей, а в максимальной Ultimate – 360 тысяч.



## CHANGAN CS75PLUS

В России начались продажи кроссовера CS75plus: он стал 14-й моделью в гамме китайской марки Changan на нашем рынке. По своим габаритам (4700x1865x1710 мм) и колесной базе (2710 мм) новинка Changan метит в конкуренты Haval F7 и Chery Tiggo 8, правда выбора двигателей или трансмиссий здесь нет. Этот кроссовер доступен с единственным возможным 1,5-литровым турбомотором мощностью 178 л. с. с 6-ступенчатым автоматом Aisin и приводом на переднюю ось. Комплектация у Changan CS75plus в России одна, но богатая. В нее входят полностью светодиодная оптика, электрзеркала с подогревом, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски, панорамная крыша, отделка сидений перфорированной экокожей, 7-дюймовая панель приборов, медиасенсор с 12,3-дюймовым дисплеем, беспроводная зарядка, климат-контроль, встроенный видеорегистратор, электропривод двери багажника, дистанционный запуск двигателя, передние кресла с электро-регулировками и обогревом, адаптивный круиз-контроль с функцией удержания в полосе, камеры кругового обзора, а также фронтальные, боковые подушки и шторки безопасности.

от 2 749 900 ₽



от 1 949 000 ₽

## HAVAL M6

Российским покупателям новый кроссовер будет доступен с 1,5-литровым турбомотором мощностью 143 л. с., который идет в паре с 6-ступенчатой механической или 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией (за последнюю нужно доплатить 150 тысяч). Haval M6 доступен в трех цветах (белом, черном и сером) и единственной, но неплохо оснащенной комплектации. В нее войдут две подушки безопасности, полностью светодиодная оптика, круиз-контроль, камера заднего вида, задний парктроник, противобуксовочная система, климат-контроль, медиасенсор с 10,25-дюймовым экраном. А в качестве опции будет доступен подогрев передних сидений и зеркал. Заявлено, что Haval M6 прошел адаптацию к эксплуатации в России. Основные элементы кузова кроссовера оцинкованы, а колесные арки и нижняя часть обработаны специальным антикоррозийным составом. Пока такие кроссоверы везут к нам из Китая, но позднее эту модель планируется локализовать на заводе Haval в Тульской области.

## HONGQI H9

Этот лимузин длиной 5137 мм (колесная база 3060 мм) — прямой потомок китайской «Волги», так как история FAW как производителя легковушек началась с выпуска ГАЗ-21. И хотя сейчас от бывшего сотрудничества первого китайского автоконцерна с СССР не осталось и следа, в облике Hongqi H9 можно уловить нотки любимого автомобиля советских чиновников и таксистов. Китайский седан оснащен 2,0-литровым турбомотором мощностью 245 л. с. с 7-ступенчатым «роботом» и приводом на заднюю ось. Комплектация одна, но очень богатая. Сюда входят светодиодная оптика, адаптивный дальний свет, 4-зонный климат-контроль, подогрев и вентиляция передних и задних сидений, подогрев руля и зеркал, массаж для задних пассажиров, отделка сидений кожей наппа, медиасенсор с 12,3-дюймовым экраном, системы помощи водителю и многое другое.



