



нам **30** лет

№ 11 (361) НОЯБРЬ 2023 5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО



СРАВНЕНИЕ

EXEED RX LEXUS

ТЕСТЫ

- CHANGAN UNI-V
- GWM POER KINGKONG
- JETOUR DASHING

МОТО

- BENELLI 752 S
- GROZA DEFENDER 500

HONGQI H5
КИТАЙСКАЯ
«ВОЛГА»



HONDA UR-V
БЕЛЫЙ
КИТ



НА ШАГ ВПЕРЕДИ



НА ШАГ ВПЕРЕДИ

**Наконечники
рулевой тяги**



**Шаровые
опоры**



**Рычаги
подвески**



**Рулевые
тяги**



**Сайлентблоки /
Втулки**



**Стойки
стабилизатора**



**Производственная мощность более
3 миллионов единиц в месяц**

**Входит в ТОП-300 компаний
Турции с 2021 года**

**Конвейерный поставщик
ОЕ с 2020 года**

**КАТАЛОГ TEKNOROT У ВАС
ПОД РУКОЙ!**





АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ДЕТСКИЙ ВОПРОС

ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ ВОПРОСОВ, КОТОРЫЕ ЗАДАЮТ ДЕТИ, ТОЛЬКО НАУЧИВШИЕСЯ ГОВОРИТЬ, НАЧИНАЕТСЯ СО СЛОВА «ПОЧЕМУ». СО ВРЕМЕНЕМ К НЕМУ ПРИБАВЛЯЕТСЯ ГЛАГОЛ ИЛИ ЕЩЕ ОДНО НАРЕЧИЕ, НАПРИМЕР: «РАССКАЖИТЕ ПОЧЕМУ, А ПОЧЕМУ ТАК?» НО, В ПРИНЦИПЕ, СУТЬ НЕ МЕНЯЕТСЯ.

В РЕДАКЦИЮ ДО СИХ ПОР ПРИХОДЯТ ПИСЬМА ЧИТАТЕЛЕЙ, ПРИЧЕМ ИНОГДА настоящие, на бумаге и в конверте. А один из самых популярных вопросов: «Скажите, а почему журнал называется “5 колесо”?»

30 лет назад автомобильных изданий было не так много, а вновь появляющиеся, как правило, хотели подчеркнуть свою принадлежность к индустрии и использовали в названии морфему «авто». Были, конечно, и исключения, например, газета «Клаксон» или журнал «За рулем», но большинство без «авто» не обходилось. Когда создавалось «5 колесо» — сначала газета, а вскорости журнал — идея была, чтобы имя издания было автомобильное и содержало некую интригу. Позже возникло много версий, касающихся названия журнала, одни говорили, что это запаска, другие считали, что пятым называется рулевое колесо, и как раз это легло в основу названия журнала. Любопытно, сначала на ленинградском, а затем и на петербургском ТВ выходила публицистическая передача «Пятое колесо», в заставке которой катилось колесо от телеги. Хотя к автомобилям эта популярная программа отношения не имела, некоторые думали, что журнал — это печатная версия передачи. Но все эти гипотезы далеки от истины. На самом деле, «пятое колесо» — это измерительная система, предназначенная для определения динамических характеристик автомобиля, именно она имела в виду,

когда выбиралось название для издания. Прибор «пятое колесо» служит для измерения пройденного пути, скорости и ускорения (замедления) автомобиля. Оно также называется «колесо Пейслера», по имени немецкого изобретателя Готлиба Пейслера, запатентовавшего этот прибор в 1934 году. Несмотря на то, что сейчас появилось множество электронных измерительных устройств, использующих спутниковые навигационные системы, надежное и простое «пятое колесо» Готлиба Пейслера до сих пор несет свою вахту.

За 30 лет многое изменилось: появились автомобили без руля и даже водителя, — но вот автомобили без колес можно увидеть только на конвейере, или во дворе, если там их позаимствовали злоумышленники. □

Рис. Виталия Подвицкого



ВОЗРОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

IKON TYRES

НОВОЕ ИМЯ ЗНАКОМЫХ ШИН

Ikon Tyres — новое имя знакомых шин.

Более 18 лет мы производим безопасные шины, характеристики и качества которых подтверждены экспертами автомобильных изданий. Нас выбирают миллионы автолюбителей в разных странах мира.

Мы изменили имя и сохранили технологии, рецептуры, инновационное оборудование и команду профессионалов.

Ikon Tyres — это шины для тех, кто привык быть лучшим и не готов идти на компромиссы в вопросах качества и безопасности.

ikontyres.ru

ПРОИЗВОДИМ ШИНЫ С 2005 ГОДА



ПОДИУМ

12 НОВОСТИ

ПОЛИГОН

- 16 HONGQI H5
- 22 CHANGAN UNI-V
- 26 JETOUR DASHING
- 30 HONDA UR-V
- 34 GWM POER KINGKONG
- 38 EXEED RX
- 42 EXEED RX ПРОТИВ LEXUS RX

МОТОПАРК

- 48 НОВОСТИ
- 50 GROZA DEFENDER 500
- 52 BENELLI 752 S



8 НАШ ЮБИЛЕЙ



GENESIS



ВАШ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

Реклама



ГАРАЖ

54 НОВОСТИ

56 АНДРЕЙ ПАНТЮХОВ, IKON TYRES

58 ПРОИЗВОДСТВО СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ЛУКОЙЛ

62 СРЕДСТВА ПО УХОДУ ЗА АВТОМОБИЛЕМ

64 CORDIANT SNOW CROSS 2

66 ИГОРЬ ЛОБАНОВ, «НТК НОРДОИЛ»

КОМТРАНС

68 НОВОСТИ

72 «КОМПАС 5»

МАГАЗИН

76 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

78 ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ

80 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



**МЫ
В TELEGRAM**

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 11 (361) ноябрь 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

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР МАРИЯ ФЕДОРОВА

ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

ЦВЕТКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ АЛЕНА КЕЧИНА

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

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

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

WWW.SKOLESO.RU

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» Оформить подписку можно на сайте «Почта России»
Подписка онлайн.
Подписные индексы журнала «5 Колесо»:
podpiska.pochta.ru П8534 (интернет-каталог)
akc.ru/catalogs 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 ООО «5К»
АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А

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

e-mail: info@skoleso.ru
Веб-сайт: www.skoleso.ru

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

Подписано в печать 23.10.2023
Дата выхода в свет 25.10.2023

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

CORDIANT

ВРОЖДЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ

10% КЭШ
БЭК

БЕЗУСЛОВНАЯ
ГАРАНТИЯ
100%
CORDIANT GUARANTEE

БЕСПЛАТНЫЙ
ШИНОМОНТАЖ

Подробности на сайте cordiant.ru



нам 30 лет





МАКСИМ СОКОЛОВ
ПРЕЗИДЕНТ АО «АВТОВАЗ»

Дорогие друзья! Для меня особая честь поздравлять главный автомобильный журнал моего родного города – Санкт-Петербурга – с 30-летним юбилеем! Это большая дата и серьезная оценка профессиональной деятельности, свидетельство стабильного интереса со стороны читателей, а значит, и показатель высокого доверия к коллективу, который создает журнал.

На протяжении трех десятилетий вы неизменно радуете читателей увлекательными тестами, интересными обзорами и ценными авторитетными мнениями, на которые полагаются и автолюбители, и, конечно же, мы, автопроизводители. И, несмотря на текущие непростые условия, вы продолжаете погружать своих читателей в захватывающий мир автомобилей. Это показатель высокого профессионализма и преданности своему делу!

С юбилеем, «5 колесо», и только вперед!



ВЛАДИМИР ШМАКОВ
ДИРЕКТОР АО «ЧЕРИ АВТОМОБИЛИ РУС»

Поздравляю коллектив редакции журнала «5 колесо» с юбилеем – 30 лет отличный возраст! С одной стороны, это показатель качества издания, проверенного временем, а с другой, возраст расцвета, когда впереди еще много времени для прекрасных свершений.

За эти годы вы стали надежным и авторитетным источником информации для многих автолюбителей. Ваш вклад в развитие автомобильной культуры и поддержка автолюбителей неоценимы. Ваши обзоры новых моделей, экспертные советы и интересные статьи помогают нам, как автопроизводителям, лучше понимать потребности и предпочтения наших клиентов.

Желаю редакции дальнейших успехов, процветания и много новых интересных проектов! С днем рождения, «5 колесо», вперед к новым горизонтам!



АНДРЕЙ СОФОНОВ
ДИРЕКТОР ГОРЬКОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

С большим удовольствием поздравляю «5 колесо» с 30-летием! За этот период мы менялись и становились лучше вместе с журналом и технологиями всего издательского дела. Когда напечатанные вручную на машинке тексты уступили место набранным на компьютере, в инженерном центре пластилиновые макеты сменили 3D-модели. Когда к печатному изданию добавились интернет-версия, мы стали применять более сложных роботов на производстве. Когда пленочные фотоаппараты уступили место цифровым, мы «приручили» лазер и начали раскраивать им детали из металла. Когда к электронному журналу добавились социальные сети и видеоролики, мы начали работу над электромобилями.

Мы вместе изучали потребности пассажиров и мнения владельцев машин, опираясь на которые, развивали модельный ряд. И за прошедшие три десятка лет ни одна наша новая модель не осталась без внимания авторов журнала.

Скоро свое 30-летие отметит и визитная карточка Горьковского автомобильного завода – «Газель». За эти годы она пережила смену нескольких поколений, воплотившись в семейство машин с самыми современными техническими решениями. Мы и впредь будем радовать ваших читателей новостями о Горьковском автозаводе и о наших новых моделях.

Желаю редакции процветания и удачи, а всем сотрудникам – благополучия!



КАЗУАКИ МИМОТО
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СУЗУКИ МОТОР РУС»

Дорогая редакция! Suzuki Motor Rus поздравляет вас прекрасный коллектив с 30-летием успешного автомобильного проекта!

Прошло уже 30 лет с тех пор, как свежие листы газеты «5 колесо» обрели своих первых автомобильных фанатов и очень скоро стали одним из самых востребованных глянцевого и электронных изданий.

«5 колесо» – это подготовленность и осведомленность, спокойствие и уверенность в безопасности, поэтому нам в Suzuki, как истинным ценителям надежных комфортных автомобилей, действительно близка ваша философия.

Ваши увлекательные статьи и истории, интересные новости и профессиональные тест-драйвы из года в год доказывают автолюбителям и автоэкспертам, как много вы знаете об автомобилях, как увлечены этой темой, и что вам всегда есть чем с ними поделиться.

Нам особенно приятно, что бренд Suzuki часто оказывается в фокусе вашего замечательного издания, мы также с большим удовольствием следим за развитием проекта «5 колесо» и всегда рады сотрудничать.

Поэтому позвольте пожелать всем создателям и читателям журнала новых открытий, километров творчества и еще множество «5 колес» впереди!



ИЛЬЯ МИХИН
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР SINTEC GROUP

Уважаемые коллеги, творческий коллектив журнала «5 колесо»!

От всей нашей команды – настоящих профессионалов в сфере производства высококачественных моторных масел и смазочных материалов – разрешите поздравить вас с 30-летием издания!

«5 колесо» – одно из самых популярных и авторитетных автоизданий в России, которое не только информирует читателей о самых актуальных трендах в мире авто- и мототранспорта, но также открывает для читателей возможности делиться собственными впечатлениями и принимать непосредственное участие в создании популярного контента.

Вы – настоящие друзья и помощники для всех автолюбителей, которые желают знать все и даже больше о своих автомобилях, их вождении, обслуживании и максимально эффективной эксплуатации с учетом особенностей многогранного и разнообразного российского климата. Желаем вам дальнейшего развития, успехов и процветания! Пусть издание и идеи вашей команды всегда будут интересными, полезными и востребованными для миллионов читателей!

С юбилеем, друзья!



АНДРЕЙ ПАНТЮХОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР IKON TYRES

Дорогие партнеры, от имени шинной компании Ikon Tyres искренне поздравляю вас с 30-летием со дня основания журнала!

«5 колесо» за эти годы стало популярным изданием для миллионов читателей, окном в мир технологий, тест-драйвов, дизайна и открытий автомобильной индустрии, источником интересной и полезной информации. Ваше профессиональное мнение и экспертная оценка уже много лет служат верным ориентиром в мире автомобилей.

Мы уверены, что впереди нас ждет интересный совместный путь, который мы начали еще в 2004 году с объявления строительства завода Nokian Tyres во Всеволожске. Теперь под именем Ikon Tyres мы будем продолжать историю автомобильного мира!

НАШ ЮБИЛЕЙ



ИГОРЬ СМЕЖЕННЫЙ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «СУБАРУ МОТОР»

От лица всех сотрудников дружного коллектива «Субару Мотор», мы рады поздравить редакцию столь уважаемого нами журнала «5 колесо» с 30-летним юбилеем!

Мы присоединяемся ко всем пожеланиям, которые звучат в адрес вашего издания, и рады, что можем идти вместе с вами по этому увлекательному пути уже больше 23 лет.

От всей души желаем журналу преумножения лучших традиций автомобильной журналистики. Его редакции, авторам и читателям – крепкого здоровья и творческого вдохновения!

Пусть успехом увенчаются все ваши начинания! Надеемся, что наше плодотворное сотрудничество будет продолжаться еще многие годы!



ОЛЕГ МАРКОВ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ГК «СОВРЕМЕННЫЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»

Дорогие друзья! Примите самые теплые и искренние поздравления с 30-летним юбилеем журнала «5 колесо»!

Благодаря вашему опыту и высокому уровню экспертности, на страницах издания собрана история развития автомобильного рынка России, а тысячи автолюбителей и представителей отрасли получают самую свежую информацию о транспортных новинках и событиях автомобильной промышленности. «5 колесо» – это заслуженный авторитет и высокий уровень стандартов в подготовке профессиональных материалов. Желаю вам продолжать держать достойную планку и радовать своих читателей!

Уверен, что 30 лет – это только начало! Процветания, роста и новых творческих успехов!



ВЛАДИМИР БЕЗУКЛАДНИКОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕМИИ
«АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ»

Когда у журнала юбилей 30 лет, и это твои друзья, невольно начинаешь думать, как поздравить, чтобы соответствовать такому значимому поводу! Ведь именно таким отрезком времени определяется и измеряется поколение... Весь этап бурного развития российского автомобильного рынка пришелся на этот отрезок времени: взлеты, падения, кризисы, а теперь – полная перезагрузка... И все это время этот прекрасный журнал был с нами, даря сотням тысяч читателей праздник общения с автомобилями, проживая расцвет популярности прессы и переживая падение рынка печатных СМИ, оставался и остается в строю, выростив и воспитав целое поколение читателей – ценителей автомобилей. «5 колесо» – это не просто журнал, а символ автомобильной России, у которого, безусловно, есть будущее, учитывая, что сейчас на новом формирующемся рынке как никогда выросла важность источников экспертизы. А кому еще доверять, если не таким истинным ветеранам рынка? Желаю журналу процветания, а его сотрудникам – здоровья, творческого подъема, человеческого счастья и финансового благополучия!

Отдельные теплые слова хотел бы сказать моему другу и главному редактору этого журнала Алексею Вожакову. Дорогой Алексей, так держать и только вперед!

Уверен, что 30 лет – это только начало! Процветания, роста и новых творческих успехов!



ГЕННАДИЙ БАРАНОВ

ДИРЕКТОР EXEED CARS RUS

Поздравляем команду журнала «5 колесо» с юбилеем!

Такая долгая взаимная любовь с читателями – показатель высочайшего профессионализма и уровня доверия. Объективность, стиль, красивый слог, чувство юмора, внимание к мельчайшим деталям – вот что отличает материалы «5 колеса». Журнал всегда приятно держать в руках, и каждый раз мы с нетерпением ожидаем новый выпуск!

Пусть самые амбициозные цели достигаются легко и с удовольствием! Желаем интересных путешествий, крутых поворотов, динамичного движения вперед и головокружительных проектов!



АНДРЕЙ ГЛАДКОВ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
АО «ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «КАМАЗ»

Уважаемый Алексей Артурович! Дорогие сотрудники, авторы и читатели журнала! Поздравляю вас с 30-летием со дня выхода первого журнала «5 колесо»!

Позади три десятка лет, насыщенных интересными, яркими событиями, которые журнал освещал на высоком профессиональном уровне. Ваши публикации всегда на пике актуальности и современных тенденций автомобильной отрасли.

Я рад нашему многолетнему сотрудничеству и с большим удовольствием хочу пожелать популярному журналу творческих успехов, развития и сотен тысяч благодарных читателей.



ДЭН ЛАНХУА

ГЛАВА ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА
«ТРАЙАНГЛ ШИНА» В РОССИИ

Уважаемые партнеры!

Примите наши искренние поздравления с важной датой в истории вашего издания – 30-летием журнала!

«5 колесо» пользуется хорошей репутацией у широкой аудитории читателей, интересен как специалистам в области автоиндустрии, так и большому числу автолюбителей. Благодарим коллектив журнала за сотрудничество, мы очень ценим вас за профессионализм, ответственность и объективность.

От всей души желаем вам успехов и процветания, новых перспективных проектов, преданных читателей, крепкого здоровья и вдохновения для дальнейших достижений!



КУН ШУАЙ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «ЛИВЭН МОТОРС РУС»

От имени нашей компании Livan и от себя лично, примите самые искренние и теплые поздравления с 30-летием журнала «5 колесо»!

Несомненными достоинствами журнала являются: высокий уровень публикуемых материалов, острота постановки проблем, открытость и искренность точек зрения авторов обзоров всех новинок мирового и российского автопрома. За долгое время журнал стал изданием, имеющим солидную репутацию и широкую аудиторию в стране.

От всей души желаю журналу «5 колесо» долгодетия, процветания, новых блестящих открытий, расширения и умножения читательской аудитории! Коллективу редакции – крепкого здоровья, вдохновения!



**КОЛЛЕКТИВ
GEELY MOTORS**

Команда Geely Motors поздравляет коллектив редакции «5 колесо» со знаковым юбилеем! 30 лет – это серьезный рубеж, подтверждающий, что издание не просто состоялось, а завоевало признание миллионов, полноправно заняв свою нишу на насыщенном современном информационном рынке.

Искренне желаем, чтобы вы и дальше радовали аудиторию профессиональной, оперативной, разносторонней и полезной информацией. Уверены, впереди еще много ярких событий и прекрасных новостей.

Пусть 30 лет станут началом большого плодотворного пути!



ИГОРЬ ЛОБАНОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «НТК НОРДОЛ»

Уважаемые партнеры, поздравляем вас с юбилеем! Желаем уверенно двигаться вперед, с каждым материалом доказывать безупречность своей репутации. Пусть процветает дело, растет количество клиентов. Мы рады нашему сотрудничеству и верим, что оно неоднократно принесет щедрые плоды. Пусть у вас хватает сил, возможностей и ресурсов для громких побед и успешных сделок. Надеемся на такое же плодотворное и постоянное партнерство и крепкую дружбу.



**КОЛЛЕКТИВ
ООО «АЛЛЕЯ ГРУПП»**

СМИ переживают сложные времена и нужно отдать должное команде «5 колесо». Профессионализм редакции и слаженность работы всех отделов позволяют нам, как рекламодателю, получать большие и целевые охваты.

Через журнал с многолетней историей и не менее успешный портал мы делились с читателями рекомендациями по обслуживанию и уходу за автомобилями, по средствам наших брендов. При помощи масел reinWell мы помогали сохранять ресурс двигателя, средствами RUSEFF мы показывали и рассказывали, как готовить автомобиль к сезону. Нам, как производителю ГСМ и автохимии, важно развитие культуры автовладения и самостоятельного обслуживания автомобилей. «5 колесо» стал проводником полезной информации к автолюбителям.

Поздравляем редакцию с выбором правильного маршрута, который привел к тридцатилетию и уверенно поведет дальше!



ЭДУАРД ДИГГЕЛЬ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
CARBERRY GMBH

Дорогие коллеги из журнала «5 колесо»!

От всего сердца поздравляем вас с 30-летием вашего замечательного издания! За это время вы прошли огромный путь, стали настоящим авторитетом в мире автомобильной журналистики и завоевали доверие тысяч читателей.

Мы гордимся тем, что на протяжении почти 20 лет сотрудничаем с вами и можем называть вас своими друзьями. Спасибо за вашу преданность делу, профессионализм и любовь к автомобильной культуре! Ваше издание является настоящим символом этой культуры и надежным источником знаний для миллионов автолюбителей.



**КОМАНДА
CORDIANT**

Профессионалы не измеряют достижения годами. Они каждый день начинают с нуля, но опыт, креатив и сильная экспертиза как раз нарабатываются с годами. Сложно представить объем достижений журнала «5 колесо», накопленный за прошедшие 30 лет.

От имени коллектива компании Cordiant поздравляем всю команду журнала с юбилеем, с уверенностью и признательностью благодарим Вас за информативные обзоры, эффективные интеграции и ответственный подход к сотрудничеству.

Впереди у нас еще много интересных проектов, которые будут запечатлены на страницах «5 колесо» и мы будем искренне рады совместной работе вместе с вами еще долгие годы.

КОМАНДА ООО «ЛЛК-ИНТЕРНЕТШЛ»

Уважаемая редакция! 30-летний юбилей – это серьезная веха для редакции и для рынка отечественных СМИ в целом. В то же время это еще юность, и впереди сотни амбициозных проектов и событий, многие тысячи страниц познавательных и полезных публикаций.

Нас с вами связывает множество ярких совместных проектов. На тестах автомобилей редакция часто испытывала в непростых полевых условиях и моторные масла «ЛУКОЙЛ». А из поездки на производство ваши читатели узнали об инновационных технологиях по созданию присадок и удостоверялись в тщательности контроля на всех этапах: от исходных материалов до конечной продукции.

Желаем редакции журнала «5 колесо» больше лояльных читателей. А читателям печатной и онлайн-версий – интересных и красочных статей на актуальные темы. Со своей стороны, обещаем и дальше делиться с вами информацией о новых продуктах, онлайн-решениях, событиях и экспертизой.





КАДЬЯК СТАЛ ПАНДОЙ

SKODA KODIAQ. ВСЛЕД НА НОВЫМ VW TIGUAN, НЕМЕЦКИЙ АВТОКОНЦЕРН ВЫКАТИЛ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ СОПЛАТФОРМЕННОГО КРОССОВЕРА ПОД МАРКОЙ SKODA.

Похоже, в концерне VW AG случился творческий кризис: уже вторая подряд модель, предшественники которых пользовались заслуженной любовью у россиян, вызывает скорее разочарование, чем восторг. Речь в первую очередь про дизайн, который в новом поколении «Кодиака» оказался таким же невыразительным, как и у нового «Тигуана». Если закрыть эмблему, то чешскую новинку можно запросто принять за «китайца». **МЕДВЕДЬ КАДЬЯК СТАЛ ПАНДОЙ?**

В плане дизайна интерьера вопросов к «Кодиаку» меньше, чем к «Тигуану»: чешская модель осталась верна своему стилю, хотя и обзавелась **БОЛЬШИМ «ПЛАНШЕТОМ» МЕДИАЦЕНТРА** (диагональю от 10 до 13 дюймов). Блок климат-контроля здесь более традиционный, оснащенный удобными вращающимися регуляторами с интегрированными дисплеями. Средний регулятор – multifunctional: ему можно назначить регулировку скорости обдува, громкости музыки или режимов вождения.

Впрочем, если не заикливаться на дизайне, то новая Skoda Kodiaq кое в чем лучше предшественника. Так, при смене поколения кузов стал на 6 см длиннее, **А ОБЪЕМ БАГАЖНИКА УВЕЛИЧИЛСЯ НА 70-75 ЛИТРОВ** (в зависимости от конфигурации сидений). Как и прежде, этот кроссовер доступен с двумя или тремя рядами кресел. При этом колесная база осталась прежней, а значит, особых изменений в уровне комфорта пассажиры не ощутят.



По технике изменений не много. Новинка построена на той же платформе MQB, хотя и в самом свежем ее варианте – с приставкой Evo. Линейка двигателей включает как бензиновые турбомоторы, так и дизели. **ПОЛНЫЙ ПРИВОД ПОЛОЖЕН САМЫМ МОЩНЫМ МОДИФИКАЦИЯМ**, 2.0 TSI и 2.0 TDI, развивающим 204 и 193 л. с. Начальные 150-сильные версии 1.5 TSI (мягкогиридная) и 2.0 TDI идут с передним приводом. Коробка передач для всех единая – 7-ступенчатая DSG.

Отдельного упоминания заслуживает подзаряжаемая гибридная модификация. Построенная на базе мотора 1.5 TSI и 6-ступенчатой DSG, она дополнена электромотором, который поднял мощность со 150 до 204 л. с. Батарея на 25,7 кВт·ч позволяет проехать около 100 км, не сжигая ни литра бензина. **А ВОТ ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ВЕРСИИ У НОВОГО «КОДИАКА» НЕ БУДЕТ.**

WEY ПРИДЕТ В РОССИЮ

Кроссоверы входящей в концерн Great Wall Motor марки WEY появятся в России в первом квартале следующего года. Первой новинкой станет WEY 05 – большой кроссовер с гибридной силовой установкой (ДВС и по одному электродвигателю на каждой оси) суммарной мощностью 295 л. с. Такой автомобиль разогнается до 100 км/ч за 5 с., при этом средний расход топлива составляет 7,7 л/100 км.





CTR[®]



ПРОИЗВОДИМ ОРИГИНАЛ

*Мировой поставщик на конвейеры автопроизводителей с 1952 года



ЖДЕМ НОВИНКИ

Официальный дистрибьютор легковых автомобилей Dongfeng в России, компания «Моторинвест», объявила о скором запуске продаж восьми новых моделей. В их число войдут кроссоверы линейки Aeolus: это модели C-сегмента Dongfeng Aeolus AX7 и Aeolus Mage, и полноразмерный кроссовер Aeolus Huga. Также на российский рынок выйдут четыре модели совместного предприятия Dongfeng и Seres Group: бюджетный ценовой сегмент представит компактный кроссовер B-класса Dongfeng 500, а в D-сегменте дебютируют три полноразмерных SUV: Dongfeng 600, купе-кроссовер ix5, а также большой 7-местный полноприводный Dongfeng ix7. И, наконец, семейство рамных внедорожников пополнит большой Dongfeng Paladin. Все новинки поступят на российский рынок до конца первого квартала следующего года.

СВАРКА, ОКРАСКА, ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ

Завод «Москвич» готовится к запуску мелкоузловой сборки (CKD). Один из этапов подготовки – запуск новой роботизированной линии сварки, где уже изготовлен первый тестовый кузов кроссовера «Москвич 3». Следующим этапом станет запуск линии окраски. Производство «Москвичей» с локальной сваркой и окраской стартует в начале следующего года. Параллельно будет вестись и крупноузловая сборка, но уже со второго квартала завод полностью перейдет на производство кроссоверов по полному циклу. Недавно представленный лифтбэк «Москвич 6» будет переведен на мелкоузловую сборку позднее. Одновременно с этим будут проводиться работы по локализации автомобилей за счет привлечения российских поставщиков. Кроссоверы получат отечественные аккумуляторы (в том числе это касается электрического «Москвича 3е»), кузовные детали, компоненты рулевого управления, тормозную систему и т. д. При этом завод не собирается ограничиваться лишь производством моделей JAC под своим лого и уже работает над организацией выпуска полностью отечественного электромобиля, который со временем станет основной продукцией предприятия. Идет ли речь о контрактной сборке электромобилей АТОМ, которая стартует на «Москвиче» в конце следующего года, или завод запустит в серию модель собственной разработки – не уточняется.



СТАВКА НА «ЭЛЕКТРИЧКИ»

Сделка по продаже представительства «Фольксваген Груп Рус» и завода VW в Калужской области российскому автохолдингу «Авилон» была закрыта в начале лета. С тех пор никаких официальных сообщений о дальнейшей деятельности бывшего российского подразделения немецкого автоконцерна не было. И вот, наконец, стало известно, что компания в AGR Automotive Group (новое название «Фольксваген Груп Рус») будет заниматься... продажей китайских электромобилей! «Электрички» (а также подзаряжаемые гибриды) из Китая будут продаваться через подразделение Premium Electro. Это название говорит само за себя: речь идет о премиальных моделях, таких, как Avatr, Zeekr, Rising, Li Auto, HiPhi и Lotus. Под флагом Premium Electro планируется сформировать дилерскую сеть по всей России. Что касается автозавода в Калуге, то официальной информации о его дальнейшей судьбе пока нет.