от 7 490 000 ₽

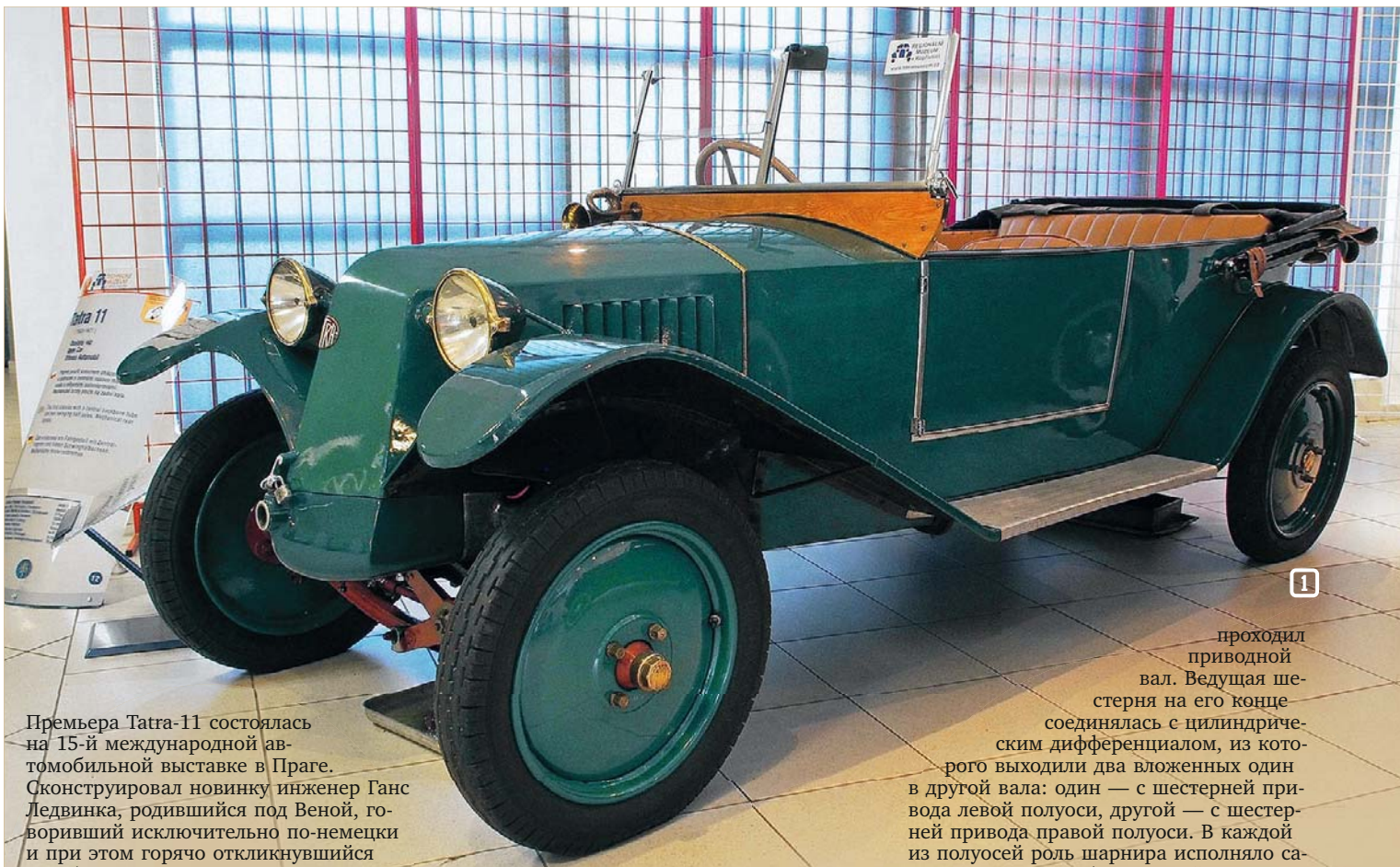
## EVOLUTE i-SKI

Этот электрический кроссовер — одноклассник таких моделей, как VW Tiguan и Kia Sportage. Его длина составляет 4565 мм при колесной базе 2715 мм. Evolute i-Ski оснащен синхронным электромотором мощностью 204 л. с. с приводом на переднюю ось и тяговой батареей на 85,9 кВт·ч. До 100 км/ч электрокроссовер разгоняется за 8,6 секунды, а заявленный запас хода составляет 511 км. Новинка предлагается в одной, но богатой комплектации. Сюда входят 6 подушек безопасности, 19-дюймовые легкосплавные диски, панорамная крыша, светодиодная оптика, бесключевой доступ, электропривод двери багажника, передние сиденья с электроприводом, функции вентиляции и массажа для водителя, электронная приборная панель и медиасенсор с экранами диагональю 10,25 дюйма, климат-контроль, встроенный видеорегистратор, камеры кругового обзора и системы помощи водителю. Специально для России электрокроссовер также оснастили «зимним пакетом», куда включены электрообогревы руля, передних сидений, форсунок стеклоомывателя и боковых зеркал. Если воспользоваться кредитной спецпрограммой, на эту модель можно получить государственную субсидию в 625 тысяч.



от 4 615 000 ₽





Премьера Tatra-11 состоялась на 15-й международной автомобильной выставке в Праге. Сконструировал новинку инженер Ганс Ледвинка, родившийся под Венной, говоривший исключительно по-немецки и при этом горячо откликнувшийся на образование на руинах Австро-Венгерской империи нового государства — Чехословацкой республики.

Собственно, торговая марка Tatra и возникла на волне национального самосознания. Произошло это в марте 1919 года. Но кое-какие вопросы остались. Tатры — это горы. Назвать автомобиль «Tатрой» в единственном числе — все равно что вместо «Жигули» написать «Жигуль». Хотя были и гостиницы «Tатра», и рестораны. Потом Tатры — это горы на границе Польши и теперешней Словакии, а выпускавший машины Tatra завод Koprivnická vozovka находился у других гор — Бескид!

Под маркой Tatra выпускали самые что ни на есть рядовые легковые автомобили, грузовики и автобусные шас-

си. И как знать, может, предприятие не пережило бы экономический кризис начала 1930-х годов. Но в 1921 году в Копршивнице приехал инженер Ледвинка (он ушел из австрийской фирмы Steyr, где ему не давали развернуться). Ледвинка придумал удивительную конструкцию рамы и привода ведущих колес.

Основой шасси служила центральная трубчатая рама, принимающая на себя все крутящие и изгибающие моменты. К переднему фланцу трубы намертво прикреплялся силовой агрегат, к заднему — картер главной передачи. Внутри трубы

проходил приводной вал. Ведущая шестерня на его конце соединялась с цилиндрическим дифференциалом, из которого выходили два вложенных один в другой вала: один — с шестерней привода левой полуоси, другой — с шестерней привода правой полуоси. В каждой из полуосей роль шарнира исполняло само зацепление: зубья ведомой шестерни обкатывались по зубьям ведущей. Чтобы при качании полуосей ведомые шестерни не цеплялись друг за друга, их диаметр сделали разным. Сохранив при этом одинаковое передаточное отношение слева и справа.

На раму-трубу можно было «нанизать» один, два, а то и все три модуля с полуосями. Схема одинаково годилась и для малышки Tatra-11, и для силачей-грузовозов: знай подбирай трубу подходящего диаметра!

Tatra-11 полностью отвечала идее «народного автомобиля», подхваченной многими европейскими фирмами. Многие соперники Ледвинки погорели на излишнем упрощении конструкции. А Ледвинке почти все удалось. Гениальная простота!

## СОЛО НА ТРУБЕ

100 ЛЕТ НАЗАД, 28 АПРЕЛЯ 1923 ГОДА, С МАЛОЛИТРАЖКОЙ TATRA-11 ЧЕХОСЛОВАЦКОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ ШАГНУЛО В БУДУЩЕЕ

□ ДЕНИС ОРЛОВ □ ФОТО ИЗ АРХИВОВ АВТОРА, TATRA MUSEUM И NAC



Система смазки двигателя с сухим картером поначалу даже не имела редукционного клапана и перепускной магистрали. Стоило водителю сбросить обороты, давление масла возрастало, оно попадало в цилиндры, и машина пропадала в сизом облаке выхлопа. Уже в следующей модели, Tatra-12, появившейся в 1926 году, упущение исправили.