«КИТАЕЦ» ИЗ КАЛИНИНГРАДА

Линейка автомобилей китайской марки BAIC, выпускаемых на «Автоторе», включающей седан U5 Plus, кроссовер X35 и X55, а также рамный внедорожник VJ40, пополнилась еще одной моделью. Среднеразмерный кроссовер BAIC X7 калининградской сборки оснащен турбомотором мощностью 180 л. с. в паре с 7-ступенчатым роботом с двумя сцеплениями. Как и другие модели BAIC, новинку собирают в Калининграде крупноузловым методом с перспективой локализации и постепенного перехода на производство полного цикла, со сваркой и окраской кузова. До конца года «Автотор» планирует освоить выпуск еще двух моделей этого бренда к уже имеющимся пяти.

ВМЕСТО «МЕРСЕДЕСОВ»

Компания «МБ РУС», прежде известная как «Мерседес-Бенц РУС», совместно с ГК «Автодом» получила права на официальный импорт пикапа Foton Tunland G7 в Россию. В России он будет доступен с 2,0-литровым турбодизелем мощностью 163 л. с. в сочетании с 8-ступенчатым автоматом и полным приводом. В оснащение пикапа входит широкий перечень систем помощи водителю (контроль полосы движения, предупреждение о столкновении с пешеходом, мониторинг слепых зон и т. д.), обивка салона экокожей, бесключевой доступ, подогрев передних сидений, климат-контроль, мультимедийная система с 10-дюймовым экраном, камера кругового обзора и система помощи при парковке. Старт продаж Foton Tunland G7 через партнерскую сеть «МБ РУС» намечен на конец года.





МОТОБУКСИРОВЩИК SNOWDOG SPORT

НОВИНКА



Реклама



Более
12 обновлений



Для рыбаков,
охотников, владельцев
фэтбайков



Более
60 дилеров



Собственное
конструкторское
бюро



Патент

Наши партнёры:



88007001916
baltmotors.ru



КОНЕЧНО, СЕДАН HONGQI H5

похож не на ГАЗ-21, а скорее на недоступный простым смертным ГАЗ-3102, который так любили чиновники в СССР. Хотя можно провести и другие аналогии, например, с маркой Rolls-Royce. Ведь над обликом этой модели поработал бывший шеф-дизайнер «Роллс-Ройс» Джайлс Тейлор. Правда, такого же монументализма, как в электрическом кроссвере Hongqi E-HS9, здесь ему добиться не удалось (подозреваю, это было сделано намеренно, так как в линейке Hongqi есть еще лимузин H9), но в целом смотрится «пятерка» неплохо. Пятиметровый китайский седан получился солидным и представительным, а что еще нужно его владельцу? А нужен ему в первую очередь комфорт. И вот здесь есть нюансы.

Нет, сидеть в Hongqi H5 вполне комфортно, особенно в доставшейся нам на тест топовой версии, где кресла обиты натуральной кожей (машина даже пахнет внутри не так, как другие «китайцы»). Но вот в плане опций, которые должны поднять этот самый комфорт на достойный премиального бренда уровень, все немного не так, как ожидаешь. Например, подогрев и вентиляция сидений предусмотрены только спереди, хотя, казалось бы, в таких машинах именно пассажирам заднего ряда положен

максимальный уровень «привилегий». Нет на заднем ряду и отдельного блока климат-контроля. А уж про массаж я молчу — его здесь нет и на передних сиденьях, хотя во многих китайских моделях классом, а то и двумя, ниже все это имеется.

Не доложили в «пятерку» и подогревы руля с лобовым стеклом, ставшие привычными даже для покупателей «Весты». Но все это можно списать на молодость бренда, который только начинает свою экспансию на российском рынке. И хотя сам бренд «Хончи» (переводится как «Красное знамя») ведет свою историю с конца 50-х годов прошлого века, в свободную продажу в Китае его модели пошли только десять лет назад. Ну а в России марка и вовсе официально появилась только этой весной. И я уверен, что китайцы достаточно быстро подстроятся под требования нашего рынка и добавят в машины недостающие «плюшки».

Эту уверенность подкрепляет полностью русифицированное меню мультимедиа и панели при-



КИТАЙСКАЯ «ВОЛГА»

HONGQI H5 ЦЕНА: ОТ 4 790 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ИСТОРИЯ ЛЕГКОВОГО КИТАЙСКОГО АВТОПРОМА В ЦЕЛОМ И МАРКИ FAW С ЕГО ЛЮКСОВЫМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕМ HONGQI В ЧАСТНОСТИ НАЧАЛАСЬ С КОПИРОВАНИЯ 21-Й «ВОЛГИ». ЭТА МОДЕЛЬ ТАК ПРИШЛАСЬ ПО ДУШЕ КИТАЙСКОЙ ПАРТИЙНОЙ ЭЛИТЕ, ЧТО МОДЕЛИ «ХОНЧИ» ДО СИХ ПОР НЕСУТ В СВОЕМ ДИЗАЙНЕ ЧАСТИЧКУ «ВОЛГИ» □ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА И МАРИИ ФЕДОРОВОЙ





машины. С отзывчивым сенсором и шустрым процессором сделать это можно достаточно быстро, но все же было бы лучше, чтобы водитель на подобные манипуляции отвлекался как можно реже.

Впрочем, на случай, если водитель вдруг потеряет бдительность, здесь есть и система автоматического торможения, и функция активного удержания в полосе. Если есть стойкая неприязнь к электронным помощникам — их можно без проблем отключить через меню, и система запомнит настройки. Персональные настройки можно задать и для режима вождения, только выжать из 218-сильного турбомотора больше, чем он выдает в режиме «Спорт» не получится. Едет Hongqi H5 бодро, но без задора. Спортивный режим скорее сойдет для повседневной езды: в нем седан лучше реагирует на акселератор, в остальном никаких отличий от комфортного режима вождения нет, не считая того, что не нужно вручную отключать систему старт-стоп — в «спорте» она не работает.

С точки зрения водителя, Hongqi H5 не производит никаких эмоций. Вроде бы и шасси здесь правильное

ДЕТАЛЬНО

СТРАННО



Прекрасная имитация аналоговых приборов радует водителя только в статике.



СКРОМНО

У задних пассажиров нет ни климат-контроля, ни подогревов сидений.

боров: у машин из первых поставок (того же Hongqi E-HS9) даже на английский меню было переведено не полностью. И хотя по китайской традиции перевод сделан не без ошибок, разобраться с настройками машин это не сколько не мешает. Вот только как я ни искал в виртуальных глубинах огромного экрана медиацентра функцию настройки дизайна приборной панели, найти ее так и не удалось. И ладно бы приборы оставались в классическом стиле, как при запуске двигателя, но нет! Стоит перевести селектор автомата в «Драйв», как имитация круглых аналоговых шкал превращается в странные эллипсоиды.

Хорошо хоть между спидометром и тахометром есть крупный цифровой указатель скорости: с ним

на подобные электронные чудачества можно закрыть глаза. Иначе, при отсутствии проекционного дисплея, скорость пришлось бы контролировать по навигатору, благо на большом центральном экране делать это удобно. Штатной навигации для российского рынка нет, но ее можно «раздать» со смартфона, подключившись через проводной Apple CarPlay или Android Auto. Правда, в этом случае вам будет недоступно меню климат-контроля: несмотря на наличие аналоговых кнопок «климата», они отвечают лишь за часть функций. И, например, чтобы включить рециркуляцию воздуха, подогрев/охлаждение сидений или поменять распределение потоков воздуха, нужно выходить из оболочки смартфона и заходить в меню настроек



1



2

1 Несмотря на относительно небольшую снаряженную массу и 218-сильный мотор, едет 5-метровый седан без задора даже в спортрежиме.

2 В дизайне решетки радиатора можно уловить сходство с «Волгой» или «Роллс-Ройсом» — кому что ближе.

Получить журнал стало проще!



Заказывай свежий номер
не выходя из дома :





«КЛАССИКА» ДЕШЕВЛЕ

Помимо нового H5, в линейке Hongqi есть его предшественник, который на российском рынке представлен как H5 Classic. Этот седан, дебютировавший в 2017 году, построен не на оригинальном шасси, а делит платформу с Mazda 6 и выпускается на СП FAW-Mazda. Кстати, именно с этой относительно доступной модели марка Hongqi «пошла в народ»: стали открываться дилерские центры по всему Китаю, а продажи машин резко устремились вверх. H5 Classic чуть короче, чем H5 New, и по дизайну решетки радиатора еще больше похож на «Волгу». Внутри «классический» седан оформлен скромнее: аналоговые приборы вместо виртуальных и экран медицентра меньших размеров. Скромнее здесь и турбомотор, объемом 1,8 литра, но зато с «доналоговой» мощностью 197 л. с. В плане оснащения H5 Classic уступает H5 New не сильно – у него нет разве что вентиляции передних кресел. При этом цена гораздо приятнее: от 2 846 480 рублей.

там, где раньше делали «Шкоды» и «Фольксвагены». И, самое главное, эти машины нужно было выпускать под маркой «Волга» — тогда успех и всенародная любовь им были бы гарантированы. □

**АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН:
«HONGQI КЛЮЧАВТО ВИТЕБСКИЙ».**

ВОЖДЕНИЕ

Китайцам нужно брать пример с корейцев, которые заморочились с настройкой шасси «Дженезисов». Пока это машина для пассажиров, но не для водителя.

8

САЛОН

Материалы отделки в целом не вызывают вопросов, хотя жесткий пластик снизу торпедо удивил. Да и дизайн виртуальных приборов никак не поменяет.

7

КОМФОРТ

Места достаточно, но задние пассажиры обделены опциями комфорта: ни «климата», ни подогревов.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

Здесь все на высшем уровне, но этим уже никого не удивишь.

10

(облегченная многорычажка сзади и полностью алюминиевая подвеска спереди), и классический автомат работает плавно, и кресло удобное, и руль приятной формы затынут в качественную кожу, и материалы отделки не вызывают ассоциаций с «китайщиной», и ambientная подсветка кругом... Но нет за рулем здесь тех же ощущений, которые дает штутгартская «ешка» или баварская «пятерка». Может дело в логотипе? И в нем тоже. Если пофантазировать, то китайцам из FAW стоило бы запартнериться с ГАЗом и запустить сборку своих премиальных моделей в Нижнем Новгороде —



- ⊕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНАЯ ВНЕШНОСТЬ, СОВРЕМЕННОЕ ШАССИ, КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ САЛОН, БОЛЬШОЙ БАГАЖНИК.
- ⊖ ВЫСОКАЯ ЦЕНА, НЕТ ЗАПАСКИ, ТОЛЬКО ОДИН ВАРИАНТ МОТОРА, МАЛО «ТЕПЛЫХ» ОПЦИЙ И ЭМОЦИЙ ОТ ВОЖДЕНИЯ.

ВЕРДИКТ

8,3

ЕСЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ HONGQI H5 С НАЕМНЫМ ВОДИТЕЛЕМ, ТО ВСЕ ЕГО МИНУСЫ УХОДЯТ НА ВТОРОЙ ПЛАН. И ДАЖЕ ОТСУТСТВИЕ ПОДОГРЕВА ЗАДНЕГО РЯДА, ТАК КАК ПассажиР БУДЕТ САДИТЬСЯ В ТЕПЛУЮ МАШИНУ. НУ А ТО, ЧТО НУЖНО ОТ СЕДАНА ПРЕМИУМ-КЛАССА, ВКЛЮЧАЯ ТИХИЙ И КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ САЛОН, А ТАКЖЕ СТАТУСНУЮ ВНЕШНОСТЬ, ЗДЕСЬ ЕСТЬ.

КОНКУРЕНТЫ



Audi A6
от 6 264 900 ₽



BMW 5-series
от 7 300 000 ₽



Mercedes-Benz E-class
от 7 289 900 ₽

HONGQI H5

Габариты	4988x1875x1470 мм
База	2920 мм
Снаряженная масса	1635 кг
Объем багажника	519 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1989 см³, 218/6000 л. с./мин¹, 340/1500 Нм/мин¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод передний
Размер шин	225/50R18
Динамика	230 км/ч; 7,8 с до 100 км/ч
Расход топлива	6,6 л на 100 км в смешанном цикле

ЧЕСТНО О НОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ



Петр Меньших и Игорь Сирин на каналах

AUTO MPS

в Дзене и YouTube



УПЕРТЯЖ-ТЕСТ ПО СНЕГУ



**CHEVROLET ТАНОЕ
ИЛИ INFINITI QX80?**

ТЕСТ ВЫБОР ЭКОНОМНЫХ



**LADA GRANTA
ИЛИ SKODA RAPID?**

ТЕСТ: КОМУ РАНЬШЕ ЗА ТРАКТОРОМ?



**ДЕФЕНДЕР
ПРОТИВ КРУЗАКА**

UAZ HUNTER И
LAND ROVER
DEFENDER?



**ТЕСТ
НЕСРАВНЕННЫХ**



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



**RENAULT DUSTER
SUZUKI JIMNY?**



ТЕСТ РАВНЫХ КИТАЙЦЕВ

ТЕСТ ПО-ВЗРОСЛОМУ

БРУТАЛ



**НА
ИЛИ**



V – ЗНАЧИТ ВЕСЕЛЬЕ

CHANGAN UNI-V ЦЕНА: ОТ 2 859 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

«ОНА ЧТО, ИЗ КИТАЯ?!» – ВОСТОРЖЕННО ВОСКЛИКНУЛ МОЙ СЕМИЛЕТНИЙ СЫН НА СВЕТО-МУЗЫКАЛЬНОЕ ШОУ В ИСПОЛНЕНИИ ЛИФТБЭКА CHANGAN UNI-V. «КРУТО!» И ТУТ Я ПОНЯЛ, ЧТО МОГУ СКОЛЬКО УГОДНО СКЕПТИЧЕСКИ СМОТРЕТЬ НА ПРОИЗВЕДЕНИЯ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ. ДЛЯ ПОДРАСТАЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ MADE IN CHINA СРАВНИ MADE IN JAPAN ДЛЯ МАЛЕНЬКОГО МЕНЯ ИЗ 90-Х □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА





С НОВЫМИ ВВОДНЫМИ, ПОЛУЧЕННЫМИ ОТ СЫНА, я сразу иначе стал смотреть на этот космический корабль из Китая. Когда я только забрал из пресс-парка UNI-V, профессиональные издержки навязывали в голове сравнения с Hyundai Elantra и Skoda Octavia, с которыми он схож по размерам. На крайний случай — с Chery Arrizo 8. Просто более близкого соперника, на момент тест-драйва, на нашем рынке больше и не было.

Какими бы классными по своим меркам не были Skoda Octavia или Elantra, в эмоционально-ассоциативном плане они даже рядом не стоят с лифтбэком от Changan. Да это же настоящая смесь «Китта» из «Рыцаря Дорог» с «Грендайзером» и «Спиди Гонщиком»! UNI-V разговаривает, эффектно выглядит, впечатляет своим кокпитом и устраивает свето-музыкальные шоу. Кажется, кто-то собрал все главные фишки мальчишки из 90-х в одной машине.

В эффектности Changan UNI-V действительно не занимать. Хищный прищур фар, широкая решетка радиатора, множество ло-

маных линий в бампере, сплиттер под карбон, длинный капот, широкие колесные арки, выдвигающиеся дверные ручки, большой диффузор, способный добавить комплексов владельцу Lamborghini Huracan, здоровенные хромированные патрубки, ниспадающая линия крыши, переходящая в «утиных хвост», и выдвигающийся спойлер, который можно регулировать кнопкой из салона. Кажется, что в UNI-V спрятано пять сотен «лошадок» и все вооружение Джеймса Бонда. И только тоненькие, спрятавшиеся в арки, колеса, размерностью 235/45R18, вытаскивают из детских фантазий.

Интерьер лифтбэка под стать внешнему виду. Удачный микс семейства Audi RS с Lamborghini. Угловатые формы, оквадраченный руль, стилизованные под спортивные «ковши» кресла, четыре экрана и большая оранжевая кнопка с наивно-детской надписью Super Race. Конечно же, она была нажата первой сразу после запуска мотора. На экране появляется информация о возможном старте с «лонча» и об отключенной системе стаби-

лизации в сопровождении детской гоночной анимации с пиксельным огнем из-под колес лифтбэка. Привет, «Нинтендо» и «Сега» с картриджами!

Наивно? Безусловно. Но классно же! Антураж моментально настраивает на спортивный лад. Но подождите-ка, кроссовер Changan UNI-K тоже выглядел, как гибрид «Кайена» с «Урусом», а по факту ехал, как Toyota Highlander. Множество китайских моделей приучили нас к тому, что позируют они намного эффектнее, чем едут. Что ж, лифтбэк UNI-V стал приятным исключением.

Бензиновая четырехцилиндровая «полторашка» под капотом раздута до 181 сил и 300 «ньютонов». Переваривает и отправляет тягу на переднюю ось 7-ступенчатый робот. Да, UNI-V исключительно переднеприводный, но едет он весьма резво. Набор 100 км/ч на сухом асфальте укладывается в 7,5 секунд. Весьма неплохо! Но и при ускорениях с ходу лифтбэк хорош. Робот оперативно скидывает вниз и, наплевав на всякие



ИГОРЬ КУЗНЕЦОВ

АВТОЖУРНАЛИСТ.

В «5 КОЛЕСЕ» С 1995 ПО 2020 Г.

Немало воды утекло с тех пор, как началась история «5 колеса». Случалось разное. Но мне помнится неистовая увлеченность «первооткрывателей» издания. Вплоть до фанатизма. Причем у всех. Вне зависимости от рода деятельности. Про себя могу сказать, что в какой-то момент из-за этого даже был близок к семейному раздору. Неудивительно, ведь редкий тест тогда завершался раньше полуночи. А число командировок исчислялось 5-6 поездками в месяц. Разумеется, с последующими ночными бдениями по тексту и фотографиям. Но ни о каких «побочках» я не жалею. Ведь мне, как и моим коллегам, было по-настоящему интересно. И у нас была общая цель: сделать продукт «5 колеса» деликатесом.

1 Передние кресла удобны и неплохо держат в поворотах. Еще бы разместить их пониже к полу, а саму подушку кресла сделать более длинной.



У UNI-V формально четыре дисплея: три относятся к приборной панели, а один – это медицентр. Разобраться в них несложно. Но не хватает более детальной русификации и поддержки Apple CarPlay.

ДЕТАЛЬНО



С ОГОНЬКОМ

Клавиша Super Race активирует спортивные настройки агрегатов и отключает систему стабилизации.



ЖЕСТЧЕ

Распорка на стойках для лучшей управляемости напомнила тюнингованные «Аккорды» из 2000-х.

экологические нормы, держит необходимую передачу столько, сколько потребуется для максимальной отдачи мотора.

При этом какой-то нервозности или повышенной дерганности в городском потоке не наблюдается, как в том же Jetour Dashing, когда активирован спортивный режим. Поэтому оранжевая кнопка на UNI-V была активирована 90% тест-драйва. Ну и пусть, что средний расход топлива выходил в 10,5 литров. Весело же!

Настройки шасси с усилителем руля неплохи, но требуют доработок, чтобы в полной мере соответствовать общей атмосфере задора, которой располагает лифтбэк. Ход у UNI-V вроде бы плотный, но небольшие крены в поворотах и раскачка на волнистой дороге заметны. Лифтбэк охотно следует за рулем (спасибо распорке передних стоек), но в нулевом положении руль пуст и неинформативен. Хочется верить, что с рестайлингом или выходом двухлитровой версии китайцы все доработают.

Что еще включить в список доработок? Хорошо бы обновить палитру цветов кузова, добавить Apple CarPlay с Android Auto, сделать подушку водительского кресла подлиннее, а само кресло разместить ниже, в качестве базовых шин выбирать 245-е, а не тонкие

ВОЖДЕНИЕ

Есть что доработать, чтобы стало «погорячее», но уже неплохо!

8

САЛОН

Под стать внешнему виду. Стильно, но еще и удобно.

9

КОМФОРТ

Излишней жесткостью лифтбэк не выделяется. А вот шумоизоляция так себе.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор ассистентов пассивной и активной безопасности.

10

КОНКУРЕНТЫ



Chery Arrizo 8
от 2 409 900 ₽



Dongfeng Shine Max
от 2 990 000 ₽



FAW Bestune B70
от 2 450 000 ₽





1 На втором ряду не так просторно, как в седанах D-класса вроде Arrizo 8, но вполне комфортно. Места для ног и головы достаточно. Есть подлокотник с подстаканниками.

235-е, и отладить русскоязычный интерфейс всех экранов. Разобраться, кстати, с ними не сложно. Хотя местами и встречаются иероглифы.

Просят за Changan UNI-V, по современным реалиям, не так уж и много — от 2 859 900 рублей. Но лучше сразу рассматривать флагманскую комплектацию DLX с пневмоупорами капота, выдвигаемым антикрылом и аудиосистемой Sony. К тому же, она всего на 70 000 рублей дороже.

CHANGAN UNI-V

Габариты	4680x1838x1430 мм
База	2750 мм
Снаряженная масса	1400 кг
Клиренс	152 мм
Объем топливного бака	51 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1494 см³, 181/5500 л.с./мин¹, 300/1500-4000 Нм/мин¹
Трансмиссия	робот, 7-ступенчатый, привод передний
Размер шин	235/45R18
Динамика	205 км/ч

UNI-V ПОДКУПАЕТ ВНЕШНИМ ВИДОМ, САЛОНОМ, ЗАБАВНЫМИ ФИШКАМИ И ХОДОВЫМИ КАЧЕСТВАМИ.

МОЖНО ПОЖАЛОВАТЬСЯ НА ШУМОИЗОЛЯЦИЮ И ПОПРОСИТЬ УЛУЧШИТЬ ШАССИ.

ВЕРДИКТ

8,5

CHANGAN UNI-V ОТЛИЧНО ПОДОЙДЕТ ТЕМ, КТО УСТАЛ ОТ БЕСКОНЕЧНОГО ОДНООБРАЗИЯ КРОССОВЕРОВ, КОТОРЫЕ ХОТЬ И ОТЛИЧАЮТСЯ ДИЗАЙНОМ, НО ЕДУТ ОДИНАКОВОГО СКУЧНО. В НЕМ ЕСТЬ ЭМОЦИИ. И ПУСТЬ НЕКОТОРЫМ ОН НАПОМИНАЕТ ДЕТСКУЮ ПРИСТАВКУ ДЛЯ КОМПЬЮТЕРНЫХ ИГР. ЭТА ПРИСТАВКА СПОСОБНА ЗАСТАВИТЬ ВАС УЛЫБНУТЬСЯ.

GROZA DEFENDER 500



Реклама



GROZA
В ТВОЕМ ГОРОДЕ!



ПОЛИГОН

JETOUR DASHING

НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ В ОТНОШЕНИЯХ

JETOUR DASHING ЦЕНА: ОТ 2 439 900 Р В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

«ПОЖАЛУЙ, ЛУЧШЕГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА 3,2 МИЛЛИОНА СЕЙЧАС НЕ НАЙТИ», – СЛОВА МОЕГО КОЛЛЕГИ, СКАЗАННЫЕ ВСЕГО НА ВТОРОЙ ДЕНЬ ТЕСТ-ДРАЙВА, НЕ ДАВАЛИ МНЕ ПОКОЯ ЕЩЕ ВСЮ ДАЛЬНЕЙШУЮ НЕДЕЛЮ, ЧТО Я ПРОВЕЛ С ЭТИМ КРОССОВЕРОМ. И КАЖДЫЙ ДЕНЬ Я ПЫТАЛСЯ СФОРМИРОВАТЬ СВОЕ ЕДИНОЕ МНЕНИЕ. УЖ БОЛЬНО JETOUR DASHING ОКАЗАЛСЯ НЕОРДИНАРНЫМ И МНОГОГРАННЫМ □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА





СВИНЦОВЫЕ ТУЧИ ОТЖИМАЮТ на столицу влагу, а пронизывающий холодный ветер превращает капли в картечь, бьющую по лицу. Желания расхаживать вокруг автомобиля по парковке пресс-парка нет. Как и нет времени на детальное знакомство со всеми органами управления кроссовера. Надо успеть за час доехать от Калужской до Алтуфьево, что в вечерний час пик так же реально, как возвращение бесплатных парковок в центр Москвы.

Забираю документы и ключ необычного дизайна, похожий на чехол от беспроводных наушников. Подбегаю к кроссоверу. Ручки Jetour Dashing, подобно плавникам, выскакивают из дверей. Прыгаю на водительское кресло, успеваю восхититься футуристичной архитектурой интерьера, вбиваю адрес в навигаторе, ругаюсь, нахожу клавишу запуска двигателя с рычагом трансмиссии, расположенной справа за рулем, и трогаюсь, решив, что с остальным разберусь по ходу движения... Я был оптимистичен.

С настройкой кресла проблем не возникло — клавиши в стандартном месте. Но где регулировка боковых зеркал?! Спустя несколько километров настройки зеркал нашлись в одной из вкладок гигантского телевизора, доминирующего над всей центральной панелью. Тут же стало понятно, что практически все функции защиты в 15,6-дюймовый тачскрин кроссовера. Там и выбор режимов движения, и подогревы и климат-кон-

троль и многое другое. А по мере активации на экране той или иной иконки, меняется функционал джойстиков на руле. Ими можно регулировать зеркала, менять температуру в салоне или управлять аудиосистемой. Не могу сказать, что я был в восторге от таких «интуитивных» решений в режиме знакомства с автомобилем на ходу...

При всем при этом в функционале большого экрана не нашлось ни Apple CarPlay, ни Android Auto. Только сомнительная функция «зеркала» для смартфона, для использования которой необходимо скачать специальное приложение. Что ж, благо площадка с беспроводной зарядкой расположена в удобном месте — в поле зрения.

Спустя пару дней к цифровому миру Jetour Dashing привыкаешь и перестаешь бурчать на экран. Впрочем, назвать его удобным я по-прежнему не могу. Например, вместо одного нажатия на физическую клавишу (если бы она была) обогрева заднего стекла, приходится лавировать во вкладках медиаскрена. Да и отзывчивость тачскрина на прикосновения не всегда оперативна.

Зато мне определенно нравится, как организовано пространство в салоне. Здесь много воздуха, понятный минималистичный экран приборной панели, под правой рукой «парит» удобный широкий подлокотник с подстаканниками и площадкой под беспроводную зарядку, внизу — еще одна широ-

кая дополнительная полка, интересные отделки, а на дверях — экраны с данными о температуре воздуха за бортом. Быть может, это бесмысленно, но выглядит прикольно! На втором ряду почти ровный пол и довольно много места для ног пассажиров. Разве что у самого водительского кресла подушка коротковата.

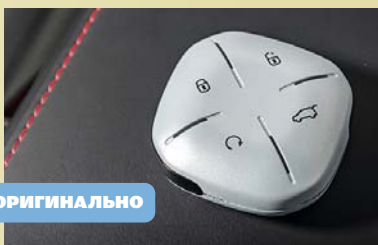
А теперь интересный факт. «Парящий» подлокотник и подрулевой рычаг трансмиссии — это прерогатива флагманской комплектации Luxury со 190-сильным мотором. У 147-сильных версий исполнение центрального тоннеля более классическое — с селектором трансмиссии под правую руку в одном ряду с подстаканниками. Довольно существенные отличия в рамках одной модели.

Создатели кроссовера явно пытались удивить публику гаджетами, а по факту Jetour Dashing приятно удивил динамикой. Кроссовер с бензиновой турбочетверкой 1.6 на 190 сил и 290 «ньютонов» едет неожиданно задорно. А в спортивном режиме — так и вовсе нервно, что весьма непривычно для автомобилей из Поднебесной. «Иксыды», «Джилли» (за исключением Coolray), «Чери», «Омоды» и «Чаньяни»

1 Дизайн и архитектура интерьера приятны. Качество материалов — на высоком уровне. Но центр притяжения взгляда — большой 15,6-дюймовый тачскрин, к которому есть вопросы.
2 Кресла в целом неплохи. Есть регулировки, подогревы, а у спинки удачный профиль. Но подушка коротковата.

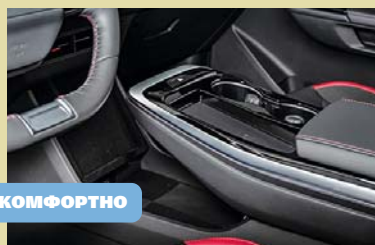


ДЕТАЛЬНО



ОРИГИНАЛЬНО

Ключ, который светится, похож на чехол от наушников? Почему бы и нет!



КОМФОРТНО

«Парящий» центральный тоннель с большой площадкой под смартфон оказался удобным.



ЗАБАВНО

Маленькие дисплеи на передних дверях отображают данные о погоде за бортом.



1 Тачскрин впечатляет размерами – 15,6 дюймов! Но поддержки Apple CarPlay нет. Решение спрятать в дисплей практически все органы управления, включая регулировку зеркал – не очень удобное.

склонны к нерасторопности даже в «спорте». А тут 7-ступенчатый робот до последнего держит пониженную передачу, и даже на ходу, при резком нажатии на акселератор в пол, Jetour норовит шлифануть мокрый асфальт своими передними ведущими колесами. Это пожалуй первый китайский автомобиль, где 90% времени я предпочитаю стандартный режим «характера», а не делаю спортивный основным.

Добавить футуристичному «Дашингу» звука выхлопной системы, перенастроить усилитель руля и еще поколдовать над подвеской, получилась бы неплохая заявка на спортивность. Был бы этакий «подогретый» кросс-хэтч... Когда-нибудь, возможно. А сейчас шасси

КОНКУРЕНТЫ



Changan UNI-T
от 2 869 990 Р



Geely Coolray
от 2 329 990 Р



Omoda C5
от 2 679 900 Р





АНДРЕЙ МАШИН

ЛИДЕР ГРУППЫ «МАШИНБЭНД».
1997–2019: ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕДАКТОР,
ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР,
ЗАМ. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

В 1997 году я учился на 3-м курсе полиграфического института по специальности «редактор-издатель», и мой одногруппник Сергей Косенчук вдруг сказал, что журнал, в котором он работает верстальщиком, ищет литредактора, поскольку «переходит со скрепки на склейку» – увеличивается в объеме. И посоветовал сходить на «прослушивание». Дело было в сентябре. Я отправился на 9-ю Советскую, в редакции мне дали текст, я его поправил, и меня взяли. И так я проработал там следующие 22 года. Коллектив был дружный, работа интересная. Много где удалось побывать в командировках, и по редакторской части получил огромный опыт.

Смешная история случилась в моей первой поездке в Японию. На экскурсии в Токио я отстал от группы, телефон мой 2G не работал, и я знал только название нашего отеля. Решил пойти туда пешком, хотя мог доехать и на такси, но мне было интересно посмотреть город. В итоге шел 13 часов через весь центр, накопил всякого по пути, сидел в кафешках, дорогу уточнял по ходу дела, японцы смеялись, что я пешком туда иду, далеко ведь. Но это ладно.

Через год там же московские коллеги рассказали мне историю, как однажды какой-то наш журналист заблудился в этих чуждых краях и добирался до гостиницы три дня. Еще через год – ту же историю, но брел тот бедолага (то есть я) уже неделю, из какой-то деревни, ночевал в стогах и прочие ужасные подробности. На пятый раз я понял, что развешивать этот миф не имеет смысла. Зачем? Быть человеком-легендой не так уж плохо.

Рад, что журнал жив. Пусть так и будет.



2 По меркам центрального дисплея цифровая приборная панель скромная. Но в ней все лаконично, понятно и информативно.

3 Подрулевой селектор трансмиссии удобен и экономит место в салоне.

кроссовера подробно транслирует на водительское кресло казусы от встреч с любыми дорожными неровностями. При этом автомобиль допускает крены при резких переключениях и остаточные колебания 19-дюймовых колес от проезда по средним ямам или стыкам. Обратная связь по рулю есть, но весьма слабая.

В любом случае, 190-сильный Dashing управляется интереснее, чем его «сородичи», построенные на базе Chery Tiggo 7 Pro. Да-да! Это в России у Jetour и Chery разные

офисы. У себя на родине Jetour является суббрендом Chery и производится на мощностях Chery с компонентами Chery. Прямо как Omoda и Jaecoo. Только ирония в том, что в Китае нет таких брендов, как Omoda и Jaecoo, а Jetour есть. В общем, пока я вас окончательно не запутал, вернемся к самому кроссоверу.

Jetour позиционирует себя в России, как бренд для молодых людей с тягой к путешествиям. Возможно, молодые люди оценят «цифровой» интерьер с минимальным набором физических кнопок. В путешествии точно будет полезен просторный салон, но пока у «Дашинга» не появится полный привод, путешественники будут явно ограничены в выборе маршрутов. □

ВОЖДЕНИЕ

Dashing со 190-сильным мотором бодр. Даже очень. Осталось до-работать шасси и усилитель руля.

8

САЛОН

Просторен и интересно оформлен. Но к тачскрину и эргономике много вопросов.

7

КОМФОРТ

Подвеска у кроссовера не мягкая, да и подушка кресла коротковата.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор систем активной и пассивной безопасности.

10

JETOUR DASHING

Габариты 4590x1900x1685 мм

База 2720 мм

Снаряженная масса 1655 кг

Полная масса 1955 кг

Клиренс 160 мм

Объем багажника 486–977 л

Объем топливного бака 57 л

Двигатель бензиновый, 4-цилиндровый,

1598 см³, 190/5500 л. с./мин⁻¹,

275/2000–4000 Нм/мин⁻²

Трансмиссия роботизированная, 7-ступенчатая,

привод передний

Размер шин 235/55R19

Расход топлива

8,4 л на 100 км в смешанном цикле

+ ВЫГЛЯДИТ, КАК URUS, РЕЗВО НАБИРАЕТ СКОРОСТЬ И ЗАБАВЛЯЕТ ОФОРМЛЕНИЕМ САЛОНА.

– УБРАТЬ ВСЕ НАСТРОЙКИ В ТАЧСКРИН – ТАК СЕБЕ ИДЕЯ. И НАД ШАССИ ЕЩЕ НАДО ПОКОЛДОВАТЬ.

ВЕРДИКТ

8

ТАК ЛУЧШЕЕ ЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ – DASHING ЗА 3,2 МЛН РУБЛЕЙ?! ТОЧНО НЕ ХУДШЕЕ. ОН КЛАССНО ВЫГЛЯДИТ И РЕЗВО УСКОРЯЕТСЯ, НО ЭРГОНОМИКА И ОТСУТСТВИЕ ПОЛНОГО ПРИВОДА НИКАК НЕ ДАЮТ МНЕ НАЗВАТЬ ЕГО ЛУЧШИМ. ВПРОЧЕМ, С НЫНЕШНИМ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕМ ВЫБОР В РАМКАХ ЭТОГО БЮДЖЕТА НЕ ТАКОЙ УЖ И БОЛЬШОЙ. ОСОБЕННО, ЕСЛИ НАДО ЧТО-ТО ЭКСТРАВАГАНТНОЕ.



БЕЛЫЙ КИТ

HONDA UR-V ЦЕНА: ОТ 7 190 000 Р В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ЕСЛИ БЫ ПАРУ ЛЕТ НАЗАД МНЕ СКАЗАЛИ, ЧТО КУПЕ-КРОССОВЕР HONDA UR-V – РЕАЛЬНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА BMW X6 И MERCEDES-BENZ GLE COUPE, Я БЫ СЧЕЛ ЭТО ЗА ШУТКУ. НО В ТЕКУЩИХ РЕАЛИЯХ С ТАКИМ УТВЕРЖДЕНИЕМ ТРУДНО НЕ СОГЛАСИТЬСЯ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА И МАРИИ ФЕДОРОВОЙ

НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ, да несчастье помогло. Если бы не санкции и уход западных автоконцернов с нашего рынка, мы бы никогда не увидели у официальных дилеров Honda роскошный UR-V. Да и самих дилеров, наверное, уже не было. Honda начала «смаывать удочки», готовясь покинуть российский авторынок, еще до СВО. Ну не получался у японцев бизнес в России, и все тут! Что не удивительно: как можно было удержаться на рынке, когда у тебя в линейке всего три модели, которые нужно везти за тридевять земель и платить

конские таможенные пошлины? Но хондавцам внезапно подфартило: конкуренты самоустранились, а цены на автомобили не китайских марок в одночасье выросли в два раза. При этом возникли проблемы с гарантийным обслуживанием и поставкой запчастей для машин из недружественных стран. Тут-то и настал звездный час Honda.

Представительство «Хонда Мотор Рус» зарегистрировало по своему же столичному адресу «прописки» компанио-субдистрибьютора «Мотор-Плей», через которую по схеме параллельного

импорта стали возить новые автомобили Honda из Китая. Таким же «серовозом» занимались и сами дилеры, но в случае с Honda есть нюанс: на все машины, завезенные через субдистрибьютора, дается официальная гарантия от импортера и обещана полная сервисная поддержка по всей территории РФ, где есть дилеры марки. Здесь владельцы немецких машин грустно вздохнули. Когда новенькие BMW X6 и Mercedes-Benz GLE Coupe за 13–15 миллионов, лишённые доступа к глобальной сервисной сети, способны в одночасье стать «не-



1 Мы уже отвыкли видеть столько физических кнопок в современных кроссоверах. Но это лучше, чем прятать все функции в сенсорный экран.

2 Передние кресла оснащены подогревом и вентиляцией.

движимостью», гарантийная Honda UR-V за 7,2 миллиона не кажется переоцененной даже с учетом того, что собрали ее в Китае.

Помните марку Acura? Напомню, что это премиум-подразделение Honda, которое даже в свое время пытались продвигать в России. Но на волне очередного кризиса эту затею бросили, так как с немецкими грандами тягаться «Акуре» было не с руки. Да и что говорить: даже у Lexus с Infiniti, ветеранов японского премиум-класса, в России была довольно узкая и специфичная ниша. Какие-то модели имели успех (в основном большие рамные внедорожники, хотя и некоторые кроссоверы российским покупателям тоже «зашли»), но в целом погоды на рынке они не дела-

ли. Ну а Honda? Это же вообще ни разу не премиум! Однако, как оказалось, UR-V легко ломает этот шаблон.

Формально UR-V — это наследник не особо удачного «Кросстура». Большое и комфортабельное кросс-купе на шасси «Аккорда», созданное в первую очередь для американского рынка, продавалось по всему миру, включая и Россию, но популярности не снискало нигде. Во многом потому, что из-за низкого и длинного кузова выглядел «Кросстур» странновато. Тем не менее в 2017 году у него появился «наследник», Honda UR-V, сборку которого освоили в Китае на совместном предприятии с компанией Dongfeng. В нем японцы учли стилистические ошибки, и привели пропор-



АВТОМОБИЛЬ
ПРЕДОСТАВЛЕН:
«HONDA
ЗВЕЗДА НЕВЫ».



ДЕТАЛЬНО

НЕОБЫЧНО



Автоматическая трансмиссия управляется при помощи кнопок, хотя джойстик был бы удобнее.

БОГАТО



У задних пассажиров есть даже отдельный пульт управления аудиосистемой.

любых ЖК-экранов. Управление 3-зонным «климатом» полностью кнопочное, поэтому скромный размер дисплея медиacentра (всего 8 дюймов) не напрягает, так как весь его функционал сводится к выбору радиостанций и музыкальных треков. Меню переведено только на английский, но особо ковыряться в нем не нужно — настроек там немного. Даже для отключения системы удержания в полосе на передней панели есть отдельная кнопка. Проводной Apple CarPlay работает «из коробки» и частично снимает вопро-

КОНКУРЕНТЫ



BMW X6
от 15 500 000 ₽



Xeed RX
от 5 450 000 ₽



Mercedes-Benz GLE Coupe
от 13 800 000 ₽

ции машины в более привычные формы. Да так хорошо, что получился почти «икс шесть»! Кстати, у этой модели есть «близнец», Honda Avenger, которого выпускают на СП GAC-Honda. В 2020 году обе модели обновились, а в этом году UR-V добрался до России.

Нырнув в плотный городской трафик, наш тестовый UR-V легко влился в поток — словно белый кит разогнал своей тушей мелкую рыбешку. Нас пропускают, не подрезают. Уважают. Купе-кроссовер почти пятиметровой длины смотрится солидно даже несмотря на простоватый «фейс»: характерный форм-фактор и размеры дела-

ют свое дело. Жаль, что машине не поставили голос. Двухлитровый турбомотор от Civic Type-R отлично откликается на газ и резво ускоряет почти двухтонный кроссовер, но звучит как 4-тактная газонокосилка. Выбор режимов 9-ступенчатого автомата при помощи кнопок требует привыкания, но в целом проблем не доставляет. Хотя для чего такое решение — не понятно. Блок кнопок занимает столько же места, сколько и привычный рычаг, который явно был бы удобнее.

Аналоговые приборы смотрятся уже как артефакт, но по удобству они по-прежнему на голову выше

HONDA UR-V

Габариты 4856x1942x1675 мм
База 2820 мм
Снаряженная масса 1880 кг
Полная масса 2305 кг
Клиренс 180 мм
Объем багажника 510 л
Объем топливного бака 60 л
Двигатель бензиновый, 4-цилиндровый, 1996 см³, 272/6500 л.с./мин³, 370/2250-4500 Нм/мин³
Трансмиссия автоматическая, 9-ступенчатая, привод полный
Размер шин 245/55R19
Динамика 208 км/ч; 8,0 с до 100 км/ч
Расход топлива 8,7 л на 100 км в смешанном цикле

1 Система Apple CarPlay частично решает проблему с отсутствием русификации и неработающей в РФ штатной навигации.

2 3 Задний ряд удалось сделать очень просторным, причем не в ущерб багажнику.



**АЛЕКСАНДР
ВАСИЛЬЕВ**

ФОТОГРАФ.
В «5 КОЛЕСЕ» С 1993 ПО 2001 Г.

Для меня журнал – это картинки с автомобилями. Я на все смотрю через призму фотографий, которые делал в совершенно разных местах, куда только заносила судьба. Все поездки для меня – это как калейдоскоп меняющихся изображений. Какие машины и где только я не снимал! Ведь я человек автомобильный, интересовали меня только машины, а вот пересекаться приходилось во время работы с разными людьми. И в Мексику ездил с Соловьевым, на презентацию «Шевроле». Тогда он был просто радиоведущим, а не человеком из телевизора. Принца Кентского запечатлел в Петербурге, где проходил этап пробега «Бентли» – потом в Лондоне фотографии ему отдавал. На автосалоне в Париже, прорвавшись через кордон охранников, угловрил Клаудию Шиффер на фотосессию. Есть у меня и фото королевы Елизаветы, во время ее визита в Питер. Страны менялись, бывало, и по несколько раз за день, впечатления смазывались, но всегда у меня оставались фотографии – то, ради чего я работал. А чаще всего мне вспоминается поездка с другом в соседнюю Финляндию на пробег клуба любителей «Мустангов», в конце прошлого века. В Эспоо, предместье Хельсинки, собралась пара десятков фанатов этих автомобилей. Мы к ним присоединились, и в каждой деревне, через которую мы проезжали, к колонне пристраивались еще несколько машин. В итоге собралось под четыре сотни автомобилей! Мы прокатились по таким местам Финляндии, о которых я и представления не имел. Столько настоящих петролхедов вместе я никогда не видел.

сы, как по поводу неработающей в России штатной навигации, так и отсутствию русификации.

Двойные ламинированные боковые стекла отлично отсекают шум улицы, а на заднем ряду столько места, что можно спокойно сидеть закинув ногу на ногу. Пол здесь абсолютный ровный, но это вряд ли оценит средний пассажир – третий здесь лишний. Широкий диван рассчитан на двух VIP-персон, которых разделяет массивный откидной подлокотник с 4,2-дюймовым дисплеем управления аудиоцентром. Да и перед-

ний пассажир здесь по рангу оценен явно ниже сидюков на галерке: его кресло можно подвинуть с заднего ряда и сложить спинку. Хотя у последнего есть подогрев и вентиляция кресла, а у задних пассажиров нет.

Подвеска скрадывает низкий профиль 19-дюймовых колес: кроссовер мягко проезжает рельсы и лежачих полицейских. Думаю, UR-V будет комфортен и на бездорожье. Хотя загонять туда «белого кита» смогут только самые безжалостные «акулы бизнеса» – главная целевая аудитория этой модели. □

ВОЖДЕНИЕ

К динамике и управляемости вопросов нет, а вот звук мотора мог бы быть поинтереснее.

8

САЛОН

Кожаные кресла, качественная имитация шпона, металл и мягкий пластик: по отделке эта Honda не уступит BMW X6, хотя и смотрится несколько старомодно.

9

КОМФОРТ

Отличная шумоизоляция, очень просторный и комфортабельный задний ряд, но, к сожалению, без подогрева.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Здесь все прекрасно, включая отношение на дороге со стороны других участников движения.

10

+ СОЛИДНЫЕ ГАБАРИТЫ, ОЧЕНЬ ПРОСТОРНЫЙ ЗАДНИЙ РЯД, ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА, НЕПЛОХАЯ ДИНАМИКА, БОГАТОЕ ОСНАЩЕНИЕ, ОФИЦИАЛЬНАЯ ГАРАНТИЯ.

- СТАРОМОДНЫЙ ДИЗАЙН, НЕТ РУСИФИКАЦИИ МЕНЮ, НЕТ ПОДОГРЕВА ЗАДНЕГО РЯДА СИДЕНИЙ, ПРОСТАВАТЫЙ ЗВУК МОТОРА.

ВЕРДИКТ

9

СРЕДИ ВСЕХ МОДЕЛЕЙ HONDA, ВВЕЗЕННЫХ ПО ПАРАЛЛЕЛЬНОМУ ИМПОРТУ, UR-V КАЖЕТСЯ НАИМЕНЕЕ ПЕРЕОЦЕНЕННЫМ. У НЕГО ПРАКТИЧЕСКИ НЕТ КОНКУРЕНТОВ СРЕДИ «КИТАЙЦЕВ», А ОТНОСИТЕЛЬНО НЕМЕЦКИХ ОДНОКЛАССНИКОВ ОН СТОИТ ГОРАЗДО ДЕШЕВЛЕ. ПРИ ЭТОМ У НЕГО ЕСТЬ ДВА ВАЖНЫХ ПЛЮСА: ЭТО ХОНДСКАЯ НАДЕЖНОСТЬ И ОФИЦИАЛЬНАЯ ГАРАНТИЯ.





КИНГСАЙЗ

GWM POER KINGKONG ЦЕНА: ОТ 3 399 000 Р **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

ЕСЛИ БЫ Я ВЫБИРАЛ ИМЯ ДЛЯ ЭТОГО ПИКАПА, ТО ПРЕДЛОЖИЛ БЫ НАЗВАТЬ ЕГО «КИНГСАЙЗ», ТО БИШЬ «КОРОЛЕВСКИЙ РАЗМЕР». НЕТ, «КИНГ-КОНГ» ТОЖЕ НЕПЛОХО ЗВУЧИТ, НО «КИНГСАЙЗ» ГОРАЗДО ТОЧНЕЕ ХАРАКТЕРИЗУЕТ КИТАЙСКУЮ НОВИНКУ **МАКСИМ ФЕДОРОВ** **ФОТО АВТОРА И МАРИИ ФЕДОРОВОЙ**



- 1 Для «грузовика» салон выглядит роскошно.
- 2 На фото видны три маленьких дисплея, из которых состоит приборная панель.
- 3 На втором ряду даже рослый пассажир может устроиться с комфортом.

«ЭТО ЧТО, КИТАЙСКИЙ RAM?»

— заправщик на АЗС явно польстил новинке от Great Wall, хотя доля истины в его словах есть. Про сходство с оригинальным «Рэмом» говорить не приходится, но физиономия «Кинг-Конга» не выбивается из ряда так любимых в США «траков», хотя эта модель ближе все-таки не к исконным представителям североамериканского автопрома, а к тойотовской «Тундре». Вот только с колесами «Кинг-Конгу» не повезло: длинный кузов (длиннее, чем у 300-го «Крузака»!) на вписанных в большие арки 17-дюймовых «всесезонках» выглядит так, словно владельцу этого пикапа не хватило денег на подходящую по размеру резину. Сюда просятся «катки» как минимум на пару дюймов больше.

Этот пикап превосходит по габаритам все, на чем я ездил прежде. GWM Poer KingKong даже больше своего предшественника, GWM Wingle 7. Но парковаться на нем удобнее! Если у «семерки» на российском рынке не было даже камеры заднего вида (хотя штатное место под ее установку было), то у «Кинг-Конга» имеется камера не только на заднем борту, но также в зеркалах и решетке ра-

диатора! Четкая картинка системы кругового обзора отображается на широком экране высокого разрешения — с такими визуальными подсказками пролезть можно буквально в игольное ушко.

А еще конструкторы новинки распорядились внушительными габаритами пикапа более рационально. Если у «Вингла» задний бампер выступал за кузов где-то на четверть метра, то у «Кинг-Конга» задний борт отдален от крайней точки бампера на считанные сантиметры. В результате длина грузовой платформы составляет рекордные 1,8 метра — это больше, чем у любого другого пикапа, который официально продается (или продавался) в России. Правда, две европалеты, как в VW Amarok, сюда не влезут (мешают колесные арки), но с перевозкой длинномеров владельцу Poer KingKong будет проще. При этом листы гипсокартона или OSB длиной больше двух метров можно закинуть на штатную дугу позади кабины и закрепить стропами через удобные пластиковые крюки на боковинах.

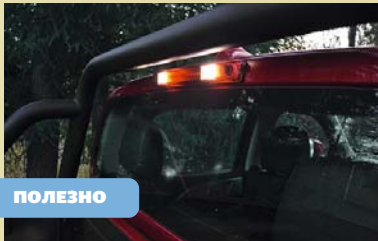
Еще одна удобная «фишка» новинки — светодиодная подсветка кузова, встроенная в стоп-сигнал на макушке кабины. При коротком

световом дне она не раз выручала меня этой осенью. Кузов с завода залит полиуретаном, который отлично справляется с антивандалной функцией и гораздо практичнее опциональных пластиковых корыт японских конкурентов, под которыми обычно скапливается влага. При желании, конечно, можно и кунг поставить, раз и навсегда решив вопрос с осадками и листвой в кузове, но в этом случае загружать машину будет не так удобно, да и длинномеры уже не повозишь. Лично я не стал бы с этим заморачиваться, но поставил в кузов кастомный бокс, в котором разметил бы баллон ГБО и отсеки для мелочевки: возить ее в открытом кузове или салоне как-то не очень.

И про ГБО я упомянул не просто так. В отличие от предшественника и более дорого GWM Poer, Poer KingKong может оснащаться не только турбодизелем, но и бензиновым турбомотором. С последним пикап на 40 «лошадок» мощнее, тише, быстрее в разгоне до сотни аж на 5 секунд, и оснащается не такой короткоходной «механикой». Стоят дизельная и бензиновая версии одинаково, но при нынешних ценах на со-

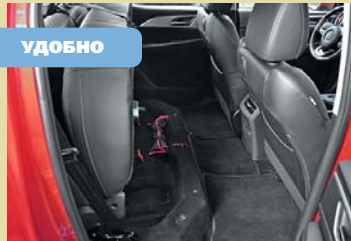


ДЕТАЛЬНО



ПОЛЕЗНО

Светодиодная подсветка кузова здорово выручает при коротком световом дне.



УДОБНО

Для перевозки грузов в салоне подушку заднего дивана можно закрепить в вертикальном положении.

1 Антивандальное покрытие кузова заходит и на задний борт: при необходимости на него удобно вставать. Для перевозки длинномеров можно использовать дуги, притянув к ним груз стропами, пропущенными через петли на боковинах кузова.

лярку особого смысла в покупке пикапа на тяжелом топливе нет. А вот перевод бензиновой машины на газ сулит не только солидную экономию на заправках, но и значительно увеличивает дальность хода за счет сохранения штатного 80-литрового бака и появления газового баллона (или баллонов), чей объем, по сути, ограничен только шириной кузова пикапа, которая здесь составляет 1,5 метра.

Автоматической трансмиссии у «Кинг-Конга» на нашем рынке нет, хотя в Китае она доступна. И если маркетологи Great Wall еще думают, нужен автомат

в России или нет, могу точно сказать — нужен. И это не только мое мнение, но и слова бригадира крупной подрядной организации, перед которым как раз встал вопрос покупки пикапов. Если бы у новинки была АКП, то несколько таких машин уже возили бы работники по стройкам Питера и Ленинградской области. В этом плане «Кинг-Конг» на голову выше конкурентов: сзади здесь спокойно поместятся три человека не субтильной комплекции. Мне с ростом 1,86 см сидеть «самоу за собой» было комфортно, хотя колени и касались спинки водительского

кресла. При этом в максимальной комплектации на втором ряду есть розетка на 220 вольт, которая выручила меня, позволив зарядить ноутбук и спокойно поработать во время «блекаута». К слову, питание, что на розетку, что на USB-разъемы, идет даже с заглушенным мотором.

Спереди сидеть тоже комфортно, причем у водителя есть даже электропривод регулировки сиденья. Руль, правда, регулируется только по высоте, но мне особых проблем это не доставило. Минималистичная панель приборов обеспечивает водителя всей необходимой информацией. Хотя здесь китайцы схитрили, поставив не большой ЖК-дисплей, а тонированную пластиковую панель, в которой разместили три маленьких экранчика — под бортовой компьютер, а также цифровые спидометр и тахометр. Причем сделано все так искусно, что подмену сразу и не распознать! Много ли китайцы на этом сэкономили, учитывая, что 10-дюймовые ЖК-панели в оптовой закупке стоят сущие копейки, сказать не берусь, но и против такой «оптимизации» ничего не имею. По мне такая цифровая панель



GWM POER KINGKONG

- 2 Версия пикапа с бензиновым мотором комфортнее и динамичнее дизельной.
- 3 При загрузке задняя рессорная подвеска работает гораздо мягче.
- 4 Камеры кругового обзора здорово выручают при парковке и проезде узких мест.



2



3



4

гораздо нагляднее виртуальных приборов, в которых китайские дизайнеры соревнуются в том, кто придумает наиболее замысловатую графику.

Ехать на большом и тяжелом пикапе с механикой оказалось не намного сложнее, чем на кроссовере. Разница есть только в замедленных реакциях на повороты руля и более жесткой работе задней рессорной подвески. Если передние сиденья при неаккуратном проезде лежащих полицейских лишь немного приподнимаются в креслах, то сидящие на втором ряду подпрыгивают так, что едва не достают макушкой до потолка. Впрочем, достаточно загрузить

в пикап хотя бы центнер-другой балласта, как его поведение кардинально меняется: неровности задняя ось проходит очень мягко и деликатно. Кстати, официально пикап везет без малого тонну, и даже с максимальной нагрузкой управлять им комфортно. Потеря в динамике есть, но благодаря коротким передачам тянет турбомотор без надрыва. Правда, тут вылезает минус: чтобы убавить обороты мотора, на трассе хочется включить несуществующую седьмую передачу.

«Кинг-Конг» не вписывается в столичный грузовой каркас: тем, кто ездит по Москве, нужно это учитывать. Но в других регионах

- + ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ КУЗОВ, СПОРТНЫЙ И КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ САЛОН, ХОРОШЕЕ ОСНАЩЕНИЕ.
- МАЛЕНЬКИЕ КОЛЕСА, НЕТ АВТОМАТА, НЕ ПРЕДУСМОТРЕНА УСТАНОВКА ФАРКОПА.

ВЕРДИКТ

8

POER KINGKONG – САМЫЙ БОЛЬШОЙ И СОВРЕМЕННЫЙ ПИКАП НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, КОТОРОМУ ОТЫЩЕТСЯ НЕ ТАК УЖ МНОГО КОНКУРЕНТОВ. МАРКЕТОЛОГИ ВИДЯТ ЕГО ПОКУПАТЕЛЯМИ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НЕ «ЧАСТНИКОВ», А РАЗЛИЧНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ КОМПАНИИ. ОТСЮДА И ОТСУТВИЕ ВЫБОРА ТИПА ТРАНСМИССИИ.