Горизонтально-оппозитный двухцилиндровый двигатель Tatra-11 с воздушным охлаждением вытяжного типа выдавал с рабочего объема 1056 см<sup>3</sup> вполне конкурентоспособные 12 л. с. при 2500 об/мин. Коробка передач была четырехступенчатой, в то время как у большинства конкурентов — только трех. Но Ледвинка не забывал, где будет эксплуатироваться автомобиль. Марку преподносили под девизом «Татры — машины для Татр». И на горных дорогах Tatra-12 обставляла всех. В особенности если за рулем сидел Йозеф Вермировский, здоровенный дедина, работавший на заводе испытателем. За легковыми «Татрами» очень

быстро закрепилось прозвище Nadimrška («Юрка»).

Tatra-11 обладает умильной внешностью. Больше всего трогает навесной замок, которым заперт капот. Крохотный такой замочек. Сам капот, напоминающий не то форштевень броненосца, не то утюг, выполнен заодно с крыльями и откидывается вместе с ними назад, открывая доступ к доброй половине внутренних «Татры».

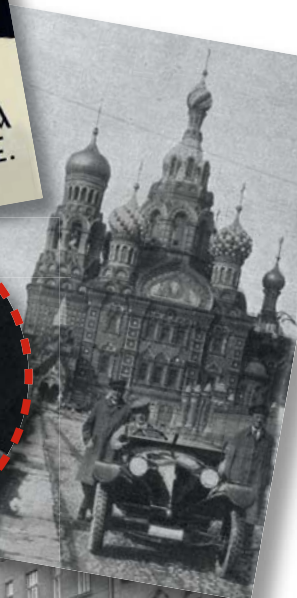
В базовом исполнении автомобиль стоил 39 600 крон. Чтобы сопоставить: представленная годом позже первая легковая модель заводов Škoda стоила от 240 тысяч крон. Это была самая дорогая машина местного производства — на такой ездил президент Чехословацкой республики Томаш Масарик.

Всего за три года построили 3540 машин. Усовершенствованные Tatra-12 и Tatra-13, получившие 14-сильный мотор и передние тормоза, выпускались с 1926 по 1934 год.

Их сделали 7525 и 762 штуки соответственно. Почему так мало? Чехи всегда ориентировались прежде всего на внутренний рынок, работали не спеша, технологии поточного производства внедрять не торопились.

Так же, без суеты, марка Tatra вошла в XXI век. Во многом благодаря таланту Ганса Ледвинки с его трубчатым шасси. Редчайший случай, когда столь крупное техническое решение продолжает оставаться актуальным так долго. Среди подобных «долгожителей», принципиально

не изменившихся за столетие, — шатунно-поршневая группа ДВС, полуэллиптическая рессора, механическая вальная коробка передач, конический дифференциал. □



**1** Tatra-11 весила от 680 кг (зависело от типа кузова) и могла разогнаться до 70 км/ч. Капот с интегрированными в него крыльями откидывался назад, открывая доступ ко всей передней части машины.

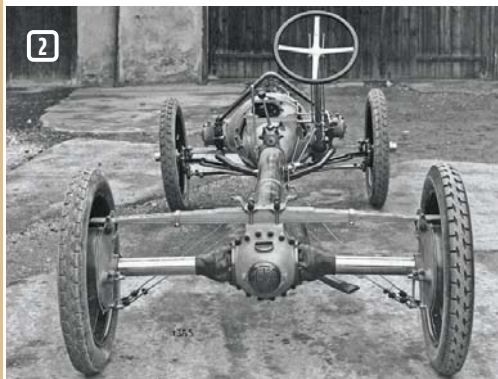
**2** Вид на шасси Tatra-11 сзади. Различимы тросовые приводы механических тормозов. На каждом колесе — двойные барабанные тормоза с ручным и ножным приводом. А тормоза на передних колесах появятся у «Татр» только в 1926 году.

**3** Йозеф Вермировский критически осматривает свою спортивную 27-сильную модификацию Tatra-12 Targa Florio, названную так после завоевания этого престижного трофея в 1925 году. Снимок сделан в ходе 3-й Международной татранской гонки 24 августа 1930 года.