КОНКУРЕНТЫ



Dongfeng DF6
от 3 289 000 Р



Great Wall Poer
от 3 449 000 Р



JAC T8 Pro
от 3 199 000 Р



СЕРГЕЙ ЖУКОВ

АВТОЖУРНАЛИСТ.
В «5 КОЛЕСЕ» С 1993 ПО 2002 Г.

1993 год. Осень. Не самый удачный момент в моей жизни. На глаза попадают публикации в газете «5 колесо», с которыми я был не согласен. Написал письмо в редакцию. В ответ – приглашение от Игоря Алешина и Андрея Мязина: «Если ты такой умный, приходи, побеседуем». В итоге в декабре выходит моя первая публикация в газете. Утром – работа в качестве корреспондента, вечером – в качестве верстальщика. Незаметно в таком режиме проходит практически 9 лет. А в этом году уже исполняется 30 лет работы на поприще журналистики, как, собственно, и «5 колесу».

ВОЖДЕНИЕ

Для своих габаритов управляется весьма неплохо. Бензиновая версия динамичнее дизельной, да и по многим другим параметрам ее выбор будет более предпочтительным.

8

САЛОН

Самый вместительный в классе. По дизайну, оснащению и качеству отделки не уступит современным кроссоверам: есть даже система кругового обзора и Apple CarPlay.

8

КОМФОРТ

Рессорная подвеска ожидаемо «козлит» на пустой машине – лечится этот недуг балластом в кузове.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Есть четыре подушки безопасности, система стабилизации (отключаемая) и дисковые тормоза «по кругу».

9

таких проблем нет. Да и основной расчет маркетологи, видимо, делали на тех, кто будет эксплуатировать пикап за городом. И не как более дешевый «джиопозаменитель», а по его прямому назначению — как рабочую лошадку. Здесь к производителю есть вопрос: почему не предусмотрели штатное место под установку фаркопа? Или в Китае пикапы прицепы не возят? Также у «Кинг-Конга» почему-то нет нормальной проушины под буксировочный трос: конечно Part-Time с понижайкой и автоматической блокировкой заднего дифференциала способен на многое, но, как известно, чем круче внедорожник... □

GWM POER KINGKONG

Габариты	5641x1880x1815 мм
База	3410 мм
Снаряженная масса	2060 кг
Полная масса	3035 кг
Клиренс	200 мм
Размеры кузова	1820x1500x495 мм
Объем топливного бака	80 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1967 см ³ , 190/4000 л. с./мин ⁻¹ , 360/1800-3600 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	механическая, 6-ступенчатая, привод полный
Размер шин	236/65R17
Динамика	165 км/ч; 14,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	11,7 л на 100 км в смешанном цикле



ПОЛИГОН

ФОКУС-ГРУППА EXEED RX

ЛУЧШЕЕ – ДРУГ ХОРОШЕГО

EXEED RX ЦЕНА: 5 450 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

«RX – ЭТО НЕ ПРОСТО НОВАЯ, А ДЕЙСТВИТЕЛЬНО САМАЯ ЛУЧШАЯ МОДЕЛЬ В ПАЛИТРЕ EXEED», – ТАКИМИ СЛОВАМИ МЫ РЕЗЮМИРОВАЛИ НАШЕ ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО С НОВЫМ КРОССОВЕРОМ ОТ ПРЕМИАЛЬНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ CHERY. ЧТО Ж, НЕПЛОХОЙ ПОВОД, ЧТОБЫ ПЕРЕПРОВЕРИТЬ ВЫВОДЫ В УСЛОВИЯХ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ В ХОДЕ ДЛИТЕЛЬНОГО ТЕСТ-ДРАЙВА

ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА





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

Ночь. Парковка. Тусклый свет уличного фонаря слегка освещает динамичный силуэт крупного кроссовера. Он окрашен в красивый матово-серый оттенок, но ночью, как известно, все кошки серы. Считаю приближение ключа, автомобиль зажег светодиодную оптику. Всполохи огней пробежали по «ресничкам», подсветили контуры фар, подчеркнули задние фонари, объединенные в единую полосу, и зажгли буквы EXEED.

Подхожу еще ближе — выдвигаются ручки дверей, включается иллюминация салона. Что ж, эпатажно встретить владельца новый RX умеет. Где-то в меню даже можно активировать световое шоу с музыкой. Но важно другое. С новым кроссовером Exeed сделал большой шаг вперед, как по части автомобиля в традиционном понимании, так и по части своего премиального позиционирования.

Внутри все сдержанно, но дорого и качественно. Исполнение салона в темных тонах приятно как глазу, так и рукам. Мне определенно нравится, что Exeed не пытается создать искусственную напыщенность, как, например, это делает Tank 500 с его бело-



1 Для RX придумано два способа открытия дверей. Не спрашивайте, зачем. Но дверь можно открыть нажатием на небольшую электронную клавишу или более привычным рычагом.

голубым салоном. Нет в «Эр Иксе» ни излишнего хрома, ни плавных оттенков, ни сформованного под дерево редких пород пластика. Но главное, внутри кроссовера много воздуха и очень тихо.

Дверь буквально отрезает все уличные шумы. Первые километры даже не хочется включать музыку. Хотя аудиосистема со встроенными в водительский подголовник динамиками весьма неплоха! При спокойном движении по городу не слышно ни мотора, ни ветра. Лишь легкий гул от колесных арок слегка доносится в салон. Правда, периодически тишину решает разбавить система контроля за водителем, которую нельзя отключить. Стоит заслонить рукой датчик,

расположенный под приборной панелью, как электроника тут же звуком и своим «умным» наставлением попросит не отвлекаться от дороги.

Я и не отвлекаюсь. Хорошая эргономика салона тоже не отвлекает. Хотя есть пара странных решений, которые требуют внимания. Например, клавиша «аварийки», которую зачем-то расположили наверху, рядом с клавишей открытия панорамной крыши. Или AMBIENTная подсветка салона, нижний контур которой отражается в боковых зеркалах. Впрочем, в настройках подсветку можно быстро отключить. А что до рычага управления трансмиссией, на который я жаловался



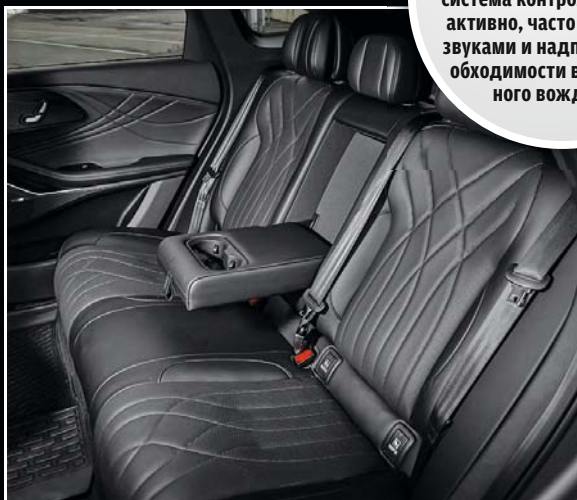
ПОЛИГОН

ФОКУС-ГРУППА EXEED RX

1 Над рулевой колонкой расположен датчик, который отслеживает взгляд водителя. Работает система контроля излишнего взгляда водителя. Работает активно, часто напоминая звуками и надписями о необходимости внимательного вождения.

во время первого тест-драйва RX в Екатеринбурге, то за пару дней легко сроднился с ним. Удобно. И места в центральном тоннеле предостаточно для смартфонов и прочих мелочей, которыми веч-но набиты карманы.

Но самое главное, что Exeed RX доставляет удовольствие от вождения. Плотно ступают по асфальту его колеса размерностью 245/50R20. Адаптивная подвеска сглаживает большинство неровностей. Никакой дряблости и посторонних колебаний. Благородно идет RX. Руль радует обратной связью. Да, управляемость еще не на европейском уровне, но с моделями Genesis, Cadillac, Lexus или Infiniti этот кроссовер можно смело ставить в один ряд.



ДЕТАЛЬНО



С КОМФОРТОМ

Переднее пассажирское кресло оснащено оттоманкой.



ЕСТЬ ВЫБОР

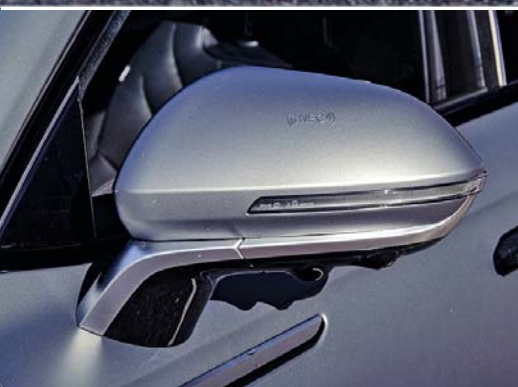
Для смартфона есть беспроводная зарядка, а также USB Type-A и Type-C.

Двухлитровый бензиновый турбомотор на 249 сил и 385 «ньютонов» тяговит и эластичен. Рядная «четверка» хорошо тянет с низов и бодро ускоряет кроссовер с ходу. Роботизированная семиступенчатая коробка аккуратно подбирает передачи, допуская небольшие паузы при переключении вниз. Остроты в реакциях, ударов подголовником по затылку ждать не приходится. RX, как и его японский тезка, больше про комфорт, чем про спорт. И комфорта водителю с пассажирами он предоставляет в достаточном количестве.





2



3



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

Кроссовер RX — это действительно огромный шаг вперед для Exeed. Он классно выглядит. Он благородно едет. А главное, он воспринимается, как единый и цельный продукт. Ощущение, которого мне постоянно не хватало в автомобилях из Поднебесной, и которое есть как в Subaru, так и в BMW.

Если отфильтровать от эпитетов и аллегорий все мои прошлые статьи про «Иксыды», «Танки», «Чери» и прочие китайские модели, то везде есть неизбежное «да, но...». В RX к тем «но», что уже перечислил Михаил, я бы добавил только слишком высокую посадку за рулем и визуально слишком узкие 245-е колеса. Все! Остальное — на твердое «хорошо с плюсом».

Что в Exeed TXL, что в LX, что в большом VX меня не покидало чувство, как будто отделы, работающие над созданием автомобиля,

никак не взаимодействовали друг с другом. Из-за этого в процессе эксплуатации автомобилей не было ощущения единого целого в традиционном понимании. В RX оно есть. И это дорогого стоит.

Мне нравится его динамика и плавность хода, баланс мягкости и плотности, как организовано пространство в салоне, его отличная шумоизоляция. Нравится, что премиальность в RX не ограничена словами самого бренда. Да, в нем присутствуют свойственные китайцам решения, как опция свето-музыкального шоу или пестрые диоды в заднем фонаре. Но это мелочи. Никто же не ругает Mercedes-Benz за светящийся логотип или BMW за подсветку «ноздрей»?!

Впрочем, кое-чего все же в RX мне не хватило. Все дни, что мы провели вместе, хотелось вместо двухлитровой турбочетверки иметь под капотом V6. Отчасти, ради звука. Отчасти, ради еще более уверенных ускорений на скоростях свыше 110 км/ч. Но это так, лирика. Скорее, мы увидим гибридный или полностью электрический RX в будущем. А пока и двухлитровый весьма неплох! □

2 Для кроссовера Exeed RX доступно 6 цветовых решений кузова. «Лунный серый» (на фото) и «Метеорный зеленый» — одни из самых интересных.
3 Объем багажника варьируется от 660 до 1783 литров в зависимости от положения кресел второго ряда.



ОЛЕГ КАЛАШИН

АВТОЖУРНАЛИСТ.
В «5 КОЛЕСЕ» С 1995 ПО 2019 Г.

Случилась эта история во время теста Hyundai Tucson. Для эффектного кадра необходимо было проехать глубокую лужу. Первый дубль, второй, третий. Все отлично. Фотограф доволен. Собираемся менять локацию. Почти сели в автомобиль. И вдруг обращаю внимание на то, что передний номер вместе с подложкой отсутствует. Понятно, что смыло набегающей волной. Начинаем искать номер в луже. А вода мутная. Сняли обувь и давай прощупывать каждый сантиметр ногами. Благо лето было. Прошлись так туда и обратно раз по двадцать каждый. Нет номера, и все тут. А время поджимает. Делать нечего, пора ехать сдавать машину в автосалон. Принимаем решение ехать без номера. Сажусь за руль, начинаю отъезжать, и в этот самый момент номер всплывает на поверхность! Оказывается, все то время, что мы его искали, он спокойно лежал под задним колесом. Такая вот вроде обычная история. Но поучительная. Далее мы всегда перед преодолением брода номера снимали и убирали в салон.



EXEED RX

Габариты	4775x1920x1671 мм
База	2800 мм
Снаряженная масса	1865 кг
Полная масса	2237 кг
Клиренс	187 мм
Объем багажника	660-1783 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1998 см ³ , 249/5500 л. с./мин ⁻¹ , 385/1750-4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод полный
Размер шин	245/50R20
Динамика	200 км/ч; 7,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 10,5/5,9/7,6 л на 100 км



ОДИН «ЯПОНЕЦ» ИЛИ ДВА «КИТАЙЦА»?

- **EXEED RX ЦЕНА:** 5 450 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023Г.
- **LEXUS RX 350 ЦЕНА:** 8 900 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2022 Г.

ЗАПУСКАЯ EXEED RX, КИТАЙЦЫ ЧЕТКО ОБОЗНАЧИЛИ ЕГО ГЛАВНОГО РЫНОЧНОГО КОНКУРЕНТА. И ПУСТЬ МАРКА LEXUS СЕЙЧАС ПОКИНУЛА РОССИЙСКИЙ РЫНОК, МЫ ОТЫСКАЛИ МАШИНУ У ОДНОГО ИЗ ДИЛЕРОВ, КТО РАБОТАЕТ ПО СХЕМЕ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА, И СДЕЛАЛИ СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ

□ ИГОРЬ СИРИН □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА И АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



НО ВОТ БЕДА, У ОФИЦИАЛЬНЫХ дилеров Exeed RX стоит 5,4 миллиона рублей, а за самый доступный Lexus RX придется отдать 9 миллионов. Так что добиться паритета цен нам сегодня никак не удастся. Осталось только понять, стоит ли переплачивать за японский RX или можно ограничиться более доступным китайским?

Припарковав автомобили рядом, нельзя не восхититься расчетливостью китайцев: Exeed действительно близок по габаритам к Lexus. У последнего немного больше передний свес, но это скорее на любителя. На черной машине поперечный стык на капоте наверняка будет меньше заметен, но на белой он бросается в глаза. Конечно, это реверанс в сторону практичности при легких городских авариях, но оба наших автомобиля имеют адаптивный круиз-контроль с функцией экстренного торможения, так что стукнуть их, заезавшись, будет достаточно сложно. Да и стоит ли думать о со-

хранности капота, когда мы говорим о престижных кроссоверах с претензией на премиум?

При первой посадке в салон, кроссоверы оставляют совершенно разные ощущения. В Lexus чувствуешь себя как дома. Интерьер абсолютно черный, включая потолок, что скрадывает его истинные размеры. Качество материалов отличное: руль обтянут мягчайшей кожей. Однако есть претензии к работе огромного 15-дюймового экрана. Его нижняя часть отвечает за климат-контроль, и в нее встроены физические регуляторы температуры, но пользоваться ими не очень удобно, приходится отвлекаться от дороги. Несмотря на недавний дебют, Lexus не получил полноразмерную цифровую панель приборов: у него усеченный экран диагональю 7 дюймов, как у Toyota RAV4. А джойстик коробки передач словно взят от Prius, что сильно портит ощущение от премиального кроссовера. Также в нашей комплектации не оказалось проекции,

тогда как у «китайца» на лобовое стекло выводится вся необходимая информация.

Exeed поражает буйством красок и обилием диодов в салоне, которые особенно актуальны осенью и зимой, когда небо часто хмурое, а световой день короткий. Кресла обшиты кожей, что вполне соответствует премиальному статусу. Но к эргономике также есть вопросы. На передней панели — три вращающиеся рукоятки, но только водитель может настроить свою температуру. Пассажиру придется лезть в недра меню, а это не слишком удобно, так как экран развернут в сторону водителя. Однако в дальней дороге пассажиру точно будет приятнее в китайском кроссовере. Тут для него предусмотрели откидную оттоманку, которая позволяет принять почти горизонтальное положение, а также есть функция массажа, которая отсутствует у Lexus.

А вот от водителя потребуются концентрация. Правый подрулевой





- 1 Цифровая панель приборов усечена и на ней всего одна шкала.
- 2 Места сзади примерно как в Exeed, есть блок климат-контроля, но нет электроподогрева.
- 3 Багажник у Lexus больше по всем измерениям, но качество отделки простовато.

проблему и поставить коробку Aisin, как у Lexus и Geely, но когда именно такие машины появятся у дилеров — неизвестно. Пока же в городских условиях, особенно в пробках, именно робот портит все впечатления от Exeed. Зато его подвеска отлично справляется с дорожными дефектами даже на 20-дюймовых колесах. За это спасибо амортизаторам с регулируемой жесткостью. В комфортном режиме «китаец» и «японец» едут одинаково убаюкивающе, что отлично подходит под характер этих машин. Но при желании Exeed можно немного взбодрить, переведя селектор режимов в Sport, и тогда на дороге обнаружится масса стыков и про-

ВОЖДЕНИЕ

Породу Lexus не скрыть, на 19-дюймовых колесах он парит над дорогой и окружает водителя комфортом, на который он рассчитывал выбирая премиального японца.

10

САЛОН

К уровню оснащения было не придраться еще вчера, но сегодня китайцы задрали планку на новый уровень и Lexus выглядит бедным родственником.

8

КОМФОРТ

Полностью черный салон с натуральной кожей дает ощущение дорогого автомобиля.

10

БЕЗОПАСНОСТЬ

Адаптивный круиз-контроль и экстренное торможение были доступны на Lexus RX прошлого поколения, так что тут японцы идут в ногу со временем.

10

LEXUS RX 350 8 900 000 ₽

переключатель Exeed управляет роботизированной коробкой передач, а управление дворниками и поворотниками сконцентрировано на левом рычаге. Тут нужно быть внимательным, тем более что датчик дождя работает не всегда адекватно, и в случае если на стекло прилетело много воды от других машин, зачастую не сразу успеешь включить стеклоочистители.

На ходу Lexus окутывает водителя благородным комфортом. В нем есть ощущение монументальности. Пухлая резина на 19-дюймовых колесах, может быть, выглядит не особо эффектно, но зато эффективно поглощает мелкие неровности. Классический автомат работает идеально. Единственное, что несколько портит впечатление — недостаточная шумоизоляция. Хотя это можно исправить за доплату.

Exeed огорчает роботизированной коробкой передач. Она старается как может, но до плавности работы автомата все-таки не дотягивает. Конечно, робот помогает экономить топливо и значительно дешевле в производстве, но если мы говорим про премиальные автомобили, то им классические автоматы подходят лучше. Китайцы обещают решить эту





поровну, но по обилию опций китайский RX явно богаче. Наверное, можно поискать более оснащенный «японца», но тогда его цена рискует перевалить за 10 миллионов.

А вот по части размеров багажника у Exeed нет никаких шансов. Тут Lexus впереди по всем трем изменениям — оказался очень кстати смещенный вперед диван и более продуманная конструкция задней подвески. По бокам от арок есть масса свободного пространства, тогда как у «китайца» оно закрыто ковролином. Отчасти проигрыш Exeed можно списать на полноразмерную запаску на легкосплавном колесном диске, но даже если ее заменить на докатку, как у Lexus, «китаец» все равно уступит «японцу».

По дорожному просвету на бумаге японский кроссовер в лидерах, у него заявлено 204 мм, тогда как у Exeed всего 187. Однако на практике нашу покрышку высотой 200 мм оба автомобиля прошли не сдвинув, но «японец» ее слегка зацепил защитой двигателя и задней подвеской, а китаец прошел беззвучно. Так что выходит, что у Exeed клиренс явно превышает 20 см.

ВОЖДЕНИЕ

Регулируемые амортизаторы повышают класс автомобиля, а вот роботизированная коробка передач — напротив, сильно упрощает ощущения.



САЛОН

Качество отделки отличное, яркие цвета, различные фактуры, обилие диодов и массаж пассажирского кресла.



КОМФОРТ

Уровень шумоизоляции очень хорош, трехслойные стекла есть не только в передних, но и задних дверях.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Полный набор электронных ассистентов дополняется достаточно жестким кузовом, который китайцы разработали совместно с инженерами Land Rover.



EXEED RX 5 450 000 Р



4 Цифровая панель приборов не умеет выводить круглые шкалы, а хотелось бы.



5 Лучшее место в салоне Exeed — справа от водителя, здесь есть массаж и оттоманка.



чих дефектов, но зато снизится уровень кренов в поворотах.

Усаживаясь назад, я рассчитывал на безоговорочную победу Lexus: у него на 5 см больше колесная база. Однако китайцы и тут смогли удивить. Диван у Exeed основательно задвинут назад относительно колесных арок, в то время как у Lexus он смещен вперед. Кроме того, у «китайца» есть электропривод регулировки наклона спинки, обогрев и вентиляция дивана, стеклянная крыша, а также диодная подсветка. «Японец» всего этого лишен. У него есть задний климат-контроль, вот только интенсивностью работы вентилятора управляет водитель. Места сзади у соперников оказалось примерно





БАНК ДАННЫХ



EXEED RX

LEXUS RX 350

По габаритам Lexus немного крупнее, но выиграл от этого не салон, а багажник.

По динамике соперник равны, но «японец» тяжелее и от того прожорливее.

Более объемный двигатель выдает больше крутящего момента, а главное, с ним в паре работает классический автомат.

LEXUS RX ПРЕДОСТАВЛЕН САЛОНОМ «ЛИСА РУЛИТЬ».

ГАБАРИТЫ, ВЕС

Длина, мм	4775	4890
Ширина, мм	1920	1920
Высота, мм	1671	1695
Колесная база, мм	2800	2850
Клиренс, мм	187	204
Снаряженная масса, кг	1865	1920
Полная масса, кг	2237	2590
Объем багажника, л	660	838
Объем топливного бака, л	65	68

ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Максимальная скорость, км/ч	200	200
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,6	7,6
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	10,5	11,2
загородный цикл	5,9	8,4
смешанный цикл	7,6	9,8

ТЕХНИКА

Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый турбо	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо
Рабочий объем, см ³	1998	2390
Мощность, л. с. при мин ⁻¹	249/5000	249/6000
Крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	385/1750-4000	430/1500-3600
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод	полный	полный
Передняя подвеска	McPherson	McPherson
Задняя подвеска	независимая	независимая
Тормоза (передние/задние)	дисковые	дисковые
Размер шин	255/50R20	255/55R19

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог, ₽	18 675	18 675
ТО-1/ТО-2, ₽	23 534 / 23 534	23 650 / 37 547
ОСАГО, ₽	21 500	21 500
Каско, ₽	57 090	н. д.

* 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.



ДЕНИС ОРЛОВ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ИСТОРИК.
В «5 КОЛЕСЕ» С 1997 ПО 2000 Г.

Автомобильной журналистике в нашей стране еще предстояло расцвести буйным цветом, но лучшие образцы печатных изданий уже появились: «Авторевю», «Автопилот», «5 колесо». Последнему следовало дать приз за оригинальность названия: большинство изданий эпохи дикого капитализма соревновались в оригинальности трактовки слова «авто».

«5 колесо» с самого начала выделялось и качественным оформлением: макет, верстка, иллюстрации, полиграфия. Это был высокий стиль, апологетом и протагонистом которого выступал фотограф Александр Васильев. Никто в стране не снимал автомобили так, как это делал он!

Стильно были оформлены и статьи о дизайне. Я приносил в «5 колесо» интервью с Анатолем Лапиным, Дирком ван Брейкелем, Клодом Лобо... Рубрика так и называлась – «Стиль». В конце 90-х Андрей Мязин, тогда главный редактор, придумал рубрику «Неудачи века». Выглядела она вызывающе на фоне тогдашнего елейного потока хвалебных публикаций.

Автомобильная журналистика, за рожденная теми, кого распырало от желания поделиться своими сокровенными знаниями с читателями, стремительно перерождалась в заказуху, «джинсу». Профессионалов, которым следовало доверять, оттеснили любители фуршетов и заграничных командировок за счет приглашающей стороны – автомобильные фирмы сами потворствовали разложению. Как способ легкой наживы российская автомобильная журналистика просуществовала недолго. На витринах киосков устояли самые сильные, кто не разменивал читателя на гешефт. Лакмусовой бумажкой печатной прессы стал Интернет: в блогах люди писали, что на самом деле думают о марках, новинках рынка, дилерах. Это вам не гаишников ругать, что не возбранялось даже в эпоху дремучего брежневского застоя. Что возьмет верх, «бумага» или Интернет, мы еще посмотрим. Скорее, возникнет симбиоз, на пользу и тому, и другому. Смотрите, как это удается «5 колесу» на 31-м году жизни!

	Exeed RX	Lexus RX 350
Вождение	9	10
Салон	9	8
Комфорт	10	10
Безопасность	10	10
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	9,5	9,5

ВЕРДИКТ

КИТАЙСКИЙ RX ПОЛУЧИЛСЯ ЯРКИМ И САМОБЫТНЫМ. ОН НЕ ИДЕАЛЕН, НО ЗА ЕГО ЦЕНУ ЕМУ МОЖНО ПРОСТИТЬ МНОГОЕ. А ВОТ ПЕРЕД ПОКУПКОЙ LEXUS ПРИДЕТСЯ ЗАДУМАТЬСЯ. ЗА 9 МИЛЛИОНОВ МОЖНО СМОТРЕТЬ НА КИТАЙСКИЕ МАШИНЫ ЗА 500 Л. С. И С ПНЕВМОПОДВЕСКОЙ.

ВСЕ БИЛЕТЫ  KASSIR.RU

25 НОЯБРЯ

ВТБ АРЕНА



Легенды Ретро FM

ARABESQUE JOY LIAN ROSS ПУРО

МАША РАСПУТИНА ВЛАДИМИР ПРЕСНЯКОВ

FANCY МИХАИЛ ШУФУТИНСКИЙ GAZEBO

ПЛАЗМА АЛЕКСАНДР ИВАНОВ (РОНДО)

ДЮНА САМОЦВЕТЫ И ДРУГИЕ ЛЕГЕНДЫ

12+

РЕКЛАМА

ПОДРОБНОСТИ В ЭФИРЕ RETRO FM И НА RETROFM.RU

*АРАБЕСКИ, ДЖОЙ, ЛИАН РОСС, ПУРО, ФЭНСИ, ГАЗЕБО, ПЛАЗМА

ООО «КАССИР.РУ – НАЦИОНАЛЬНЫЙ БИЛЕТНЫЙ ОПЕРАТОР» ОГРН 1187847189584, ЮР. АДРЕС: 197136,
Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ЧКАЛОВСКИЙ ПР., Д. 50, ЛИТ. А, Ч. ПОМ. 1Н, 38, 39, 51-53



ЗИМНИЙ ОБВЕС ДЛЯ САДОВОГО ТРАКТОРА

В новом зимнем сезоне 2023-2024 «Мототехника Нева» представляет навесное оборудование для садового трактора «Нева» МТ1, которое поможет ухаживать за большими территориями. Вместе с навесным оборудованием садовый трактор «Нева» подходит для работы коммунальных служб, которые ухаживают за парками, жилыми комплексами, загородными отелями и базами отдыха.

Лопата-отвал для очистки пешеходных дорожек и тротуаров от снега и мусора, разравнивания грунта. Имеет 2 сменных ножа: металлический для грунта и резиновый для твердых поверхностей.

Щетка роторная для уборки территории от листьев, песка, мусора. Зимой отлично справляется с очисткой дорожек и подъездных путей от снега.

Снегоуборщик поможет очистить большие площади от снега, имеет шнек с зубчатой кромкой, позволяющий перемалывать плотно слежавшийся и смерзшийся снег.



ПРИБЛИЖЕНИЕ ЮГО-ВОСТОЧНОГО ЦИКЛОНА

Китайский бренд Zongshen, в сотрудничестве с производителем двигателей Norton, представил свое совместное творение — спорт-турист Cyclone RX650.

Двигатель объемом 650 см³ и мощностью 71 л. с, вместительные боковые кофры, большой запас топлива, полностью светодиодное освещение, ABS и трекшн-контроль, квикшифтер, бесключевое зажигание, круиз-контроль, радиолокационная система отслеживания слепых зон, голосовое управление на основе ИИ и даже встроенная камера — все это в одном мотоцикле!

«Ролинг Мото» — первый и официальный представитель бренда Cyclone в России. Помимо Cyclone RX650, компания будет продавать еще три модели бренда: RX6, RX401 и RE3 Scrambler.



НОВЫЙ БРЕНД В РОССИИ — QJ MOTOR

Корпорация Qianjiang Motorcycle, до сих пор представленная у нас маркой Benelli, объявила о расширении бизнеса в России и появлении нового бренда — QJ. Первые модели бренда в России: туристические вседорожники SVT 650 X, SRT 800 S и SRT 800 SX, а также классический родстер SRV 550 — дебютировали на миланской выставке EICMA осенью прошлого года. Продажи SRV 550 и SVT 650 X уже начались за 619 000 и 799 000 руб. соответственно. «Восьмисотки» приедут ближе к концу 2023 г. Идет формирование отдельной дилерской сети QJ Motor, хотя преимущественно это те же продавцы, что уже занимаются мотоциклами Benelli. К середине 2024 г. гамма новой марки будет расширена.



СПОРТИВНО-ТУРИСТИЧЕСКИЙ КВАДРОЦИКЛ ОТ «РУССКОЙ МЕХАНИКИ»

Полноприводный двухместный спортивно-туристический квадроцикл РМ 800 Т рассчитан на эксплуатацию в сложных условиях внедорожных рельефов в формате динамичных скоростных ралли или длительных путешествий.

Специально для модели РМ 800 Т конструкторы «Русской механики» создали принципиально новую платформу. Рама, подвески, органы управления, уникальные настройки ЭБУ двигателя с вариаторной трансмиссией — абсолютно все проектировалось, чтобы сделать квадроцикл легким и всепролазным. Чтобы на маршруте любой сложности водитель не уставал от управления, а получал только удовольствие.

РМ 800 Т — первый и единственный квадроцикл российского производства, способный участвовать в соревнованиях самого высокого уровня. Победы и призовые места в Чемпионате России по кросс-кантри и в марафонских ралли-рейдах класса «Шелковый путь» — цель разработчиков машины.

НОВЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД «МОТОСОБАК» ОТ VALTMOTORS

Компания Baltmotors представила новое поколение мотобуксировщиков Snowdog, в которых реализовала лучшие технологические решения своего конструкторского бюро.

Все модели Snowdog-2023 получили раму из стального формованного листа с точными отверстиями, малогабаритный и легкий вариатор, резиновые подушки под двигателем для снижения вибраций, более крепкие брызговики, регулируемый по длине багажник, удобную натяжку цепи, боковые крепления для быстрой установки снегоотвала, улучшенную регулировку высоты руля — и все это в обновленном дизайне.

Все мотобуксировщики Snowdog имеют полное управление на руле, штатный чехол на воздушный фильтр и подогрев ручек.

В новом модельном ряду — четыре модели:

Long Track: его гусеница длиннее базовой на полметра, что улучшает проходимость в глубоком снегу, обновлен реверс-редуктор с пониженной передачей (оптимально для работы со снегоотвалом), установлена фара 30 Вт, грузовой отсек 100 л, регулируемый по длине. Цена: от 224 900 руб.

Twin Track: двухгусеничная компоновка для движения по склону, двигатель Zongshen 620 (21 л. с.), катково-склизовая подвеска, топливный бак на 24 л, обновленный реверс-редуктор с пониженной передачей и фара 30 Вт. Цена: 289 900 руб.

SnowdogX — это передовой электрический буксировщик собственной разработки, со штатным генератором, который заряжает аккумулятор прямо во время движения, с двигателем мощностью до 7,5 кВт, с Li-ion батареей емкостью 60 А·ч, фарой 30 Вт, багажным кофром емкостью 120 л. Цена: 499 900 руб.

И обновленная модель **Sport** — универсальная «мотособака», обладающая всем необходимым для выполнения ваших задач. Помимо общих для модельного ряда улучшений, эта машина, оборудованная двигателем Zongshen 460 мощностью 18 л. с., инфо-дисплеем и датчиком уровня топлива, имеет в стандартной комплектации реверс-редуктор, снегоходный дисковый тормоз, полное управление на руле, подогрев ручек, розетку 12 В, защиту цепи, три тележки с двумя 7-миллиметровыми пружинами с возможностью установки склизов. Стоимость модели — от 169 900 руб.

Snowdog Sport 2023 г. стал более маневренным, проходным и комфортным. А в багажное отделение теперь можно установить крепкий ящик из каталога аксессуаров Baltmotors, который послужит и хранилищем, и столом со стулом.

Компания Baltmotors создает и серийно выпускает мотобуксировщики с 2013 года. За это время ее продукция получила признание как в РФ, так и за рубежом. Подробности о технике, стоимости и ближайших дилерах можно найти на baltmotors.ru.



МАКСИМ ПАСТУШЕНКО

АВТОЖУРНАЛИСТ.
В «5 КОЛЕСЕ» С 2004 ПО 2005 Г.

В 2004 году, akurat в мой день рождения, мне выпало ехать в командировку в Тольятти. Именно поехать на самом дорогом в моей жизни автомобиле стоимостью в несколько миллионов долларов — водородной «Ниве-Ангел». Во время поездки в эффектной кортеже в сопровождении нескольких машин ДПС, мысли у нас с фотографом были только об одном — водородная установка сзади постоянно издавала какие-то непонятные звуки, но курящий инженер говорил, что все в порядке, все под контролем, все безопасно. На что фотограф сказал: «Не переживай, если что, то это произойдет в твой день рождения, на такой машине, с таким пафосом! Согласись, красиво!» Разумеется, все прошло хорошо, но эта поездка оставила неизгладимые воспоминания о том дне.



СЕРГЕЙ АРБУЗОВ

АВТОЖУРНАЛИСТ.
В «5 КОЛЕСЕ» С 2007 ПО 2008 Г.

2007 год. Я пришел в «5 колесо» из журнала «Купи Авто», где выдержал всего месяц. И кто бы знал, что мое пребывание в «5 колесе» будет немногим более продолжительным! 2007-й был последним полным предкризисным годом — жирным, спокойным, с тремя заграничными командировками в месяц и суточными по 45 евро. Времени хватало на все, в том числе и на подработку. О такой жизни можно было только мечтать. Но не только этим мне запомнилась работа в «5 колесе». В одной из командировок на шведский остров Готланд я совершенно случайно и «под списание» разбил о сосну гибридную Honda Civic, только появившуюся в Европе. Краш-тест этой модели в EuroNCAP вышел только три месяца спустя, что стало поводом для шуток в редакции. А однажды я написал веселую статью про Infiniti M, и три клиента, уже внесших предоплату за автомобиль, забрали деньги, бросив на стол менеджеру по продажам номер «5 колесе» с той злосчастной статьей.

На этом моя карьера в «5 колесе» закончилась.





МАХНЕМ НЕ ГЛЯДЯ?

GROZA DEFENDER 500 ЦЕНА: 599 990 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

В СЕРЕДИНЕ ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ КИТАЙСКИМ КОММУНИСТАМ ПЕРЕПАЛА С БАРСКОГО, ВЕРНЕЕ, ТОВАРИЩЕСКОГО ПЛЕЧА ДОКУМЕНТАЦИЯ НА ПРОИЗВОДСТВО М-72 — ПРЕДТЕЧИ «УРАЛА», В СССР ПРИЗНАННОГО УСТАРЕВШИМ. А ВМЕСТЕ С ДОКУМЕНТАЦИЕЙ В КИТАЙ ОТПРАВИЛИ И СБОРОЧНУЮ ЛИНИЮ. С ТЕХ ПОР ПРОШЛО БОЛЬШЕ ПОЛУВЕКА, НО И ТЕПЕРЬ РОДОСЛОВНУЮ МНОГИХ КИТАЙСКИХ «КОЛЯСЫЧЕЙ» МОЖНО БЕЗОШИБОЧНО ВЫЯСНИТЬ, ПРОСТО ВЗГЛЯНУВ НА ИХ «ЛЮЛЬКУ» □ ЕКАТЕРИНА ИВАНОВА □ ФОТО ВЛАДИСЛАВА ЧИБИСА

ОДНАКО НЕ ВСЕ ТАК ПРОСТО! Например, сайдкар Groza Defender 500, который только нынешней осенью привезла в Россию компания Rolling Moto, скорее можно назвать китайским ИЖ «Планета», но это сравнение, как и аналогия с «Уралом», будет очень приблизительным, ведь китайский мотопром, в отличие от советского, не умер. Он живет всех живых, развивается и идет к светлому будущему семимильными шагами.

Groza Defender 500 напоминает о временах развитого социализма только классической ураловской коляской, да элементами дизайна — отдельным сиденьем водителя характерной формы, похожим топливным баком, но и они уже не копия, а развитие стиля. Разве что рычажная вилка с пружинами и амортизаторами выглядит древней,

но это скорее дизайнерское решение, чем вынужденная мера.

В мощной стальной трубчатой раме, изначально разработанной для использования с коляской, находится четырехтактный, четырехклапанный одноцилиндровый двигатель воздушного охлаждения с масляным радиатором и сухим картером, скопированный с мотора Honda XR400, но его объем доведен до 445 см³. Мощность мотора составляет 30 л. с. при 6000 об/мин, максимальный крутящий момент — 29,9 Нм при 5500 об/мин. Двигатель оснащен впрыском топлива, есть электростартер, так что завести байк не составит труда. В бак влезает 13 литров бензина — при заявленном расходе в 4 литра на 100 км слишком часто заправляться не придется.

Коробка передач — пятиступенчатая, а поскольку сухой вес мотоцикла — 342 кг,

китайцы не поспешили на реверс, чтобы владельцу не пришлось толкать байк, когда нужно развернуться. Жаль, что лапка переключения передач не двуплечая — для «коляска» было бы очень полезно. Привод на заднее колесо — цепью без кожуха: если постоянно ездить по грязи, обслуживать ее придется тщательно, а менять часто.

Все колеса диаметром 18 дюймов, поэтому запаской, закрепленной на крышке багажника коляски, можно пользоваться без ограничений. Обода спицованные по старинке; спицы не выведены в края обода за зону прилегания покрышки, так что поставить бескамерную резину будет затруднительно. Зато на всех колесах стоят дисковые тормоза. Диаметр дисков на переднем колесе и колесе коляски — 280 мм, на заднем колесе — 240 мм, так что тормозов хватает





с запасом, особенно учитывая, что крейсерская скорость этого байка находится в пределах 100 км/ч.

Габариты «Грозы» близки к ураловским. Высота по седлу небольшая — 830 мм, впрочем, этот показатель не имеет решающего значения, ведь ставить ноги на землю при остановке не нужно. Сидеть за рулем будет удобно водителю любого пола и комплекции, тем более что посадка значительно отличается от ураловской в лучшую сторону. Все органы управления расположены удобно, ручки сцепления и переднего тормоза выжимать легко, задний тормоз тоже, передачи ищутся без проблем, а на цифровой приборке есть вся необходимая информация.

Groza Defender 500 собран качественно и с вниманием к деталям. Весь свет, кроме основной фары — диодный, пульты на руле аккуратные, розетка для зарядки гаджетов есть и в коляске.

Крышка багажника коляски поднимается на двух газовых упорах, которые легко выдерживают вес запасаки. Сам багажник отделен от пассажирского места герметичной стенкой — вода не попадет внутрь при мойке. Чтобы ба-



GROZA DEFENDER 500 — ВСЕСЕЗОННЫЙ БАЙК ДЛЯ ПРИКЛЮЧЕНИЙ И ИХ ЛЮБИТЕЛЕЙ.

гаж не гремел, дно и стенки выложены мягким материалом, причем это покрытие легко снимается, а весь мусор можно вымести вниз, сняв заглушку с широкого отверстия в полу.

На коляске установлены багажные решетки в передней части и на крыле, спереди ее защищает каркас из мощной трубы. Впереди справа — вместительный жесткий кофр и дополнительный свет, причем все это — стандартное оборудование! Есть и ремень безопасности, правда, к нему не мешало бы установить и силовую дугу выше головы пассажира, иначе при перевороте человека, «привязанному» к «люльке», не удастся выскочить.

Впрочем, чудить на этом байке не стоит: он предназначен для неспешных прогулок, семейных выездов на природу, туров выходного дня. Да и для дальних странствий подойдет, ведь навьючить «колясич» можно, не отказывая себе в комфорте. Не слишком шумный и тяговитый мотор, комфортная подвеска с большим запасом энергоемкости, универсальная резина

с завода — все это позволяет безболезненно съезжать с асфальта, а если установить защиту снизу и поставить на переднюю дугу коляски компактную лебедку от квадроцикла — можно безбоязненно забираться в леса поглубже.

В общем, Groza Defender 500 — всепогодный байк для приключений и их любителей, причем его способности оценили и в Европе. Там он уже несколько лет продается как Shineray Mash Side Force 400 — дилеры есть по всему ЕС, а стоит он там около 11 000 евро, то есть примерно как современный Ural Gear Up — под два миллиона рублей. В России же Groza Defender 500 пока продается за 599 990 рублей!

Единственное, о чем можно пожалеть, что СССР не успел «сбагрить» китайцам лицензию на ИЖ с коляской — сегодня у любителей поностальгировать по Советскому Союзу было бы больше вариантов. Впрочем, китайцы быстро реагируют на предложения, так что и характерную ижевскую «люльку» освоят, если почувствуют спрос. □

GROZA DEFENDER 500

Габариты (длина / ширина / высота / высота по седлу)	2470/1640/1210/830 мм
Рама	стальная трубчатая
Подвеска (передняя/задняя)	гидравлическая вилка Ø 41 мм / маятниковая
Двигатель	445 см³, одноцилиндровый, 4-тактный, воздушно-масляное охлаждение, 30 л. с. при 6000 об/мин, 29,9 Нм при 5500 об/мин
Топливный бак	13 л
Трансмиссия	5МКП + реверс
Тормоза (передний / задний / колеса коляски)	гидравлические, дисковые, диск Ø 280 мм / диск Ø 240 мм / диск Ø 280 мм
Сухая масса	342 кг



ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ТРУБЧАТАЯ рама? Есть. Двухцилиндровый двигатель? Есть. Комплекующие от Brembo, Marzocchi и Pirelli? Да-да, всего этого предостаточно. И на тот случай, если вы все еще не уверены, откуда родом этот 752 S, на бензобаке написано: Benelli — известный бренд из Италии, отсюда же, откуда и Ducati, и MV Agusta. Хотя собирается модель в китайском Вэньлине на производственных мощностях группы Zhejiang Qianjiang Motorcycle Group, под контроль которой Benelli перешла в 2005 году, и где оказалась в компании с Volvo, Lotus, Smart и россыпью других марок (всеми ими владеет автохолдинг Geely).

Основная идея собственников проста и логична: разрабатывать новые модели Benelli, как и прежде, в историческом офисе в итальянском Пезаро, а производить — в Китае, чтобы сократить издержки и, как следствие, цену, но сохранить истинный итальянский дух марки. И родстер 752 S — ярчайший пример выбранной стратегии.

В том, что двигатель по происхождению чистоковроно итальянский, у меня сомнений нет. Этот рядный «твин», рабочим объемом 754 см³ и мощностью 76 л. с., рожден от хорошо известной 1130-кубовой «тройки» Benelli разработки Риккардо Роси и Пьер-Луиджи Маркони, от которой попросту отрезали один цилиндр, о чем прямо говорит идентичная размерность цилиндропоршневой группы (88x62 мм). Своей архитектурой он также напоминает силовой агрегат футуристичного прототипа

СКЕПТИКАМ ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО

BENELLI 752 S ЦЕНА: 1 060 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

ЭТОТ МОТОЦИКЛ ВЫГЛЯДИТ И ОЩУЩАЕТСЯ ТАК ЖЕ ПО-ИТАЛЬЯНСКИ, КАК ПИЗАНСКАЯ БАШНЯ ИЛИ СЕЗОННЫЙ АБОНЕМЕНТ НА МАТЧИ МИЛАНСКОГО «ИНТЕРА». И КАКАЯ РАЗНИЦА, ГДЕ ОН СОБРАН...

□ ЕГОР ТИМОФЕЕВ □ ФОТО НИКИТЫ КОЛОБАНОВА

BENELLI 752 S

Габариты (длина/ширина/высота) 2130/810/1100 мм
База 1460 мм
Дорожный просвет 180 мм
Объем топливного бака 14,5 л
Двигатель 752 см ³ , 2-цилиндровый, рядный, 4-тактный, с жидкостным охлаждением, 76,8 л. с. при 8500 об/мин, 67 Нм при 6500 об/мин
Трансмиссия 6МКП, цепной привод
Подвеска (передняя/задняя) телескопическая вилка перевернутого типа, Ø 50 мм; двусторонний маятник с моноамортизатором с регулировкой предварительного натяжения пружины; ход колеса – 125 мм
Тормоз (передний/задний) два диска Ø 320 мм, 4-поршневые радиальные суппорты / диск Ø 260 мм, 2-поршневый суппорт; ABS
Снаряженная масса 226 кг

Benelli 2ue 756, впервые показанного на миланском салоне EICMA в 2006 году. Только если у концепта был единый с картером блок цилиндров, то у серийной машины каждый по отдельности. Плюс заметно отличаются головка блока цилиндров и некоторые другие детали.

Тот концепт, кстати, нарисовал тогдашний шеф-дизайнер Карлос Салсона. А вот кто стал автором дизайнера серийного 752 S, увы, доподлинно не известно. Поговаривают, будто стилист Эдриан Мортон перед переходом в MV Agusta успел приложить к нему руку, отчего общим силуэтом и отдельными элементами 752 S вызывает стойкие ассоциации с агустовской Brutale, но это не точно.

Впрочем, подобные отсылки к соплеменникам по Апеннинскому полуострову идут мотоциклу только на пользу. Тем более что ходовая часть Benelli не дает повода для стыда: рама «птичья клетка», регулируемая вилка Marzocchi с перьями диаметром 50 мм и радиальные

тормоза Brembo с 320-миллиметровыми дисками — крепко сбитое шасси. Благодаря ему 752 S едет слитно и «дорого», резво меняет курс и радует общей сбалансированностью — я не увидел в его поведении серьезного компромисса с плавностью хода и энергоемкостью. Да, волны и неровности Benelli акцентирует сильнее некоторых конкурентов, но я отмахал на нем достаточно километров в обход федеральных трасс — и это была приятная поездка. И отнюдь не скучная.

Да, кто-то может посетовать, что при снаряженной массе 226 кг мотора хотелось бы поболее. Эдак еще сил на 20. Однако двигатель тянет все-таки ощутимее, чем на свои 76 л. с., и может разогнать 752 S до 100 км/ч за 4,1 с. А стоит прикататься к «срединно-низовому» и слегка размеренному характеру силового

агрегата, вынуждающего чаще переключать передачи, как начинаешь ловить кайф. И пускай у рычага «механики» странная форма, зато ходы небольшие, включения четкие, сцепление легкое — комфортно. Жаль только, что из электронных помощников у Benelli 752 S есть только ABS — парочка топливных карт ему бы не помешала.

Словом, мотоцикл на ходу получился приятным и жизнерадостным. И тут самое время вернуться к тому, с чего я начал.

У себя дома, в Италии, другая современная модель Benelli — TRK 502, несмотря на азиатскую сборку, уверенно возглавляет потребительский хит-парад несколько лет подряд. И если итальянские мотоэнтузиасты не сомневаются в подлинности бренда и не волнуются насчет того, на каком языке говорит парень с гайковертом на конвейере, то, может, и нам не стоит? □





JETOUR ВЫБИРАЕТ ЛУКОЙЛ

ЛУКОЙЛ подписал договор с компанией «Джетур Мотор Рус», официальным дистрибьютором автомобилей и запасных частей Jetour в России, на поставку смазочных материалов и технических жидкостей. В перечень рекомендуемых продуктов для автомобилей Jetour вошли моторные масла ЛУКОЙЛ серии GENESIS SPECIAL с классами вязкости: 0W-20, 5W-30 и 5W-40, а также технические жидкости. Осенью текущего года завершатся ресурсные испытания моторных масел ЛУКОЙЛ, и уже на промежуточных пробах они показывают отличные результаты.

Моторные масла LUKOIL GENESIS успешно зарекомендовали себя на конвейерах известных международных и отечественных производителей автомобилей и оборудования и на их официальных станциях технического обслуживания. Все смазочные материалы изготавливаются по собственным технологиям ЛУКОЙЛ и соответствуют актуальным требованиям автомобильной отрасли.



ЗА «ДВОРНИКАМИ» — НА АЗС

В минимаркетах заправочных станций сети АЗС ТЕВОИЛ представлены бескаркасные щетки стеклоочистителя АВТОПРИБОР восьми наиболее популярных размеров: 330 мм, 400 мм, 430 мм, 450 мм, 500 мм, 550 мм, 600 мм и 650 мм. Изделия могут быть легко установлены на автомобили с типом крепления «крючок» (hook). Выпуск бескаркасных щеток стеклоочистителя осуществляется на предприятии НПК АВТОПРИБОР во Владимире, при этом резиновая лента изготавливается по собственной уникальной рецептуре производителя. Щетки проходят тестирование на работоспособность на разных скоростях очистки и с имитацией различных погодных условий (повышенная и пониженная температура, влажность, соляной и морской туман, обильные снежные осадки). Также проводятся испытания на стойкость к омывающему раствору, к старению в воздухе и озоне, на светостойкость и динамическую нагрузку.

СОГРЕЕТ В МОРОЗЫ

Тепловая пушка СТАВР ПТД-30НЭ работает на дизельном топливе и применяется для обогрева нежилых вентилируемых помещений. Благодаря герметичной камере, продукты сгорания топлива отводятся за пределы зоны обогрева, что позволяет эксплуатировать оборудование в помещениях с постоянным пребыванием людей. Электромотор обеспечивает мощный направленный поток горячего воздуха. За счет высокого КПД тепловая пушка способна обогреть большое помещение при низком потреблении топлива. На продукцию СТАВР распространяется гарантия до 5 лет.



PIRELLI F1. ИСТОРИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Компания Pirelli объявила о продлении своего глобального партнерства с чемпионатом мира «Формула-1» до 2027 года. Formula-1 и FIA приняли предложение итальянского производителя шин на трехлетний период с 2025 по 2027 год с возможностью продления партнерства еще на один сезон. Это соглашение, вступившее в силу на основании полученного технического досье от FIA, было ратифицировано Всемирным советом по автоспорту FIA и назначает Pirelli эксклюзивным поставщиком чемпионата мира FIA «Формула-1», а также чемпионатов «Формулы-2» и «Формулы-3».

На счету Pirelli будет 18 сезонов, в течение которых она поставляет шины для «Формулы-1»: с момента своего дебюта в 2011 году с 13-дюймовыми шинами высокой степени износа, затем с более широкими шинами в 2017 году и переходом на нынешний 18-дюймовый размер с 2022 года.

За более чем 110-летнюю историю Pirelli в автоспорте, компания стала участником 350 чемпионатов по всему миру. Pirelli является не только поставщиком шин для «Формулы-1», но и глобальным партнером по продвижению этого вида спорта по всему миру, благодаря ряду инициатив как на трассе, так и за ее пределами. К ним относятся проекты, направленные на воспитание нового поколения пилотов в различных молодежных гоночных сериях, в частности, в «Формулу-2» и «Формулу-3». Кроме того, Pirelli поддерживает цели по устойчивому развитию, поставленные «Формулой-1». Этот вид спорта к 2030 году должен достичь нулевого уровня выбросов углекислого газа.

ЗИМНЯЯ КОЛЛЕКЦИЯ GISLAVED

Шинный завод в Калуге продолжил выпуск продукции под брендом Gislaved. Шины Gislaved разрабатываются специально для суровых дорожных условий и известны среди отечественных автолюбителей с начала 2000-х годов. На территории РФ они производятся на современном оборудовании с соблюдением международных стандартов качества ISO. Специалисты предприятия соблюдают производственные процессы, обеспечивая стабильность эксплуатационных характеристик выпускаемой продукции. Готовые шины отправляются к покупателям только после того, как проходят многоступенчатый контроль качества.

В линейке компании представлены как шипованные, так и фрикционные зимние шины диаметром от 14 до 19 дюймов для легковых и легких коммерческих автомобилей. При производстве зимних шин Gislaved используется резиновая смесь с особым составом, шипы облегченной конструкции и технология асимметричного рисунка протектора. Это решение позволяет улучшить управляемость автомобилей, оборудованных ABS и другими электронными помощниками. Для автолюбителей, которые преимущественно передвигаются в городских условиях, для зимы выпускается фрикционная шина Soft Frost 200, отличающаяся развитой системой ламелей для отвода снега из-под колеса. Шипованная модель

Nord Frost 200 подходит для любых дорожных покрытий. Сцеплению по льду и снегу здесь способствуют многочисленные самоблокирующиеся ламели, конструкция шипов особой формы и разнонаправленные блоки протектора. Для коммерческих автомобилей выпускается модель Nord Frost Van 2. Благодаря наконечнику продолговатой формы, ее шип врезается в поверхность льда гранью вставки, ориентированной поперек направления торможения, что существенно сокращает тормозной путь.



ВАЛЕРИЙ МИРОЧНИК

**ДИРЕКТОР ПО РЕКЛАМЕ.
В «5 КОЛЕСЕ» С 2003 ПО 2009 Г.
СЕЙЧАС ВЛАДЕЛЕЦ
МЕДИЦИНСКОГО БИЗНЕСА**

Эх, времена были в начале нулевых! Попросишь Volvo XC90 на пару лет и получаешь на редакцию. Да еще и с двигателем 4.4 и R-design. Это я с иронией. Ощущения от катания на такой машине были прекрасные, никакой беспоконья за нее, такая легкость бытия. Белая кожа, массаж задней точки, что еще нужно? И попутчики были забавные. Как-то прокатили из Москвы до Питера Эдуарда Лимонова и взяли дорожное интервью. Гаишники, когда видели техпаспорт и собственность представительства Volvo, вели задушевные разговоры и махали ручкой. В российское представительство Volvo был назначен новый глава из Швеции, и я приехал на прием в честь его назначения. Выхожу из машины весь такой важный в костюме от Zegna, ну меня и приняли журналисты за него: отфоткали и с вопросами, а я их – в игнор. Захожу в лаунж, тут ко мне и сотрудники Volvo подошли, видать, не все шефа видели. Тут уж мне пришлось расколотся... Каких только машин потом не предлагали: Jaguar, Lexus, Porsche. Где они теперь? Да, дивные были автовремена!

ОБЪЕДИНИЛИ И ПЕРЕИМЕНОВАЛИ

В рамках консолидации промышленных активов, холдинг S8 Capital объединил под брендом METEOR бизнесы по производству лифтового оборудования, свечей зажигания, котлов отопления и электроинструментов. Шинные активы S8 Capital войдут в кластер, формирующийся под оперативным управлением группы компаний «Кордиант». Одновременно с этим изменены юридические названия бывших предприятий Bosch в городе Энгельс: «Энгельс Отопительные системы» переименовали в «Метеор Термотехника Энгельс», а «Энгельс Электроинструменты» – в «Метеор Тех Энгельс». Предприятие «Энгельс Свечи зажигания» планируется переименовать позднее. Смена наименований юридических лиц не повлияет на дальнейшее функционирование компаний. Напомним, что условия об изменении наименования юридических лиц и смене торговой марки, были частью сделки по приобретению российских активов концерна Bosch в городе Энгельс холдингом S8 Capital.