**4** Югославский журналист Борис Моражовский на Tatra-11 проехал 200 000 км по Африке, Азии и Европе. Снимок сделан в Кракове 18 июня 1937 года.

**5** Ганс Ледвинка (1878–1967) участвовал еще в постройке самого первого автомобиля из Копршвице, Nesseldorfer Präsident в 1897 году. В 1921 г. он вернулся в Копршвице, чтобы конструировать машины Tatra. С 1945 по 1951 г. отбывал наказание в тюрьме за сотрудничество с нацистами.

**6** Афиша 15-й Международной автомобильной выставки в Праге.

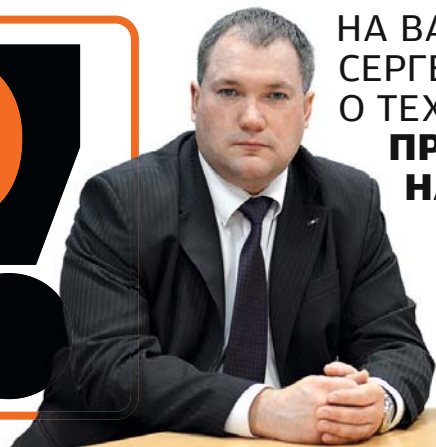






# ПАРКОВКА

ЮРИСТ



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

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

**❗ МНЕ 16 ЛЕТ, РОДИТЕЛИ НА ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ ПОДАРИЛИ ПИТБАЙК ОБЪЕМОМ 125 КУБИКОВ. ПО ДОРОГЕ В ДЕРЕВЕНСКИЙ МАГАЗИН НА ДАЧЕ МЕНЯ ОСТАНОВИЛ ЭКИПАЖ ДПС, ВЫПИСАЛИ ШТРАФ 30 Т. Р. И ВЫЗВАЛИ В СУД. СКАЗАЛИ, ЧТО МНЕ ГРОЗИТ СТАТЬЯ 12.7. ЭТО ПРАВОМЕРНО, ОСОБЕННО ВЕЛИЧИНА ШТРАФА?**

❗ За совершенное вами нарушение (управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления) грозит штраф от 5 до 15 тысяч рублей (ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ). И такие дела рассматриваются не судом, а должностным лицом ГИБДД. Если только ранее у вас не было права управления транспортными средствами категории М1 и вас его не лишили. За управление ТС лицом, ранее лишенным права управления штрафом действительно 30 тысяч рублей, или арест до 15 суток, или обязательные работы от 100 до 200 часов (ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ).

**❗ ВВЕЗ НОВЫЙ ИНОСТРАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ В РФ ЧЕРЕЗ КИРГИЗИЮ С ЗАНИЖЕННЫМ ИНВОЙСОМ. МНЕ ЧЕМ-ТО ЭТО В ДАЛЬНЕЙШЕМ ГРОЗИТ?**

❗ Если факт умышленного занижения стоимости автомобиля для целей таможенного оформления вскрыется, то проблемы могут быть вплоть до возбуждения уголовного дела – за подделку документов и/или мошенничество.

**❗ МАШИНУ ЗАБРАЛИ НА ШТРАФСТОЯНКУ ЗА ОТСУТСТВИЕ ЛИЦЕНЗИИ ДЛЯ РАБОТЫ В ТАКСИ. КОГДА ЕЕ МОЖНО ОТТУДА ЗАБРАТЬ И ЧТО ДЛЯ ЭТОГО НУЖНО?**

❗ Статья 27.13 КоАП РФ не предусматривает задержание транспортного средства за отсутствие лицензии для работы в такси. Забрать свой автомобиль вы можете в любой момент, показав документы о праве собственности. Плюс к этому вы можете обжаловать задержание автомобиля в суде и потребовать полного возмещения убытков.