АНДРЕЙ ПАНТЮХОВ: «ПЛАНИРУЕМ ПРОДОЛЖИТЬ ИГРАТЬ ПЕРВУЮ СКРИПКУ НА РОССИЙСКОМ ШИННОМ РЫНКЕ»

ПОВОДЫ, ПО КОТОРЫМ МЫ ВСТРЕЧАЛИСЬ С АНДРЕЕМ ПАНТЮХОВЫМ, ВСЕГДА БЫЛИ МАКСИМАЛЬНО ОПТИМИСТИЧНЫ. НА ЭТОТ РАЗ С МОЕЙ СТОРОНЫ ПРЕВАЛИРОВАЛ ИНТЕРЕС К СИТУАЦИИ, В КОТОРОЙ ПРОДОЛЖАЕТ (И ЭТО КЛЮЧЕВОЕ СЛОВО) СВОЮ РАБОТУ ШИННЫЙ ЗАВОД, РАСПОЛОЖЕННЫЙ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. ГЛАВА ТЕПЕРЬ УЖЕ РОССИЙСКОЙ КОМПАНИИ IKON TYRES АНДРЕЙ ПАНТЮХОВ БЫЛ ПО-ПРЕЖНЕМУ ОПТИМИСТИЧЕН И С УВЕРЕННОСТЬЮ ГОВОРИЛ О БУДУЩЕМ □ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО IKON TYRES

2 НАСКОЛЬКО СЛОЖНЫМ БЫЛ ПЕРЕХОД ОТ ПРОШЛОГО К НАСТОЯЩЕМУ? И НЕ БЫЛО ЛИ СОМНЕНИЙ О БУДУЩЕМ?

1 Переход был непростым, и сложнее всего было переживать длительный период неопределенности: сделка по приобретению компанией «Татнефть» активов завода Nokian Tyres была завершена только в конце марта нынешнего года. Ни менеджмент, ни рядовые сотрудники до этого момента не знали, чем закончится эта история. В то же время мы прекрасно понимали, что нельзя сидеть сложа руки в ожидании решения, которое примет наш бывший акционер, а нужно приложить все усилия к тому, чтобы обеспечить работу завода в автономном режиме. Как только мы узнали о намерениях акционера по продаже бизнеса, еще не зная о том, кто будет новым собственником, мы начали работать в этом направлении. Уже тогда нами была запущена большая программа по локализации, в которую входило более сотни различных проектов. На сегодняшний день большая часть этих проектов, связанных с локализацией, успешно завершена и завод работает в автономном режиме.

2 ЛЮБОЕ СОВРЕМЕННОЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО, А ИМЕННО ТАКИМ ЯВЛЯЕТСЯ ЗАВОД IKON TYRES, В БОЛЬШОЙ СТЕПЕНИ ЗАВИСИТ ОТ УРОВНЯ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ПРОЦЕССОВ. КАК ОБСТОЯЛО ДЕЛО С ЭТИМ ВОПРОСОМ?

1 Разумеется, для любой автоматики требуется софт. Сложность состояла в том, что не было одного решения для каждой системы. Какие-то системы уже были ло-

кальными, и их работа не зависела от программного обеспечения концерна, с некоторыми системами мы перешли на собственные решения. Все задачи решались постепенно и различными инструментами, но важнее всего было сохранить высокий уровень автоматизации самого производства, то, чем всегда славился наш завод.

2 НА ТАКОМ ПРЕДПРИЯТИИ, КАК IKON TYRES, ВАЖНЫ НЕ ТОЛЬКО РОБОТИЗИРОВАННЫЕ ЛИНИИ, НО И СПЕЦИАЛИСТЫ, КОТОРЫЕ НА НИХ РАБОТАЮТ. УДАЛОСЬ ЛИ В СТОЛЬ СЛОЖНЫЙ ПЕРИОД СОХРАНИТЬ КОЛЛЕКТИВ?

1 Несмотря на то, что сотрудникам период неопределенности дался нелегко, практически все были готовы идти до конца и разделить свою судьбу с судьбой завода. Причем не только ключевые сотрудники предприятия, но почти весь коллектив. В этом нет ничего удивительного: многие работают здесь более десяти лет, а кто-то с самого запуска производства — то есть почти 20 лет. Мы, со своей стороны, старались обеспечить сотрудников работой, что давало возможность выплачивать зарплату даже несмотря на простои, связанные с резким падением производства и продаж продукции. Главный итог: мы смогли сохранить команду. Оборудование, программное обеспечение — это все решаемые задачи. Главное, чтобы были компетентные, вовлеченные в процесс и преданные делу люди. У нас работают именно такие.

2 ЧТО КАСАЕТСЯ ПЕРСОНАЛА, АБСОЛЮТНО С ВАМИ СОГЛАСЕН. НО ЕСЛИ ВЕРНУТЬСЯ НЕПОСРЕ-

ДСТВЕННО К ПРОИЗВОДСТВУ, НЕТ ЛИ ТРУДНОСТЕЙ С ПОСТАВКАМИ КОМПОНЕНТОВ И НЕ ОПАСАЕТЕСЬ ЛИ ВЫ ВОЗМОЖНЫХ ПРОБЛЕМ С ОБСЛУЖИВАНИЕМ ОБОРУДОВАНИЯ?

1 Если говорить о компонентах, то вопросы решены в той части, которая позволяет нам продолжать бесперебойную работу. Сегодня мы используем для производства шин омолощенное сырье от проверенных поставщиков.

«Палитра» компонентов, которые мы применяем, очень богатая, и в ней сохраняется большая доля импортных материалов. Понятно, что поставки нам стали обходиться дороже, а пути получения сырья — сложнее, но мы решили все вопросы, связанные с логистическими цепочками, схемами платежей и тому подобными нюансами. Не буду скрывать, сложностей в этих вопросах много, но мы стараемся их оперативно решать. Когда летом прошлого года мы со специалистами отдела закупок анализировали ситуацию, то со статусом проблемных у нас проходило 42 наименования, а сейчас такой позиции просто нет. Сегодня мы полностью обеспечены сырьем и материалами.

Что касается обслуживания, то опасений, связанных с его обслуживанием, нет. Возможны локальные сложности, связанные с уходом с рынка производителей оборудования и отказами в поставках запасных частей, но серьезной проблемой это не станет. У завода всегда был и в настоящее время есть огромный запас запчастей. Но главное состоит в том, что работа по локализации запасных частей и оптимизации обслуживания оборудования была начата еще лет десять назад. Это

было связано с планами по повышению эффективности работы всего комплекса. За это время наши специалисты научились ремонтировать многие виды оборудования – тогда финские специалисты очень удивлялись тому, что мы успешно восстанавливаем те узлы и агрегаты, которые они просто заменяли. Благодаря такому экономному и рачительному отношению нынешняя ситуация нас абсолютно не пугает.

❓ СЕЙЧАС МНОГО ГОВОРЯТ О ТОМ, ЧТО НОВЫЕ ВЫЗОВЫ ОТКРЫВАЮТ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ. ТАК ЛИ ЭТО ОТНОСИТЕЛЬНО IKON TYRES?

❗ Безусловно! Мы столкнулись с серьезными трудностями, потеряли значительную часть своего объема производства, но зато обрели и новые возможности. Во-первых, мы сейчас можем направить все мощности на удовлетворение спроса на российском рынке – раньше мы в большей степени были ориентированы на экспорт, и российские продажи ограничивались квотой, определяемой финским концерном. Сегодня мы воспользуемся открывшейся возможностью. Во-вторых, мы сейчас разрабатываем бизнес-стратегию, в рамках которой рассматриваем новые направления экспортных поставок. В первую очередь это будут дружественные и нейтральные страны. Автомобили есть везде, а значит и потребность в качественных шинах существует – этой возможностью мы тоже воспользуемся. В нынешнем году мы работаем на низком уровне загрузки производства, но уже в следующем году этот уровень значительно повысится. Наша стратегия развития как раз и направлена на то, чтобы полностью загрузить производственные мощности.

❓ ВАЖНО, ЧТОБЫ И СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ СООТВЕТСТВОВАЛА СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПЛАНАМ ЗАВОДА...

❗ Ситуация на рынке достаточно интересная с точки зрения развития спроса и предложения. Спрос со стороны потребителей оказался достаточно устойчивым, и мы предполагаем, что в этом году рынок повторит показатели прошлого года. Например, по летней линейке шин ни у нас, ни у дистрибьюторов почти нет остатков, и зимний сезон, судя по нынешней динамике продаж, тоже начинается многообещающе. Что касается самой структуры бизнеса, то из-за ухода из России некоторых брендов произошла консолидация рынка и сосредоточение производственных мощностей в руках нескольких игроков. Примером может служить группа S8 Capital, объединившая в своих активах и бывший завод Continental в Калуге, и компанию Cordiant. В этих новых процессах мы принимаем самое активное участие и планируем продолжить играть первую скрипку на российском шинном рынке.

❓ ДЛЯ ПОЛНОЙ АВТОНОМНОСТИ, О КОТОРОЙ ВЫ ГОВОРИЛИ ВЫШЕ, НЕОБХОДИМ СОБСТВЕННЫЙ ЦЕНТР ИССЛЕДОВАНИЙ И РАЗРАБОТОК, СТРУКТУРА, КОТОРАЯ ВСЕГДА БЫЛА ВОТЧИНОЙ ФИНСКОЙ СТОРОНЫ.

❗ Мы прекрасно понимали, что в сфере исследований и разработок, между тем, что мы умеем делать, и тем, что предстоит делать в будущем, существует большой разрыв. Поэтому направление R&D мы начали развивать еще осенью прошлого года. К счастью, жизненный цикл продуктов в шинной промышленности достаточно длинный, и сегодня мы продолжаем работать с моделями, уже находящимися в производстве, параллельно занимаясь собственным развитием продуктовых линеек. Костяк коллектива из двух десятков сотрудников уже сформирован, но буквально каждую неделю сюда приходят новые люди. Нам удалось привлечь специалистов с многолетним опытом в области исследований

и разработок, работавших в центральных офисах зарубежных компаний. Так, на пост директора по развитию продукта недавно был назначен Владимир Барвинок, который ранее возглавлял российское представительство компании Continental.

❓ ЧТО СЕГОДНЯ В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЕ IKON TYRES? И КАКИМИ ПРИЧИНАМИ ВЫЗВАНА «РЕИНКАРНАЦИЯ» ТАКИХ МОДЕЛЕЙ, КАК NORDMAN 5?

❗ Возвращение в программу производства модели Nordman 5 – это желание расширить нашу продуктовую линейку и тем самым поддержать нашу общую долю рынка. Раньше, и я об этом уже говорил, это было невозможно, так как мы были ограничены квотой на продукцию, которую мы могли производить и реализовывать на российском рынке. Последние годы 2/3 выпускаемого объема шло на экспорт. Сейчас, из-за санкционных ограничений, экспортных поставок практически нет, и у нас появилась возможность задействовать освободившиеся мощности. Что касается остальных продуктов, как премиального, так и среднеценового сегмента, мы сохранили почти всю нашу линейку как в зимних, так и в летних шинах. Важно то, что все наши шины производятся на том же оборудовании, с использованием того же сырья и по тем же технологиям, что и раньше. Единственное изменение – это новый шип, который мы теперь используем в шинах Nordman 7 и Nordman 8. Этот шип разработан еще осенью прошлого года, и это дало нам возможность провести полноценные дорожные испытания шин с использованием различных вариантов шипов. Тесты показали, что характеристики на льду и снегу ни в чем не уступают шинам с предыдущим типом шипа, а некоторые показатели даже улучшились. Сейчас аналогичная работа проводится по нашей «де-

вятке» из премиального сегмента, и на будущий год эта модель выйдет на рынок с новыми шипами.

❓ ИЗМЕНИЛОСЬ НАЗВАНИЕ КОМПАНИИ, ТЕПЕРЬ ЭТО IKON TYRES, НО И САМИ МОДЕЛИ ШИН ПОМЕНЯЮТ «ИМЕНА»?

❗ Премиальная линейка и в зимних, и в летних шинах будет носить имя Autograph – уже к летнему сезону 2024 года на рынок выйдут шины под брендом Ikon Autograph. Что касается среднеценового бренда Nordman, то это название пока остается, и уже сейчас эта линейка предлагается под нашим якорным брендом Ikon. Мы планируем заменить название этой линейки на новый суббренд Ikon Character, но это чуть более отдаленная перспектива – в 2024 году на рынке будут представлены шины Ikon Nordman. □





САГА О МАСЛЕ

НА РОССИЙСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ ПРОИСХОДЯТ ЗНАЧИМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ – ПРОДАЖИ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ХОТЬ И МЕДЛЕННО, НО ИДУТ В РОСТ. ТЕНДЕНЦИЯ АКТИВНОГО ЗАМЕЩЕНИЯ ПРОДУКЦИИ ИМЕНИТЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ОТМЕЧЕНА И НА РЫНКЕ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, ТРЕВОГА В СТАНЕ КОНКРЕТНЫХ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ, ОЗАБОЧЕННЫХ ВЫБОРОМ МОТОРНОГО МАСЛА, ЕЩЕ ПРИСУТСТВУЕТ. СПЕЦИАЛИСТЫ КОМПАНИИ «ЛЛК-ИНТЕРНЕШНЛ» (100% ДОЧЕРНЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПАО «ЛУКОЙЛ») В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ПРИВНЕСЛИ ОПТИМИЗМ В ЭТУ СКОЛЬЗКУЮ ТЕМУ. ПРИЧЕМ НЕ ТОЛЬКО В ТЕОРИИ... □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО «ЛЛК-ИНТЕРНЕШНЛ»

С ЭТИМ НАМ ЖИТЬ...

Российский авторынок трясет не по-детски. Пик 2018 года, когда было продано более 1 600 000 автомобилей, в прошлом году сменился падением продаж до 630 000 единиц. Эксперты рынка считают, что в конце этого года продажи вполне могут превысить миллион машин. И это объективно – активизировал-

ся АВТОВАЗ, свою лепту в оптимистичную статистику внесли товарищи из Поднебесной. Прирост китайской составляющей действительно впечатляет: если в 2021 году доля Китая в парке новых автомобилей составляла всего 8%, то в 2023 году – это уже около 50%. Достаточно сказать, что только за первую половину нынешнего года несколько крупных китайских концернов вывели на наш рынок почти полсотни новых моделей. Что же

касается так называемого «активного» автопарка, автомобилей, реально находящихся в эксплуатации, то доля «китайцев» здесь пока всего 3%, но динамика роста наверняка будет очень высокой. В то же время происходит существенное старение автопарка – средний возраст автомобилей в России составляет одиннадцать лет. Просится логичный вопрос: какая связь между этими статистическими выкладками и моторными маслами? Представители

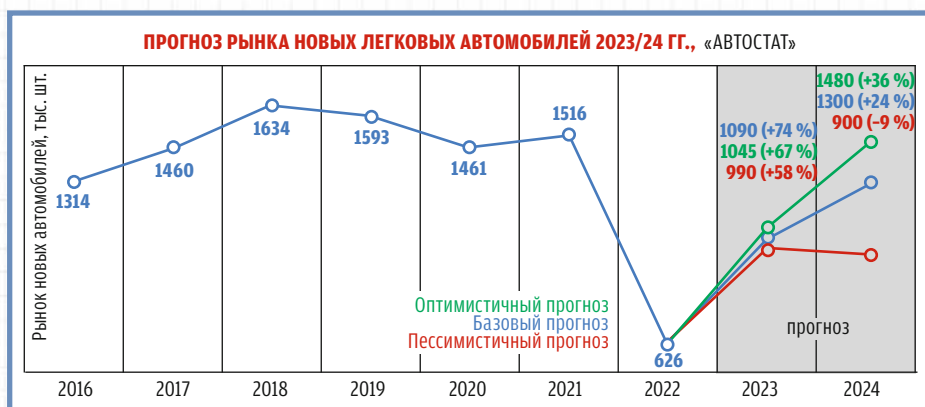
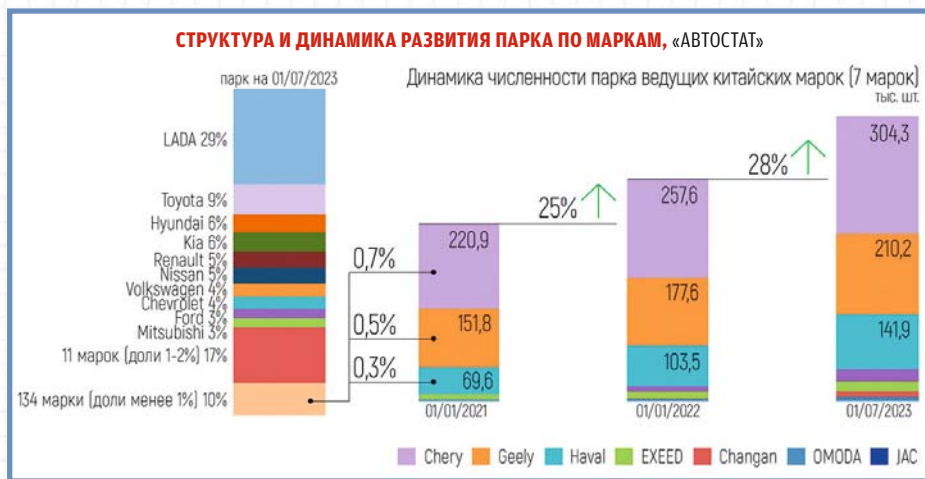


ПЕРМСКИЙ ЗАВОД СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ – САМЫЙ КРУПНЫЙ В СОЗВЕЗДИИ ПРЕДПРИЯТИЙ «ЛЛК-ИНТЕРНЕШНЛ».

ЛУКОЙЛ, занимающиеся смазочными материалами, не без оснований считают эти две темы звеньями одной цепи. Что касается новых автомобилей, то компания ЛУКОЙЛ более десяти лет назад начала активное сотрудничество с автопроизводителями, разрабатывая, тестируя и предоставляя свою продукцию для заливки на автомобильных конвейерах. Из китайских автопроизводителей компания уже работает с брендами Chery и Livan, а недавно были подписаны соглашения с таким марками, как Haval и Jetour. В зоне внимания специалистов «ЛЛК-Интернешнл» и владельцы автомобилей с превышенными гарантийными сроками, сервис которых в большинстве случаев осуществляется на неавторизованных станциях технического обслуживания. События последних лет «наложили печать» на портрет среднестатистического представителя этой категории: для большинства покупка масел не является спонтанным решением, многие предпочитают замену масла (сомневаясь в его качестве) раньше рекомендованного срока, в фаворе полусинтетические масла...

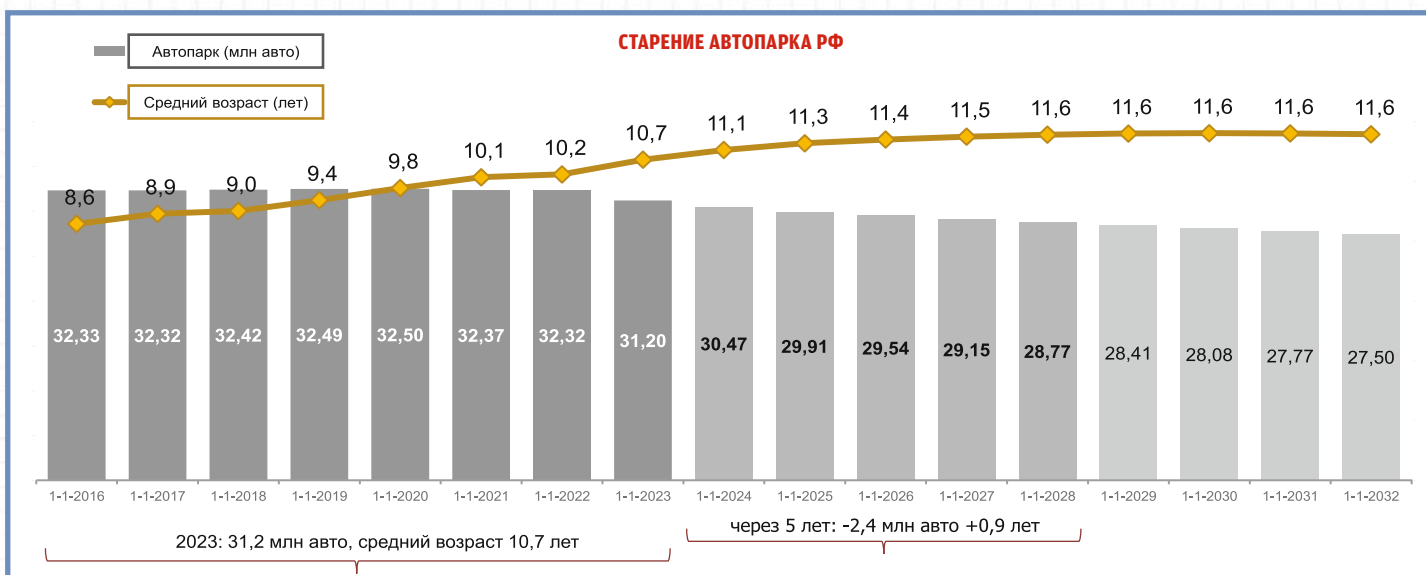
ЧТО БУДЕМ ЗАЛИВАТЬ?

Интересная штука – почти все, с кем я беседовал и кто в той или иной степени был шокирован уходом уже ставших привычными брендов, задавали вопрос: «Что теперь заливать в двигатель? ЛУКОЙЛ?» Дальше следовала еще пара-тройка названий российских брендов, но начиналось все именно с ЛУКОЙЛА. В глобальном портфеле компании – более 800 различных наименований. Стоит ли удивляться столь хорошему знанию бренда конечными потребителями? Доминируют в списке индустриальные смазочные материалы, но и моторные масла представлены широко: в ассортименте 244 позиции, 137 из которых относятся к сегменту легкового транспорта. Есть в номенклатуре и солидный перечень трансмиссионных масел. Если быть откровенным, то большинство потребителей в первую очередь волнует вопрос: переходит ли количество в качество? То есть, даже в том случае, если мы сумеем подобрать масло с нужными характеристиками, будет ли оно соответствовать требованиям, определенным производителем автомобиля? Здесь можно просто «пройтись по списку». Во-первых, и об этом уже говорилось выше, специалисты ЛУКОЙЛ всегда работают в тесном контак-



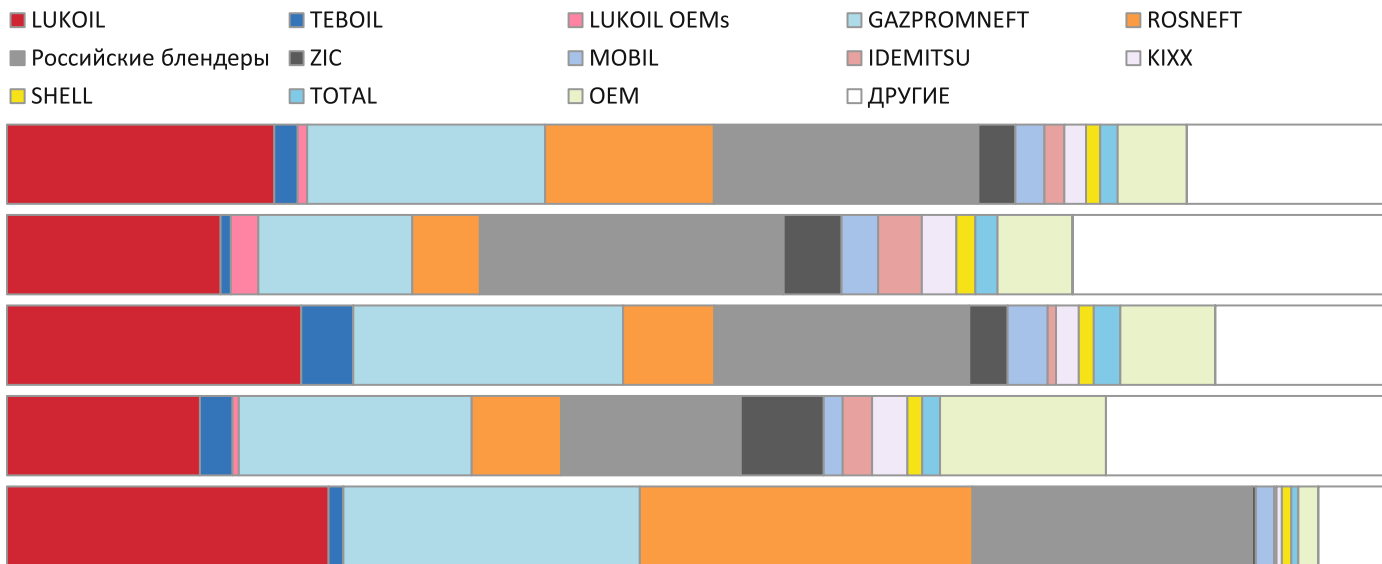
те с автопроизводителями, поэтому вопросы допусков к использованию масла в конкретных двигателях, снимаются, что называются, по факту. Кстати, компетенции специалистов по разработке масел должны позволять им работать на перспективу: автопром не стоит на месте и всегда нужно быть готовым к его новым вызовам. В противном, в производстве масел ЛУКОЙЛ старается мак-

симально использовать собственное сырье – в первую очередь это базовые масла 2+ и 3+ групп. «Плюсики» говорят о том, что качество сырья превосходит требования, предъявляемые к группе «базы». Но больше всего дискуссий вызывают присадки, от мирового рынка которых Россия была отлучена. В ЛУКОЙЛЕ в большинстве случаев используется собственная база при-





МАСШТАБНОЕ ЗАМЕЩЕНИЕ КРУПНЫХ ИМПОРТНЫХ БРЕНДОВ



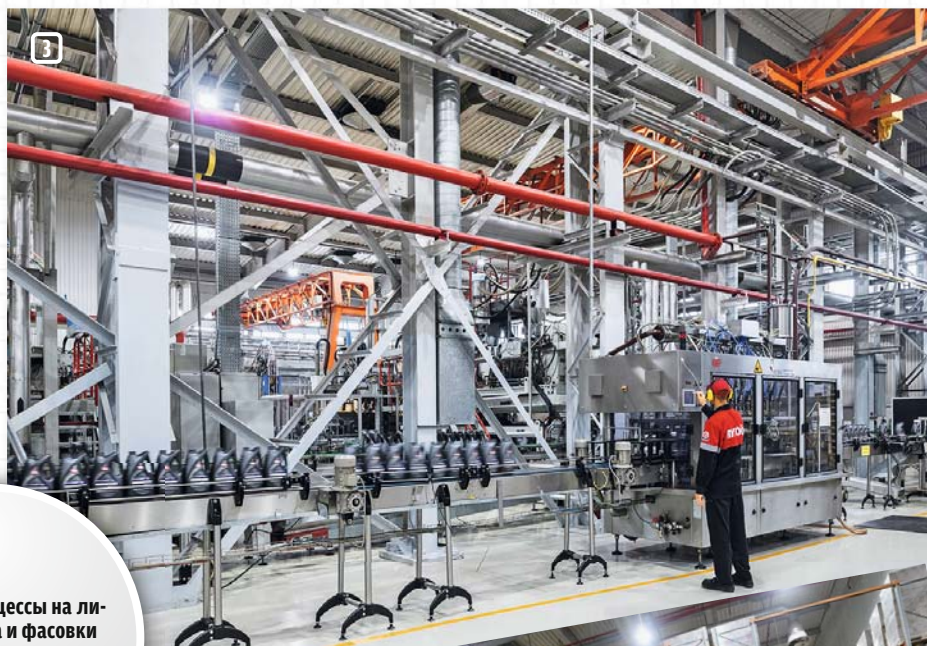
садок (об их производстве мы писали ранее). В-третьих, «ЛЛК-Интернешнл» располагает собственным научно-исследовательским центром, оборудованным на самом современном уровне. Разработка рецептур начинается с анализа требований, указанных в техническом задании. Если схематично, то в первую очередь это соответствие физико-химических свойств будущего

продукта заданной спецификации или, что еще сложнее, нескольким спецификациям. Затем полученные формуляции проходят первичные лабораторные тесты. При этом в расчет принимается и то, насколько сложно будет произвести полученную формулу в производственных условиях. Следующей стадией разработки являются стендовые испытания на реальных двигателях. Защита

от износа, топливная экономичность, сопротивляемость эффекту преждевременного воспламенения топливо-воздушной смеси, наличие или отсутствие отложений на турбине... Данные анализа отработавшего масла и состояние деталей двигателя должны полностью соответствовать запросам автопроизводителя. Кроме этого некоторые допуски и соответствия предполагают обширные полевые испытания. О том, насколько

1 В этих емкостях происходит таинство рождения масла.





2 3 Все процессы на линиях розлива и фасовки масел полностью автоматизированы.

тщательно проводится эта работа, можно судить по цифрам: только в период с 2021 по 2023 годы в НИЦ «ЛЛК-Интернешнл» было проведено больше 650 стендовых испытаний и более 50 моторных тестов. И только после получения положительных результатов по всем пунктам, продукт отправляется в производство.