**❗ МОЖНО ЛИ НА КРЕДИТНОМ АВТОМОБИЛЕ ВЫЕХАТЬ ПО ДОВЕРЕННОСТИ ЗА ГРАНИЦУ (АРМЕНИЯ)? Я НЕ ЯВЛЯЮСЬ СОБСТВЕННИКОМ МАШИНЫ, УПРАВЛЯЮ ЕЙ ПРО ДОВЕРЕННОСТИ.**

❗ По доверенности управлять автомобилем невозможно. Поэтому управляете автомобилем вы от своего имени, а не от имени его собственника. Если кредитным договором не предусмотрены ограничения на выезд за границу, то вы спокойно можете перемещаться в любом направлении.

**❗ Я ПЕРЕВОЗИЛ СВОЕГО РЕБЕНКА ДЕСЯТИ ДЕТ НА ЗАДНЕМ СИДЕНЬЕ АВТОМОБИЛЯ. ОН БЫЛ**

**ПРИСТЕГНУТ ШТАТНЫМ РЕМНЕМ БЕЗОПАСНОСТИ БЕЗ ВСЯКИХ УДЕРЖИВАЮЩИХ ДЕТСКИХ УСТРОЙСТВ. СОТРУДНИК ГИБДД МЕНЯ ОСТАНОВИЛ И ВЫПИСАЛ ШТРАФ. ПРАВОМЕРНО ЛИ ЭТО?**

❗ Перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет на заднем сиденье может осуществляться только с использованием ремней безопасности (пункт 22.9 ПДД). Наложный на вас штраф вы можете обжаловать вышестоящему начальнику ГИБДД или в суде.

**❗ МОЖНО ЛИ ПОСТАВИТЬ НА УЧЕТ МАШИНУ, ЕСЛИ В ДОГОВОРЕ КУПЛИ-ПРОДАЖИ ЗАФИКСИРОВАН ОДИН ЧЕЛОВЕК, А В ПТС ЗАПИСАН ДРУГОЙ? ДОГОВОР С ПЕРЕКУПЩИКОМ И ЧЕЛОВЕКОМ, ЧТО ВПИСАН В ПТС, ЕСТЬ НА РУКАХ. ЕСТЬ ТАКЖЕ ДОГОВОР ПЕРЕКУПА СО МНОЙ О ПОКУПКЕ ТС.**

❗ При наличии всей цепочки договоров проблем с постановкой автомобиля на учет быть не должно. Регистрация в ГИБДД не является обязательной с точки зрения перехода права собственности. А представляет собой лишь допуск автомобиля к эксплуатации по договорам «общего пользования». Право собственности на автомобиль переходит от продавца к покупателю непосредственно в момент подписания договора.

**❗ ТАК ПОЛУЧИЛОСЬ, ЧТО Я СТАЛ ВИНОВНИКОМ ДТП. СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ ВЫПЛАТИЛА МАКСИМАЛЬНУЮ СУММУ СТРАХОВКИ, А ПОСТРАДАВАША СТОРОНА НАНЯЛА НЕЗАВИСИМУЮ ЭКСПЕРТИЗУ, И ИХ ЭКСПЕРТ НАСЧИТАЛ ЕЩЕ БОЛЬШОЙ УЩЕРБ. ДОЛЖЕН Я ОПЛАЧИВАТЬ РАЗНИЦУ ИЛИ НЕТ?**

❗ Так как страховщик уже выплатил максимально возможную сумму страхового возмещения, суд может возложить на вас обязанность возмещать убытки сверх уплаченного страховщиком возмещения. Избежать этого можно, только если получится доказать, что размер убытков потерпевшего полностью покрывается страховой выплатой.