Следующий пункт, который необходимо внести в актив компании – это умение быстро адаптироваться к запросам как автопроизводителей, так и рядовых владельцев автомобилей. Хорошим примером может служить недавняя разработка и запуск в производство моторного масла LUKOIL GENESIS ARMORTECH CN 5W-40, предназначенного для китайских автомобилей. Важным моментом является и то, что ЛУКОЙЛ выпускает свои продукты не просто в соответствии с определенными спецификациями, но и с характеристиками, по многим пунктам превышающими требования допусков и соответствий. Например, запас щелочного числа (этот показатель во многом определяет сроки «жизни» присадок) новой линейки масел GENESIS ARMORTECH находится на уровне 12 единиц, в то время как по европейской спецификации ACEA он определен в 10 единиц.

КАК ЭТО СДЕЛАНО

Пермский завод смазочных материалов – самый крупный в созвездии предприятий компании, на первый взгляд размерами не поражает. Чего не скажешь о технологическом уровне. На участке, где непосредственно создается масло, самое интересное находится внутри установок, а снаружи – привычная картинка производства по смешиванию компонентов: емкости для точного дозирования присадок, поступающих для смешивания, резервуары объемом 400 м³ с готовым маслом. «База» первых групп подается сюда по трубопроводу прямо с Пермского НПЗ, остальные базовые масла приходят по железной дороге. Присадки доставляются как железнодорожным, так и автомобильным транспортом. Расчетная мощность установки – 50 000 тонн масла в месяц, в среднем, исходя из намеченных планов,

ежемесячно производится до 40 тысяч тонн. Это если схематично. На самом деле, и химические, и физические процессы здесь происходят сложные. В зависимости от поставленной задачи, в основе конечного продукта могут быть базовые масла разных групп, присадки, среди которых диспергирующие, антиокислительные, загущающие и т. п., изначально имеют различные фракции: жидкие, сыпучие, спрессованные в брикеты... Все это нужно превратить в готовые субстанции, и, отмерив буквально до грамма, отправить на смешивание. Перед этим все поступающее на участок компоненты проходят строгий входной контроль, а об исследовании проб конечного продукта в заводской лаборатории и говорить не стоит – это обязательная часть технологического процесса.

Если особых открытий на участке производства масла сделать не удалось (процесс максимально автоматизирован, а минимизирование человеческого фактора в очередной раз говорит о стабильности характеристик производимого здесь масла), то участок фасовки впечатление произвел. Линия с производственной мощностью до 110 000 тонн фасованной продукции в год (300 тонн в сутки), была запущена в 2008 году. Представьте себе приличного размера цех, сверкающий чистотой, в котором работают несколько автоматических линий. В начале каждой из них выдуваются канистры разного размера и цвета, а в конце – эти же канистры, уже заполненные маслом и закрытые крышками упаковываются в коробки. На этом участке масло расфасовывается исключительно в пластик – канистры емкостью в один, четыре и пять литров. Гранулы для изготовления этих трехслойных емкостей произведены на одном из заводов ЛУКОЙЛ, краситель импортный – сейчас здесь используют компонент из Индии. Палитра, в зависимости от поставленной задачи, может быть любой. На данном этапе в работе были канистры четырех цветов: золотой для масла LUXE, графитовый для GENESIS, сере-



бренный для SUPER и STANDARD, и синий для AVANTGARDE. Выдувные машины за час производят 4440 литровых канистр, 1900 4-литровых и 1400 5-литровых. Здесь же впаивается этикетка. И никакого промежуточного склада: едва остыв, новоиспеченные, в полном смысле этого слова, канистры перемещаются в зону налива. Дозатор с допустимой погрешностью в пять грамм на литр отмеряет масло, автомат закручивает крышку, манипуляторы упаковывают канистры в коробку. Но до упаковки все канистры проходят еще один очень важный этап – на каждую из них лазер наносит уникальный идентификационный номер. Таким образом, при необходимости можно узнать всю историю производства конкретной упаковки масла – за качество продукта отвечают.

Буквально за стеной участка фасовки – склад, который вмещает 2,5 тысяч тонн готовой продукции или, если так легче представить, имеет около 3000 палетомест. Погрузка со склада производится как в автомобили, так и в железнодорожные вагоны – ветка подходит прямо к складскому терминалу. Резюмируя, хотел бы поделиться мыслью, на которой себя поймал уезжая с завода. Если бы завод ЛУКОЙЛ в Перми не был бы предприятием со строгим пропускным режимом, сюда стоило бы водить регулярные экскурсии для скептиков и тех, кто еще сомневается в компетенциях российских производителей масел. Во всяком случае, относительно масел ЛУКОЙЛ, вопрос о том, «лить или не лить», наверняка стал бы для них риторическим. □



ГОТОВИМ АВТОМОБИЛЬ К ЗИМЕ

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ НАШЕГО ЖУРНАЛА МЫ ОПУБЛИКОВАЛИ ШИННЫЙ КАТАЛОГ, КОТОРЫЙ НАВЕРНЯКА ПОМОЖЕТ АВТОЛЮБИТЕЛЯМ ВЫБРАТЬ «ОБУВКУ», ОПТИМАЛЬНО ПОДХОДЯЩУЮ К ЗИМНЕМУ СЕЗОНУ. НО ЕСТЬ ЕЩЕ НЕМАЛО ВАЖНЫХ МЕЛОЧЕЙ, КОТОРЫЕ ПОЗВОЛЯТ ОБЛЕГЧИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ АВТОМОБИЛЯ ЗИМОЙ □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

■ Сегодня, несмотря на уход с рынка известных зарубежных брендов, недостатка в средствах по уходу за автомобилем нет. Во-первых, препараты, которые автомобилисты успели полюбить, все еще «в деле». Важно то, как они попадают на наш рынок и остаются ли в неизменном качестве на долгом пути до прилавка магазина. Во-вторых, наши производители тоже времени зря не теряли, и многие из них предлагают качественную продукцию, причем в самом широком ассортименте. Последнее важно, так как применение различных по назначению продуктов одного бренда, на который потребитель давно «положил глаз», с одной стороны, дает определенную уверенность в полученном при использовании результате, а с другой – это просто удобно.

ОЧИСТИТЕЛЬ ТОРМОЗОВ ЛЕГКО НАНОСИТСЯ, ХОРОШО РАСТВОРЯЕТ И СМЫВАЕТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ И, ЧТО ВАЖНО, БЫСТРО ВЫСЫХАЕТ.

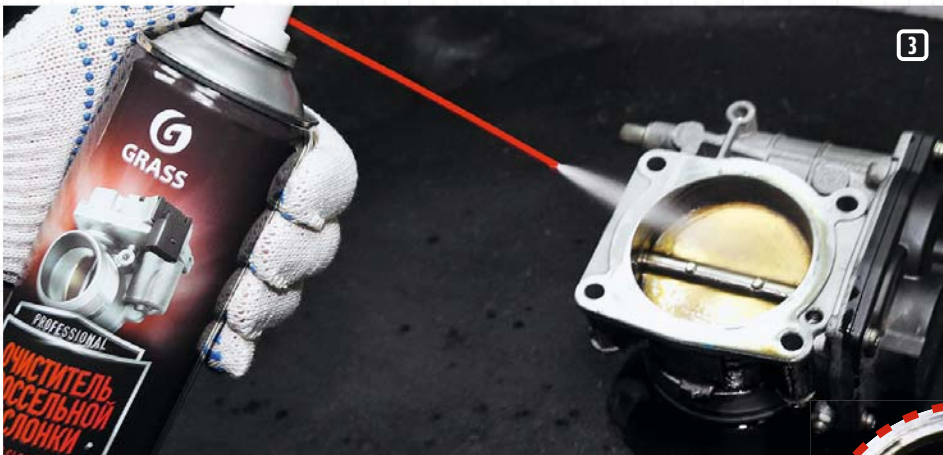
Примерно так происходило и с препаратами компании GRASS. Применение шампуней и стеклоочистителей этого бренда показали хорошие результаты, и когда компания выпустила линейку чистящих средств в аэрозольной упаковке, было интересно оценить результаты их применения. Тем более, что подоспели эти средства как раз к тому моменту, когда подготовку автомобиля к зиме откладывать уже не стоит.

Сезонная замена шин – это всегда отличный повод для того, чтобы оценить состояние тормозной системы. Внешний вид трубок и шлангов, работа суппортов, состояние тормозных колодок

и тормозных дисков или барабанов... Мелочей здесь нет, так как от корректной работы тормозной системы напрямую зависит безопасность. Грязь, маслянистые отложения, налет от продуктов «жизнедеятельности» тормозных колодок – все это влияет на эффективность торможения. В основе активного вещества очистителя тормозов GRASS – алифатические углеводороды, являющиеся хорошими растворителями. Струя препарата, подающаяся из баллона под большим давлением, позволяет эффективно растворять загрязнения и быстро смывать их с поверхности диска или барабана. В моем случае потребовалась однократная обработка каждого из дисков без какого-либо механического воздействия, а быстрое высыхание средства не задержало процесс установки колес.

Для легкого демонтажа колес нелишне при их сезонной замене



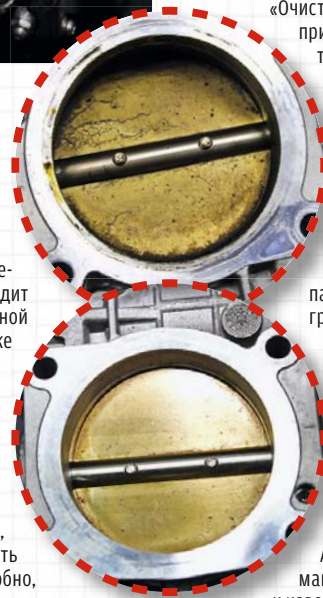


- 1** Пене, нанесенной на двигатель, нужно дать «поработать». По наиболее грязным местам можно пройтись кистью или губкой.
- 2** В заключении смыть растворенные загрязнения водой. Правда, мойка высокого давления не лучший вариант.
- 3** С растворением отложений на поверхности дроссельной заслонки очиститель справился.

обработать ступицу медной смазкой. Не раз приходилось видеть, как автолюбители с помощью ударного инструмента и ненормативной лексики пытаются разрушить альянс ступицы и прикипевшего к ней колесного диска. В новой коллекции автохимии GRASS появились аэрозольные баллончики с медной смазкой, основу которой составляют коллоидная медь и антифрикционные присадки. Область применения этого препарата обширна, а в случае сезонной смены колес рекомендуется обработать тонким слоем смазки фланец ступицы. А вот на шпильки и болты крепления колес наносить смазку не стоит: они, конечно же, пойдут как по маслу, но отличные антифрикционные свойства средства позволят затянуть крепеж с гораздо большим, чем нужно, усилием. Поэтому для этой операции лучше воспользоваться динамометрическим ключом, установив на нем усилие, рекомендованное производителем автомобиля.

На вопрос о том, мыть или не мыть моторный отсек, каждый отвечает по-своему. Если коротко, то неизбежное в процессе эксплуатации автомобиля

наслоение грязи на поверхности двигателя затрудняет процесс теплоотдачи. На чистом двигателе проще заметить следы течи масла и охлаждающей жидкости. Да и разного рода профилактические работы куда приятнее производить в чистом моторном отсеке. В линейку новинок GRASS входит очиститель двигателя в аэрозольной упаковке, в составе которого: и уже знакомые нам по очистителю тормозов алифатические углеводороды, и поверхностно-активные вещества различных направлений, и ингибиторы коррозии... Способ применения аналогичен тому, что рекомендован для большинства очистителей – нанести средство, дать ему поработать, а затем смыть водой. Наносить аэрозоль очень удобно, а баллончика емкостью 650 мл как раз хватило на обработку всего моторного отсека. С загрязнениями препарат справился, «механическое воздействие» было минимальным. В аннотации к применению производитель отметил, что препарат «безопасен для большинства резиновых, пластиковых и лакокрасочных покрытий», так что больших сомнений в безопасности применения средства не было – как уже говорилось выше, средствами GRASS я пользовался и убедился, что слова с делом здесь не рас-



ходятся. Если моторный отсек приводить в порядок регулярно, то аэрозольный баллончик, как говорится, вам в помощь. Но лучше всего аэрозольный «Очиститель двигателя» от GRASS подойдет при локальных ремонтах, когда достаточно очистить участки, на которых производятся работы.

Еще одним новым средством, появившимся в портфеле GRASS, стал «Очиститель дроссельной заслонки», который можно также применять для чистки карбюраторов и жиклеров. В бензиновых двигателях дроссельная заслонка регулирует поток воздуха, поступающего в камеру сгорания. При загрязнении устройства бывает сложно запустить непрогретый двигатель, в режиме холостого хода заметны скачки оборотов, блок управления двигателя «пугается» в получаемой информации, в связи с чем увеличивается расход топлива... Оценить качество очистителя мы предложили владельцу профессионального автосервиса Андрею Бунееву, инженеру, занимающемуся настройкой двигателей и известному автогонщику. GRASS с задачей справился: механики СТО отметили, что средство ни в чем не уступает тем импортным препаратам, которые они ранее применяли для этих целей.

Вышеперечисленными средствами новая линейка средств GRASS по уходу за автомобилем не исчерпывается, но часть из них мы оставили для проверки весной. Посмотрим, действительно ли использование линейки автохимии и автокосметики одного бренда оправдано. Как по цене, так и по качеству. □



ВОСПОМИНАНИЯ О БУДУЩЕМ

НЕСМОТЯ НА УХОД РЯДА ИНОСТРАННЫХ БРЕНДОВ, ПУСТОТЫ НА РОССИЙСКОМ ШИННОМ РЫНКЕ НЕ НАБЛЮДАЕТСЯ. ПРАВДА, ПРЕМИАЛЬНЫЙ СЕГМЕНТ НЕСКОЛЬКО ПОРЕДЕЛ, НО ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ МАНЕВРА ПРИ ВЫБОРЕ ЗИМНИХ ШИН У АВТОМОБИЛИСТОВ ЕСТЬ. НА РЫНКЕ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ ИГРОКИ, К ПРОДУКТАМ КОТОРЫХ ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ ПРИВЫКАТЬ, НУ А ТЕ, КТО К ВЫБОРУ ШИН ПОДХОДИТ МАКСИМАЛЬНО ВЗВЕШЕННО, ВОЗМОЖНО, В НЫНЕШНЕМ СЕЗОНЕ ПРЕДПОЧТУТ ПРОВЕРЕННЫЕ И ХОРОШО ЗАРЕКОМЕНДОВАВШИЕ СЕБЯ ВАРИАНТЫ □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

ПО ПУТИ ЭВОЛЮЦИИ

С зимними шинами Cordiant лично у меня происходило много интересного. Например, тест только что появившейся модели Snow Cross представители Cordiant решили провести... в Исландии. Да еще и весной, когда, согласно законодательству, все водители этой страны уже должны были произвести сезонную смену шин. Уж не знаю, как команде Cordiant удалось договориться с местной дорожной полицией, но к перевалу, где были обещаны идеальные зимние условия, мы отправились

на шипованных шинах. И ни на секунду об этом не пожалели: обрушившийся на регион снегопад вызвал настоящий дорожный коллапс, а у нас появилась возможность относительно безопасно проверить кондиции шин в самых разнообразных условиях. Тест Cordiant Snow Cross 2 разительно отличался от испытаний первой модели, так как проходил на известном заполярном полигоне Test World, где новым шинам Cordiant предстояло соперничать с конкурентами, среди которых были и представители

премиальных линеек, некоторые из них превосходили Snow Cross 2 по количеству шипов. Дуэли с соперниками новинка выдержала с честью, а что касается эволюции, то улучшения по сравнению с первым Snow Cross коснулись практически всех характеристик.

Со вторым «сноу кроссом» тоже была интересная история... Перед запуском шин в серийное производство, внутренние испытания Cordiant неожиданно показали серьезное снижение характеристик в торможении на льду. Разработчики выбрали

ЧТО КАСАЕТСЯ ЭВОЛЮЦИИ, ТО УЛУЧШЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПЕРВЫМ SNOW CROSS КОСНУЛИСЬ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕХ ХАРАКТЕРИСТИК.





не ту «ветвь эволюции»? Все оказалось куда проще: через тонкий подканавочный слой отверстий для шипов первый Snow Cross терял воздух, и во втором поколении шин было решено увеличить толщину резины. Воздух шины травить перестали, но шипы, при контакте с дорожным покрытием, банально утопали в эластичной подушке. Задача была решена, и на полигоне Test World шины Cordiant Snow Cross 2 продемонстрировали свои лучшие качества.

О ШИНАХ НАЧИСТОТУ

И инструментальные, и ресурсные испытания давали все основания рекомендовать шины Cordiant Snow Cross 2 тем, кто прежде всего ориентируется на соотношение цены и качества. И, конечно же, не в ущерб безопасности. Но, в преддверии зимнего сезона, для «чистоты эксперимента», неплохо было выслушать мнение независимого и, как принято говорить, «народного» эксперта. Нужно признать, что наш тест-пилот Александр несколько превосходит категорию «среднестатистических» водителей: стаж вождения более 30 лет, его ежедневные маршруты – из загородного дома в мегаполис и обратно, нередко поездки на автомобиле в другие города. Годовой пробег – 40-45 тысяч километров. Автомобиль BMW X3, зимние шины – Cordiant Snow Cross 2 SUV размерностью 215/60R17, а до этого наш эксперт использовал шины в основном премиального сегмента. Вот мнение Александра, который всю прошлую зиму нещадно эксплуатировал комплект шин: «Первое, но что обратил внимание, это хорошая управляемость: из коттеджного поселка в город я еду по магистрали, покрытие на которой допускает достаточно высокую скорость. Поэтому сразу оценил

и хорошую курсовую устойчивость, и стабильность шин при прохождении поворотов. Причем как на сухом, так и на мокром асфальте. Но самое главное – шины Snow Cross 2 ни разу не преподнесли сюрпризов при первых утренних заморозках с гололедом, а это самый коварный период, когда водители еще не успели адаптироваться к реалиям зимних дорог. Лед и укатанный снег, с точки зрения управляемости, разгона и торможения, проблемой тоже не являются, но здесь всегда нужно соизмерять скоростной режим, а также работу педалями газа и тормоза с дорожными условиями – даже самые премиальные и «раскрученные» шины не будут панацеей при бесшабашной езде. Нередко Cordiant Snow Cross 2 вырвали меня и при штурме снежной целины, но и в этом случае, чтобы основательно не закопаться, рекомендую деликатно обращаться с педалью газа. Отдельно хотел бы отметить уровень комфорта – шины обеспечивают очень мягкий ход. Что касается комфорта акустического, то разработчики Snow Cross 2 неплохо поработали над расстановкой шипов, и шум от них во время движения не раздражает. В большей степени слышен гул, генерируемый рисунком протектора, но хорошая шумоизоляция BMW этот нюанс нивелирует».

ЧТО ПРИДУМАЛИ ИНЖЕНЕРЫ

В заключение немного о технологиях, объясняющих «с точки зрения науки» положительные моменты, отмеченные Александром. Тем более, что пакеты тех самых технологий в линейках Cordiant имеют имена собственные. Схема ошиповки (Александр отмечал ее, говоря

- 1** Оптимизированная форма пятна контакта, увеличенная площадь поверхности сцепления, самоблокирующиеся 3D-ламели.
- 2** Трехступенчатые грунтозацепы облегчают выезд из снежной колеи.
- 3 4 5** Snow Cross 2 обладает балансом характеристик на всех типах зимних дорог.

о том, что шум от шипов не досаждал), носящая название Ice-Cog, в первую очередь обеспечивает эффективное сцепление на льду. Шипы образуют на ледяной поверхности 18 линий (в модели Snow Cross их было 16), при этом в пятне контакта шины с дорогой всегда находится не менее 10 шипов. При повороте линии шипов не пересекаются, а значит, и сцепление со льдом всегда стабильно. Важной составляющей является и сам шип Spice-Cog XL, благодаря которому инженерам Cordiant удалось на 10% улучшить характеристики торможения и на 20% повысить показатели разгона в сравнении с моделью Snow Cross. Крупные шашки направленного рисунка протектора, самоблокирующиеся 3D-ламели с «зубастыми» кромками, удерживающие снег «снежные карманы», грунтозацепы... Это часть активной технологии Snow-Cog, отвечающей за сцепление и управляемость на снегу. Важным моментом является и износостойкость шины, особенно шипованной. За зимний период в установленном на BMW X3 комплекте, несмотря на активную эксплуатацию, не было потеряно ни одного шипа. Кроме того, Cordiant Snow Cross 2 SUV отлично подходит для тяжелых кроссоверов и внедорожников – надпись Reinforced на боковине указывает на то, что шины имеют усиленную конструкцию. □



«СИЛЬНЫ УМОМ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬЮ»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «НТК НОРДОИЛ» ИГОРЬ ЛОБАНОВ РАССКАЗАЛ О РАЗВИТИИ МОЛОДОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И СФОРМУЛИРОВАЛ СВОЕ ВИДЕНИЕ СУТИ БИЗНЕСА СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РОССИИ **БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ**

■ Собственная производственная площадка ООО «НТК Нордоил» расположена в подмосковном Талдоме. Российская компания по производству смазочных материалов и сопутствующих компонентов для современных машин основана в 2016 году. Ранее на производственных мощностях завода размещались заказы европейских фирм. В связи с геополитической ситуацией компания отказалась от западных партнеров и при государственной поддержке стала развивать продукцию под брендом Nord Oil. Уже сегодня эта продукция


**НАШИ
 ХИМИКИ-ТЕХНОЛОГИ
 РУКОВОДСТВУЮТСЯ
 СОБСТВЕННЫМИ
 ЗНАНИЯМИ ТЕХНОЛОГИЙ
 МИРОВОГО
 УРОВНЯ**


готова составить конкуренцию тройке ведущих отечественных производителей масел и смазок, считает Игорь Лобанов.

❑ ИГОРЬ ЮРЬЕВИЧ, РАССКАЖИТЕ О ПРОДУКТОВОЙ ЛИНИЙКЕ «НТК НОРДОИЛ». НА КАКИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПЛАНИРУЕТЕ ВЫЙТИ В ЭТОМ ГОДУ?

❑ У нас богатый ассортимент: индустриальные, специальные масла, гидравлические жидкости, моторные и трансмиссионные масла, жидкости стеклоомывателя – всего более тысячи

наименований. Ежемесячно завод производит порядка 700 тонн готовой продукции. Объемы выпуска зависят от заказов, а мощность производства позволяют выпускать до тысячи тонн в месяц. В апреле мы запустили производство антифризов. Линейка включает сегменты OEM и Premium. Последний разбит на две категории – грузовую и легкомоторную. В ассортименте предлагаются продукты как на основе неорганики, так и с органическими присадками – всего более 20 наименований жидкостей в концентрированном и готовом к применению виде для отечественных авто и иномарок. У нас работает 150 специалистов, но в связи с расширением производства планируем увеличить штат до 200 человек.

❑ КСТАТИ, О РАСШИРЕНИИ. КАК ПРОДВИГАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ НА ЗЕМЛЯХ, АРЕНДОВАННЫХ У ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ?

❑ Мы арендовали у правительства Московской области 2,7 га по программе «Земля за рубль». Слышите за окном тархит бетономешалка? Строительство второй очереди



❑ КАКИЕ КОМПОНЕНТЫ ВЫ ИСПОЛЬЗУЕТЕ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАСЕЛ И ГДЕ ИХ ЗАКУПАЕТЕ?

❶ Базовые масла в основном отечественного производства. Но синтетическую базу четвертой группы, которая используется для производства масел с особыми свойствами (например, для арктического климата), закупает за рубежом. Присадки и загустители – европейские и китайские. В России тоже есть производители присадок, но объемы скромные, не соответствуют запросам рынка. Раньше компания закупала ингредиенты в Европе. Главное при производстве масла – это точность дозирования, она обеспечивается современным технологическим оборудованием. Формула готового продукта – это компетенция лаборатории. Наши химики-технологи не только используют рекомендации поставщиков присадок, но и руководствуются собственными знаниями технологий мирового уровня. Мы сильны умом и производительностью.

❑ КАКИЕ ПРОДУКТЫ «НТК НОРДОИЛ» ИМЕЮТ ДОПУСКИ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ?

❶ В масляном бизнесе есть система лицензий. Это длинный путь, по нему все масляные бренды идут годами. Мало того, что каждый новый продукт сертифицируется. Даже если букву поменять в названии – и тут нужен допуск и одобрение. Если это гидравлика, то сертифицируют производители гидравлического оборудования, а если моторные масла, то это компетенция автопрома. Причем эта работа бесконечная. Но есть один нюанс. После того как ввели санкции и российские производители перестали получать европейские присадки, на которых готовились одобренные масла, де-юре все допуски потеряли смысл.

Мы пишем на этикетках своих масел по-честному: соответствует таким-то допускам и одобрениям. Если за-

даться целью заменить соответствие на допуск, мы понимаем, что в случае с европейской техникой это практически невозможно. Но, так или иначе, работа по омологации ведется. Например, у нас есть допуск от производителя манипуляторов Palfinger, разрешение на использование наших моторных и трансмиссионных масел от компании «Джак Автомобиль». Также у нас реализуется проект с известным производителем присадок по омологации на АВТОВАЗе. Но это процесс не быстрый.

❑ ГДЕ РЕАЛИЗУЮТСЯ МАСЛА ПОД БРЕНДОМ NORD?

❶ Потребитель наш весьма разношерстный, от розничных клиентов до крупных транспортных компаний. В основном работаем через дистрибьюторов в регионах. География сети обширна – Калининграда до Владивостока. Причем они предлагают своим клиентам не только моторные, но и промышленные масла. Например, в Кемерово наше масло поставляется на металлургический комбинат. В прошлом году компания начала активно развивать сеть фирменных магазинов, как собственных, так и по франшизе. Открыто четыре торговых точки – в Талдоме, Солнечногорске и Москве. А в Махачкале заработали первые СТО под брендом Nord Oil. Планируется, что такой формат будет масштабироваться.

❑ СЕЙЧАС ВЫ ВЕДЕТЕ ЭКСПОРТ ИЗ РОССИИ?

❶ Продукция «НТК Нордоил» находит сбыт не только в России, она экспортируется и на зарубежные рынки. Заключены договоры с партнерами из Египта, Марокко, Ирана, Ирака. Более того, одно из крупных государств Юго-Восточной Азии изъявило желание наладить у себя лицензионное производство российского масла. Разумеется, нашу продукцию знают и в странах СНГ. □

идет согласно утвержденному плану. Ожидается, что после расширения производственных площадей выпуск продукции завода вырастет в три раза.

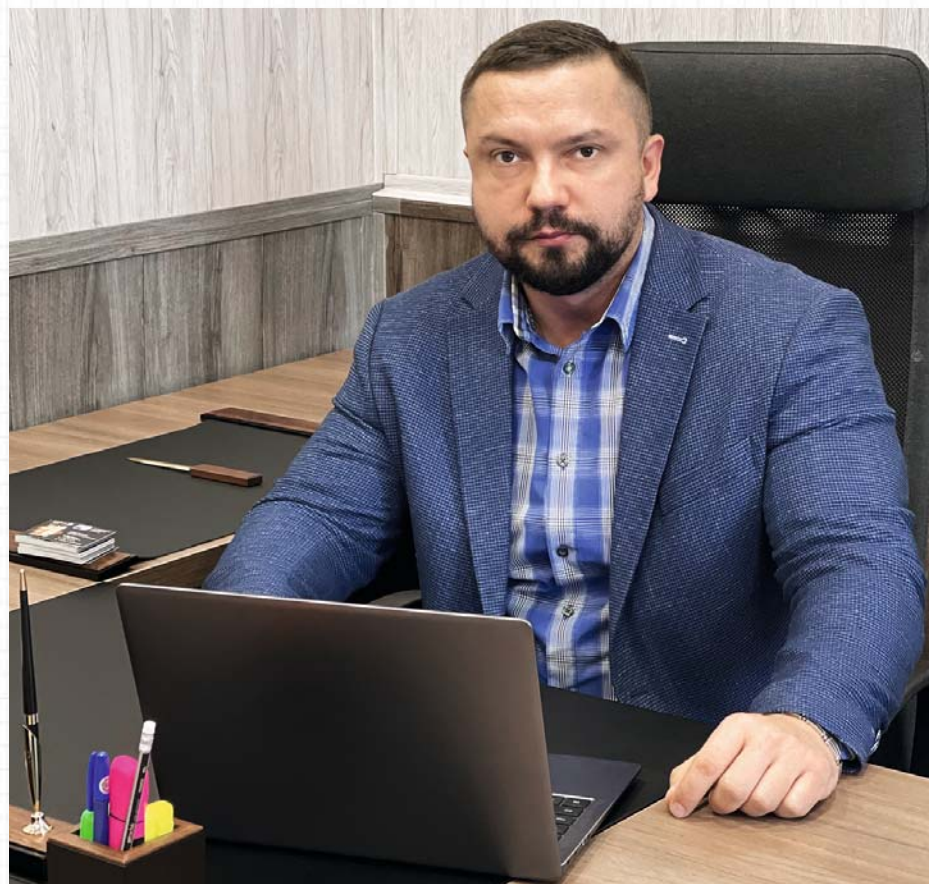
❑ ЕСЛИ ГОВОРИТЬ О МОТОРНЫХ МАСЛАХ, КАКИЕ НОВИНКИ ДОБАВИЛИСЬ В АССОРТИМЕНТ?