**❗ ВОДИТЕЛЬ НАШЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ НА СЛУЖЕБНОМ АВТОМОБИЛЕ ПОПАЛ В АВАРИЮ – СЛЕТЕЛ С ДОРОГИ И УЕХАЛ В КЮВЕТ. ПРИЧИНЕН УЩЕРБ**

**ТОЛЬКО НАШЕМУ АВТОМОБИЛЮ, ДРУГИХ УЧАСТНИКОВ ДТП НЕТ. КАК НАМ ВЗЫСКАТЬ МАТЕРИАЛЬНЫЙ УЩЕРБ СО СВОЕГО РАБОТНИКА?**

❗ Если в его действиях будет установлен состав правонарушения или преступления, то вы вправе взыскать с работника ущерб в полном объеме. Это предусмотрено ст. 242 Трудового кодекса России. Если же в действиях водителя не будет усматриваться состав правонарушения, то взыскать ущерб вы сможете только в пределах среднего месячного заработка (ст. 241 ТК РФ).

**❗ В 2020 ГОДУ ПРОДАЛ АВТОМОБИЛЬ, НО НОВЫЕ ПОКУПАТЕЛИ НЕ ПОСТАВИЛИ ЕГО НА УЧЕТ НА СЕБЯ. НАЛОГИ НА АВТО ПРИШЛИ ЗА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ. ДКП НА ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ У МЕНЯ ЕСТЬ. ЕСТЬ ЛИ ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ У ЭТОГО НАЛОГА И КАК БЫТЬ?**

❗ Исковая давность по взысканию налогов есть, и она составляет 3 года. По истечении этого срока налоговая инспекция не сможет взыскать с вас неуплаченные налоги. Но следует помнить, что обязанность уплачивать налог лежит на том, на кого автомобиль зарегистрирован.

Поэтому уже выставленные налоги вам заплатить придется. Параллельно вы можете обратиться в ГИБДД с заявлением о прекращении регистрации автомобиля. Приложите к заявлению договор купли-продажи, и машину должны будут снять с учета без каких-либо проблем.

**❗ Я КУПИЛА НЕНОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ В КРЕДИТ В АВТОСАЛОНЕ. ПРИМЕРНО ЧЕРЕЗ 30 ДНЕЙ АВТОМОБИЛЬ СЛОМАЛСЯ, НА СЕРВИСЕ СКАЗАЛИ, ЧТО ЧТО-ТО СЕРЬЕЗНОЕ С ДВИГАТЕЛЕМ. МОГУ Я ВЕРНУТЬ МАШИНУ В АВТОСАЛОН? МНЕ ВЕРНУТ ЗА НЕЕ ДЕНЬГИ?**

❗ Так как машина сломалась через 30 дней, то «просто так» вернуть ее не получится. Расторгнуть договор и вернуть автомобиль теперь можно только при наличии в нем существенного недостатка. А этот вопрос придется решать в суде. Судом будет назначена экспертиза для установления характера недостатка в товаре (существенный или несущественный), после чего может быть принято соответствующее решение. □





# Получить журнал стало проще!



Заказывай свежий номер  
не выходя из дома :



На сайте маркетплейса наберите в поисковой строке полное наименование издания «Журнал 5КОЛЕСО»





### 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**

**КОГДА ДОЧКАМ-ПОГОДКАМ БЫЛО ЛЕТ ПО 7-8, ЖЕНА РЕШИЛА ЗАНЯТЬСЯ** приобретением их к миру прекрасного, музыке. Супруга решила сразу взять музыкального быка за рога и определила детей на арфу! Красиво, женственно. И очень дорого, это я в плане инструмента. Покупку двух арф я не потянул, в результате одна из арф была взята нами напрокат – большая, с педалями. Другую, 30-струнную, пришлось купить. Ее стоимость пять лет назад оценивалась в хороший импортный мотоцикл.

А дальше началось то, из-за чего я всем говорю, что стал музыкальной жертвой. Слышимость в нашей типовой панельной многоэтажке была и есть просто потрясающая. Опытным путем выяснилось, что арфа всю мощь своего звучания устремляет вверх, а таковых в квартире было две! Вначале соседи живо интересовались успехами дочек на ниве музыки и скоро ли они услышат что-то из популярной классики. Затем пожилая мама соседней стала говорить нам, что разучивание гамм на арфе не дает ей отдыхать после обеда. Еще примерно через пару месяцев глава соседской семьи, встречая меня в лифте, стал раздраженно требовать уменьшить время домашнего музицирования детей. Еще через три месяца мне позвонил участковый, который напросился в гости. К нему поступили две жалобы от соседей на то, что мы музыкальные террористы и мешаем пенсионерам отдыхать. Через месяц на входную дверь стали приклеивать коллективные письма с просьбой перестать издеваться над людьми. Апофеозом музыкального противостояния стало то, что примерно после года уговоров прекратить наше хулиганство и трех посещений (!) участкового на тему музыкального терроризма, ранним осенним утром два колеса моего корейского универсала были спущены. Я накачал колеса и стал парковать свою машину за домом. Пару недель спустя все четыре колеса машины были аккуратно проколоты, а лобовое стекло было залито подсолнечным маслом. К этому моменту старшая дочка отказалась от завидной карьеры арфистки, а это минус аренда одного, самого большого инструмента. Младшая дочь от занятий музыкой не отреклась, но арфу перевезли к тестю с тещей, их дом кирпичный, там она и занимается. В квартире воцарилась тишина, на мои колеса и машину никто не покушается. Старенькая мама соседней свела прочную дружбу с иностранцем мистером Паркинсоном, сосед развелся и съехал от жены. Зато участковый подарил мне на память копию заявления о том, что наша семья терроризирует соседей посредством арфы.

**А. Кантемиров, Москва**



**НАБОР ОТ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ П. КОЛЕНА**

**МНОГО ЛЕТ НАЗАД**

сдавал выпускные экзамены в школе. С прохождением нынешнего ЕГЭ не сравнить, только если по нервозности общей обстановки. Естественно, что после экзаменов молодой организм желал разрядки.

Во дворе моего дома стоял наш семейный УАЗ-469 1974 года выпуска. Как управлять этой машиной, я имел пред-

ставление. Бати не было дома,

но я знал, что под резиновым ковриком, там, где педаль тормоза, был специально расплюснутый и согнутый под углом 90 градусов гвоздь. Это был аналог ключа. С толкача с ребятами-одноклассниками завели УАЗ и поехали на ближайший полигон – бывший аэродром. Когда-то здесь взлетали и садились самолеты. Места для маневров было предостаточно. Старый УАЗ тормозил с третьего качка педали тормоза, а чтобы ускориться, надо было несколько раз нажать на вивсешую на проволоке педаль газа. Покатавшись на машине вдоволь, поэкспериментировав с ездой на пониженной, решили вернуть вездеход домой. На выезде с летного поля внезапно появился гаишник. Сложность ситуации была в том, что водительского удостоверения у меня не было. Плюс заглох двигатель, так как кончился бензин. Что делать?

Гаишник подошел к нашей компании, осмотрел машину, расспросил нас что и как. Выручил меня друг, который на родном для инспектора киргизском языке объяснил, что мы таким образом праздновали окончание школы, вот и решили покататься на машине вдаль от всех. Как ни странно, гаишник, убедившись, что среди нас пьяных нет, отпустил всю компанию с миром. Но при этом нам пришлось не ехать до дома, а толкать машину почти с километр. Развлечение было еще то! После этого случая я всегда проверял в машине уровень бензина в баке и всегда спрашивал у отца разрешение, чтобы пользоваться нашей семейной автореликвией.

**П. Колена, Московская обл.**



Рис. Виталия Подвижного





## 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.



Реклама

Начните сотрудничество сейчас!

тел.: 8 (800) 775-50-52

e-mail: [info@nord-oil.com](mailto:info@nord-oil.com), [www.nord-oil.com](http://www.nord-oil.com)



# ZIC TOP



## ПРЕМИАЛЬНОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО

[www.zicoil.ru/premium/](http://www.zicoil.ru/premium/)

\* Топ. Реклама.