❶ Среди актуальных новинок стоит упомянуть специальную линейку масел для китайских грузовиков. Таким образом, мы реагируем на растущую популярность в России коммерческой техники из КНР.

Последнее время много внимания бренд уделяет и потребительскому сегменту – разрабатывает специальные продукты для техники активного отдыха. В компании считают это направление перспективным. Неудивительно, что ассортимент масел для мотоциклов, скутеров и квадроциклов существенно обновился. Актуальное предложение для мотолюбителей включает минеральные, полусинтетические и синтетические масла, которые разработаны специально для использования в четырехтактных двигателях мототехники. Причем у нас идет мощная поддержка мотолинейки в виде спонсорства соревнований. Недавно поддерживаемый нашим дистрибьютором гонщик Ян Блюмхен вернулся из Турции с соревнований по хард эндуро. Он занял 1 место.

Стремясь полностью заместить импортную продукцию, ушедшую из магазинов России, мы недавно добавили в ассортимент линейку моторных масел Snow для снегоходов, сноубайков, мотосаней и другой зимней мототехники. Эти рабочие жидкости специально приспособлены для использования в условиях особо низких температур. Важно, что в упомянутых линейках присутствуют продукты как для четырех-, так и для двухтактных моторов.

Далее мы расширили промышленное направление и ввели в состав смазочно-охлаждающие жидкости. Предлагаются разные виды СОЖ: синтетические и минеральные, водорастворимые и водонерастворимые. Всего у нас порядка 1500 наименований в продуктовой линейке.





КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

ДО 30 КМ БЕЗ ПОДЗАРЯДКИ

Низкопольный троллейбус КАМАЗ-62825 получил новые накопители энергии, позволяющие автономно преодолевать расстояние до 30 км. В обновленном троллейбусе, габаритной длиной 12,4 м и пассажироместностью 85 человек, предусмотрено 34 стационарных места для сидения.

Силовая установка оснащена асинхронным двигателем мощностью от 150 до 180 кВт в зависимости от комплектации. Применяются электродвигатели отечественной разработки с большим КПД, позволяющим динамично и плавно двигаться в городском потоке. Если говорить о ключевых узлах и агрегатах троллейбуса КАМАЗ, то можно отметить значительную долю компонентов отечественного производства. К ним относятся: накопители энергии, комплект тягового оборудования, передняя независимая подвеска. КАМАЗ-62825 оснащен системой рекуперации энергии при торможении, что положительно отразится на эксплуатационных расходах. Не менее важным элементом является пневматическая система штангоулавливания, которая позволяет облегчить процесс подъема и складывания токоприемников.

В стандартной комплектации машина оснащена дверями с функцией адресного открытия по запросу, электронной системой информирования пассажиров, датчиком света и дождя, системой контроля давления в шинах. Для водителя предусмотрено кресло на пневмоподвеске, регулируемая по наклону и вылету рулевая колонка, мультимедиа. Панель приборов оснащена ЖК монитором, на который выводятся все основные параметры троллейбуса.



РЫБА В ПУТИ

На новгородском предприятии «Meusburger Новтрак» построен четырехосный полуприцеп для перевозки живой рыбы. Техника рассчитана на транспортировку 40 тонн груза.

В конструкции полуприцепа задействованы девять изотермических резервуаров на 2800 л с расположенными сверху люками. Крышки люков оснащены утеплителями. К каждому резервуару подведены системы подачи кислорода от баллонов и сжатого воздуха от компрессора. Последний используется для организации непрерывной циркуляции воды.

Для минимизации тряски рыбы во время перевозки на полуприцепе установили пневматическую подвеску BPW. Две передние оси – подъемные. Между герметичным боксом для хранения оборудования и баками установлены две откидных лестницы для подъема на площадку, а также дополнительные две лестницы из рифленого алюминия непосредственно для подъема на баки и дальнейшего их обслуживания. Снаряженная масса полуприцепа – 7 тонн. Подобная техника открывает новые возможности для аквакультурных и рыболовных предприятий и обеспечивает оптимальные условия для сохранности рыбы.



«ГЕНЕРАЛ» ЗАРЯДОК

В рамках международной выставки «Электротранс» компания «ПК Транспортные системы» представила электробус «Генерал» с комбинированной зарядкой. В новинке предусмотрено три типа зарядки: медленная от розетки, быстрая от зарядных станций и динамическая от контактной сети в движении без потери времени. То есть электробус может подзаряжаться как во время ночной стоянки в парке, так и на конечных станциях от зарядных установок на 380 или 600 В, или же на маршруте во время движения, если



имеет-
ся троллей-
бусная контактная сеть.

Заряжать электробус можно так же от трамвайной инфраструктуры. Время зарядки в зависимости от емкости, глубины и типа зарядки составляет 45–120 минут. Запас хода — 100 км. Пассажироместность 12-метровой машины достигает 100 человек. Обновленный интерьер выполнен из алюминиевых сплавов и имеет легко заменяемые элементы. В салоне предусмотрено место для инвалидной коляски, а количество сидений непосредственно в низкопольной части салона увеличено. «Генерал» приводится в движение двигателем мощностью 170–180 кВт российского производства. Аккумуляторные батареи, тяговая электроника, системы управления, климатическое оборудование, тормозные компоненты, программное обеспечение — тоже отечественные, задний порталый мост — китайский, однако в планах компании оснащать электробус отечественными агрегатами.



СЕМИЛЕТНИЙ ЛИЗИНГ С ГОССУБСИДИЕЙ

«Лизинговая компания «КАМАЗ» напоминает своим клиентам о старте программы с увеличенным до 7 лет сроком и госсубсидированием на приобретение автотехники КАМАЗ.

«Мы наблюдаем процесс активного обновления автопарков, поэтому создали новую программу по лизингу КАМАЗов с увеличенным до семи лет сроком», – отметил генеральный директор АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Андрей Гладков.

Продукт «Лизинг на 7 лет» позволяет клиентам распределить платежи на длительный период, а благодаря госсубсидированию от Минпромторга РФ, партнеры компании могут снизить стоимость приобретения грузовой автотехники КАМАЗ на 500 тысяч рублей в отношении каждого колесного транспортного средства. В рамках новой лизинговой программы партнерам компании доступно страхование каско по ставке 1,25%, бесплатное оформление и онлайн подписание договора лизинга и другие эксклюзивные параметры продукта.

Напомним, предложение распространяется на лизинг магистральных тягачей и автопоездов.

«Наши специалисты всегда готовы проконсультировать клиентов по всем вопросам, связанным с услугой. Мы рады помочь в выборе оптимальных условий лизинга по приобретению грузовой автотехники КАМАЗ», – прокомментировал руководитель «КАМАЗ-ЛИЗИНГ».

По всем вопросам клиенты могут обратиться по телефонам колл-центра «Лизинговой компании «КАМАЗ» или оставить заявку на официальном сайте «КАМАЗ-ЛИЗИНГ».



НАДЕЖНЫЙ ЭЛЕМЕНТ ВАШЕГО БИЗНЕСА

Лизинг на 7 лет

Предмет лизинга:
магистральные тягачи КАМАЗ
и прицепная техника
в составе автопоезда

- Срок лизинга: **до 7 лет**
- Первоначальный взнос: **от 10%**
- Страхование КАСКО* по ставке **1,25%**
- **Субсидия включена**



* Страховые компании (на выбор): АО «СОГАЗ», ПАО «САК «ЭНЕРГОГАРАНТ», САО «ВСК»

Весь товар сертифицирован.
Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама

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

www.kamaz.ru

www.kamazleasing.ru



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

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



ДОСТАВЛЕНО В РОССИЮ

Официальный дистрибьютор Chenglong Motor в России, компания «Техника-СТ», доставила первую партию грузовиков в Россию. До конца года будет поставлено 400 единиц, а в 2024-м – более 1000 седельных тягачей Chenglong H7 с колесной формулой 4x2. H7 – первая модель Chenglong на российском рынке. Магистральный тягач оснащен 12-литровым дизельным двигателем Yuchai мощностью 480 л. с. и роботизированной коробкой ZF AMT с ретардером. Для повышения безопасности вождения предусмотрен пакет электронных систем: ESP, EBS, ESC, HAS, LDWS, AEB, FCW и контроль усталости водителя.



В течение года предполагается расширение линейки моделями самосвалов и среднетоннажной техники. Основные задачи дистрибьютора: построение доверия к бренду Chenglong, создание сбалансированного модельного ряда, развитие эффективной дилерской сети, расширение сети СТО и организация центрального склада запчастей в России. На сегодняшний день официальные дилеры и сервисные станции работают в Москве, Сергиевом Посаде, Санкт-Петербурге, Саратове и Белгороде.

Chenglong Motor – подразделение коммерческого транспорта компании Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd. Завод компании расположен в городе Лючжоу на юге Китая и входит в корпорацию Dongfeng Motor. Так что в лице Chenglong H7 мы имеем дело с продукцией серьезной и авторитетной компании.

СБОРНАЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

В Москве прошел финал всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель автобуса 2023». 55 водителей из 35 городов России состязались в умении управлять автобусом. Финал общероссийского конкурса состоялся на базе московского электробусного парка «Митино» ГУП «Мосгортранс». Впервые в истории профессиональных конкурсов водительского мастерства, наградной фонд соревнований, 1 млн рублей, выделило Министерство Транспорта РФ. Кроме Минтранса в организации конкурса приняли участие ФБУ «Росавтотранс» и НИИ автомобильного транспорта.

Победители региональных соревнований, делегированных в Москву, показали знание ПДД, продемонстрировали опыт комфортного вождения автобуса, а также скоростное маневрирование пассажирской машины.

В категории «Автобус большого класса» лучшим стал Владимир Григорьев из ГУП «Мосгортранс». Он получил главный приз – 300 тыс. рублей. Владимир водит автобус 22 года. Второе место и 150 тыс. рублей у Павла Лябаева из Тольяттинского автотранспортного предприятия № 3. Третье место и 50 тыс. рублей завоевал еще один представитель ГУП «Мосгортранс» Александр Паснов. Лучшим водителем в категории

«Автобус среднего класса» стал Федор Третьяков из Тюменской области (г. Заводоуковск, ЗАО «Автомобилист»). Федор также получил призовые 300 тыс. рублей.

Кроме того, жюри конкурса отметило самого молодого участника соревнований Илью Ягупова, ему 23 года, он возит пассажиров на автобусе в Вологде. Самым опытным участником финала состязаний стал 63-летний Петр Иванов из г. Набережные Челны. Петр является многократным призером соревнований на звание лучшего по профессии, а за рулем большой пассажирской машины он 43 года.



СТАЛ ЛЕГЧЕ

ООО «Электромобили Мануфэкчуринг рус» представило обновленную EVM Pro версии 2.0. Электрогрузомобиль стал легче на 150 кг, полностью обновлена бортовая электроника и зарядное устройство, идущее в комплекте с машиной.

«В обновленной версии мы серийно произвели уже 20 машин, план до конца года — еще 100», — сообщил Илья Рашкин, генеральный директор ООО «Электромобили Мануфэкчуринг рус».

EVM Pro — отечественный электрогрузовик на базе шасси УАЗ «Профи» для внутригородской логистики. 77% комплектующих, включая

всю бортовую электронику, электродвигатель, шасси, датчики и пластик — российского производства. Ресурс электродвигателя в 10 раз больше, чем у ДВС, а расходы на обслуживание на 50–70% ниже. В апреле был дан старт серийному производству EVM Pro в ОЭЗ «Технополис Москва», готовится к запуску электротехнический цех — до конца года начнется выпуск собственных электродвигателей. По российским дорогам EVM Pro в рамках тест-драйвов уже проехали более 200 000 км. Общий объем инвестиций в проект уже составил 1 млрд рублей, актуальная стоимость EVM Pro — 4,8 млн рублей без учета госсубсидии.



НОВОСТИ

ПОДОГРЕЛИ СПРОС

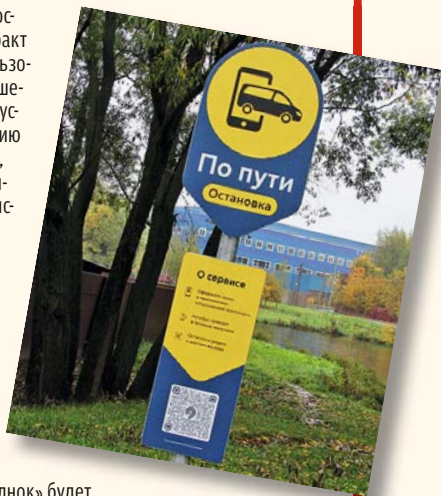
В Белоруссии начались продажи новых моделей ГАЗ. На международной автомобильной выставке «АвтоЭкспо – 2023», которая прошла в Минске, «Белгазавтосервис» представил новые транспортные решения различной грузоподъемности для выполнения широкого спектра задач грузоперевозок и объявил о начале продаж автомобилей «Соболь NN», «Газель NN» и «Валдай 8». Первые машины, приобретенные клиентами дилерских центров, уже поехали по дорогам Республики Беларусь. Новинки предназначены для выполнения широкого спектра задач грузоперевозок. В «Белгазавтосервисе» рассчитывают увидеть спрос на них со стороны малого и среднего бизнеса.

Автомобили «Соболь NN», «Газель NN» и «Валдай 8» оснащены 6-ступенчатой коробкой передач и легким дизельным двигателем G 2.5, который отличается высокой износостойкостью и низким уровнем шума. Благодаря современной высокотехнологичной конструкции со стальным кованым коленвалом и алюминиевой головкой блока цилиндров, силовые агрегаты G-серии, объемом 2,5 литра и мощностью 150 л. с., обладают низким весом, а небольшой рабочий объем, высокое давление впрыска топлива (2000 бар) и оптимальные калибровки двигателя обеспечивают низкий расход топлива.



ПО ПУТИ С «ЧЕЛНОКОМ»

ПАО «КАМАЗ» и ГУП «Мосгортранс» заключили контракт на предоставление и использование технологического решения для организации автобусных перевозок по требованию в рамках сервиса «По пути», который реализован по инициативе Департамента транспорта города Москвы в новых районах. В рамках достигнутых договоренностей, ведущая российская машиностроительная компания предоставит доступ к технологическому решению сервиса «Челнок», разработчиком которого выступает ООО «Цифровая платформа КАМАЗ». Сервис «Челнок» будет интегрирован в мобильное приложение «Московский транспорт». Услуги по поставке решения будут предоставляться до конца 2025 года. Проект расширил зону влияния на новые районы Москвы по модели первой и последней мили. Это новое высокотехнологичное дополнение к уже имеющемуся общественному транспорту. «По пути» работает в пяти поселениях ТИАО: Сосенском, Воскресенском, Филимоновском, Десеновском и Рязановском, а также на территории центра «Сколково» – в дополнение к регулярным автобусным маршрутам. За два года с момента запуска, на автобусах сервиса совершено 1,2 млн поездок.



РЕСТАЙЛИНГОВЫЙ ГОРОДСКОЙ НИЗКОПОЛЬНЫЙ АВТОБУС НЕФАЗ 5299-40-57 НА КПГ

- **СОВРЕМЕННЫЙ ДИЗАЙН
ЭКСТЕРЬЕРА И ИНТЕРЬЕРА**
- **КОМПОНЕНТЫ С ВЫСОКИМ
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ РЕСУРСОМ**
- **СООТВЕТСТВИЕ ПРОГРАММЕ
«ДОСТУПНАЯ СРЕДА»**
- **ЭКОЛОГИЧНЫЙ ГАЗОВЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ МОЩНОСТЬЮ 205 кВт**



KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



ПЕРВАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЕКТЕ «Компас» появилась в конце 2019 года. Во время общения с прессой генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин сказал: «Мы пришли к выводу, что нам нужно спускаться по грузоподъемности более низко, и наши конструкторы разработали проект «Компас». Не наш сегмент, но мы ради объемов производства над этим задумались» (цитата по «Интерфаксу»).

Проект стартовал со сборки двух моделей — «Компас 9» и «Компас 12» полной массой 9,5 и 12 тонн соответственно. Долгожданная новинка впервые была представлена широкой публике на выставке Comtrans 2021, причем в самом востребованном на рынке исполнении — с рефрижераторным фургоном. В мае 2022 года первые автомобили поступили

к дилерам. Об этих грузовиках в деталях мы уже рассказывали читателям (см. «Автопарк» № 4/2022).

С июня прошлого года проектом занимается компания «Тракс Восток Рус» (бывшая «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС»), имеющая сборочное производство в Набережных Челнах. В этом году в продуктовую линейку добавились модели «Компас 5» и «Компас 6» полной массой 3490 и 5600 кг соответственно. Конструктивно, это одни и те же автомобили, и разница в показателях полной массы похожа на некий маркетинговый ход со стороны автопроизводителя. Кстати, это впрямую намекает на значительный запас прочности «пятерки».

Прекрасный шанс опробовать машины в действии был предоставлен журналистам на Дмитровском автополигоне,

куда приехали аж девять новеньких «Компасов» с промтоварными, изотермическими и тентованными кузовами. Среди них — три «Компас 5». Шторно-бортовой с надстройкой «Рустрак» уже известен нашим читателям по выставке COMvex (см. «Автопарк» № 5/2023). Остальные два были с изотермическими кузовами-фургонами, весьма близкими по габаритным размерам. Один из этих фургонов, выпускаемый под брендом Pelican.van, обладает вместимостью чуть более 17 м³ и рассчитан на 8 европаллет. Толщина боковых панелей 60 мм, передней стенки и потолка — 80 мм, пола и потолка — 100 мм. Во внешней отделке его стенок используется лакированный металл. В передней стенке предусмотрены закладные для монтажа холодильной установки. Второй, 18-кубовый фургон

ПЯТЕРКА С МИНУСОМ

«КОМПАС 5» ПОЛНАЯ МАССА: 3,5 Т
НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2023 Г. ЦЕНА: 3 570 000 ₺

В ЛИНЕЙКУ РОССИЙСКИХ РАЗВОЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ВЫПУСКАЕМЫХ КОМПАНИЕЙ «ТРАКС ВОСТОК РУС» НА СБОРОЧНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ, ДОБАВИЛСЯ «КОМПАС 5» ПОЛНОЙ МАССОЙ 3,5 ТОННЫ. ВПЕРВЫЕ ПОД МАРКОЙ КАМАЗ ПОЯВИЛСЯ ГРУЗОВИК, КОТОРЫМ МОЖНО УПРАВЛЯТЬ С ПРАВАМИ КАТЕГОРИИ В

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА

«КОМПАС 5»

ArcticBOX с отделкой стенок из стеклопластика, был представлен под маркой «СибЕвроВэн».

А каковы особенности шасси? Первый в истории серийный малотоннажник с эмблемой КАМАЗ оснащен 2,2-литровым дизелем КАМАЗ-580.10-120 мощностью 122 л. с. и крутящим моментом 320 Нм. Это современный мотор с турбонаддувом, топливной системой Common Rail и с цепным приводом ГРМ. Многие наверняка оценят, что экологический класс Евро-5 у него достигнут благодаря технологии EGR, то есть без применения столь нелюбимого у нас реагента AdBlue. В поддоне картера установлен электрический подогреватель на 220 В — он будет полезен зимой при запуске двигателя после стоянки.

Двигатель агрегируется с 5-ступенчатой механической КП модели ML532A.

- 1 Потолочные полочки удобны для хранения документов.
- 2 На центральной консоли есть два выдвижных подстаканника.
- 3 Информация с бортового компьютера выводится на небольшой экран по центру приборного щитка.
- 4 Часть спинки правого сиденья традиционно опускается вперед.



30
ЛЕТ

Лизинг автомобилей КАМАЗ

от 0%
аванс

до 7 лет
срок лизинга

Особые условия страхования



KAMAZ

СБЕР ЛИЗИНГ

8-800-555-00-99

8-800-555-55-56

www.kamaz.ru

www.sberleasing.ru

callcentre@kamaz.org

info@sberleasing.ru



Рычаг коробки передач расположен на подиуме справа от водительского сиденья. Задний ведущий мост с гипоидной передачей, передаточное число 4,875. Запас топлива хранится в 75-литровом пластиковом баке.

«Компас 5» уже в «базе» имеет очень хороший пакет опций — электронные системы контроля устойчивости, ABS, обогрев зеркал, кондиционер, магнитолу, электростеклоподъемники, круиз-контроль, центральный замок, моторный тормоз, регулировку руля по вылету и наклону.

Кабина считается двухместной, но сиденье пассажира сделано полупортальным. Бардачок напротив пассажирского сиденья можно было бы сделать и побольше. Есть еще два выдвижных подстаканника и потолочные полочки, удобные для хранения документов. Чтобы ничего не вылетало во время движения, с краю от этих полошек сделана сеточка.

Ближняя к водителю часть спинки правого сиденья традиционно опускается вперед — в таком положении ей можно воспользоваться как столиком. Мультимедийного монитора на приборной панели нет: вся необходимая информация с бортового компьютера выводится на небольшой экран по середине приборного щитка. Единственный USB-порт оказался спрятан под крышечкой на панели управления магнитолой. Кстати, громкостью и прочими настройками можно управлять

кнопками на руле. Они — справа, а слева — кнопки круиз-контроля, который идет в числе базового оборудования.

Существенно, что зеркала заднего вида предусмотрительно разнесены в разные стороны с помощью удлиненных кронштейнов, это позволяет улучшить обзор назад, учитывая, что упомянутые кузова-надстройки очень широкие. Удобно устроиться за рулем позволяют большой ход продольного перемещения водительского сиденья и регулировка рулевой колонки в двух плоскостях: как по углу наклона, так и по вылету. Что касается сидений, то здесь есть нюанс: когда рычаг стояночного тормоза поднят, им сложно воспользоваться чтобы прилечь отдохнуть, что между рейсами делают многие водители таких грузовичков.

Для испытаний автомобилей на полигоне подготовили несколько маршрутов, в том числе с подъемами в 4, 6 и 8 градусов. Все грузовики, участвующие в тестовых поездках, были с балластом. В «Компас 5» загрузили 2 тонны, что для подобного малотоннажника даже с избытком. Причем для движка такая нагрузка не казалось перебором, тянул в гору без необходимости вынужденного переключения передач. Хорошо работает система удержания автомобиля на уклоне. А вот моторному тормозу стоило бы добавить силенок — его включение практически не чувствовалось на спусках. Еще одно замечание касается отсутствия за-



1

1 Зеркала заднего вида предусмотрительно разнесены в разные стороны с помощью удлиненных кронштейнов.

2 Первый серийный малотоннажник с эмблемой КАМАЗ оснащен 2,2-литровым дизелем КАМАЗ-580.10-120 мощностью 122 л. с.

3 Задняя рессорная подвеска без стабилизатора поперечной устойчивости.

4 Топливный фильтр снабжен подогревом и датчиком воды.



«КОМПАС 5»



дно стабилизатора: в движении на поворотах ощущалась раскачка кузова. Рессорная подвеска показала жестковата, но в планах у производителя вывод на рынок версии с пневматической подвеской — ее разработали в российской компании.

Что ждет новый малотонажник в нашей стране? Интерес к нему очевиден, особенно в Центральной России, где в последнее время активизировался спрос на такие грузовики. При нынешнем кадровом дефиците на поиск водителя с категорией В потребуется меньше времени. □

«КОМПАС 5»

Колесная формула 4x2
Полная масса 3490 кг
Грузоподъемность 1200 кг
Габариты 5979x1846x2205 мм
Колесная база 3365 мм
Объем топливного бака 75 л
Вместимость кабины 6 чел.
Двигатель Q23-132E60, дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5, 2183 см³, 122 л. с. при 3200 мин⁻¹, 320 Нм при 1600-2000 мин⁻¹
Коробка передач мех., 5-ступенчатая
Подвеска зависимая, рессорная
Тормоза дисковые / барабанные с ABS
Размер шин 205/75R16C
Заводская гарантия 36 мес.
Межсервисный пробег 20 000 км
Конкуренты «Газель NN», Sollers Argo, Dongfeng Captain-T



КОМПЛЕКТАЦИЯ CHENGLONG H7

- ✓ Надежный
- ✓ Высокий уровень комфорта для водителя
- ✓ Есть все для безопасного вождения
- ✓ Малый расход топлива
- ✓ Прекрасное соотношение цена-качество

Межсервисный интервал	60 000 км
Модель	LZ4181H7AB
Колесная формула	4x2
Колесная база	3800 мм
Полная масса тягача в снаряженном состоянии	7900 (6800) кг
Максимальная нагрузка на опорно-сцепное устройство	10 095 кг
Допустимая полная масса тягача	18 000 кг
Максимальная полная масса автопоезда	44 000 кг
Высота ССУ	1150 мм

Двигатель	
Производитель / Модель	Y&C Engine Co., Ltd, YC6K1248-50 / Евро 5
Количество и расположение цилиндров / Рабочий объем, см³	6, рядное / 12 155
Макс. мощность, л.с. / Макс. крутящий момент, Н·м	480 (1900 об/мин) / 2250 (1000-1500 об/мин)
Предпусковой подогреватель двигателя	есть

Гарантия: 1 год без ограничения пробега



РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

от 3 899 000 ₽

ORA 03

Электромобили Ora появились в Китае в 2018 году, а с прошлого года они продаются в Европе. Теперь же черед дошел и до России. На старте продаж новый бренд будет представлен двумя версиями «винтажного» компактного хэтчбэка Ora 03: обычной и «спортивной» GT, отличающейся формой бамперов и черно-красной расцветкой салона (за все это нужно доплатить 100 тысяч). Производитель называет дизайн своих электромобилей ретро-футуристическим. Формой кузова и сферических светодиодных фар Ora 03 действительно напоминает машины 50-х годов прошлого века. В минималистичном салоне также присутствует налет «классики» (есть даже металлические переключатели — как у «Мини»), неплохо уживающейся с мультимедийной передней панелью. Любопытно, что для этой «электрички» не стали разрабатывать отдельное шасси: Ora 03 построена на той же платформе L.F.M.O.N., что и Naval Jolion. Вне зависимости от версии, мощность электродвигателя хэтчбэка составляет 171 л. с., запас хода — до 500 км. Разгон от 0 до 100 км/ч занимает 7,6 с.



«МОСКВИЧ 6»

«Москвич 6» выпускается с двумя турбомоторами: базовым 136-сильным, работающим в паре с вариатором, и «топовым» 174-сильным, идущим в связке с 6-ступенчатой роботизированной коробкой передач. Оснащение лифтбэка в начальной комплектации «Комфорт» включает две подушки безопасности, 17-дюймовые легкосплавные диски, медиасистема с экраном диагональю 10,4 дюйма и поддержкой Apple CarPlay/Android Auto, круиз-контроль, бесключевой доступ, дистанционный запуск двигателя, камеру заднего вида, датчики парковки, полностью светодиодную оптику, обивку салона кожаном, кондиционер, а также подогрев передних сидений, которого изначально не было у кроссовера «Москвич 3». Следующей по старшинству идет версия «Бизнес», она стоит на 200 тысяч дороже «Комфорта». За 2 826 000 р. покупатели «Москвича 6» получат боковые подушки безопасности, люк с электроприводом, электронную приборную панель диагональю 7 дюймов, климат-контроль и систему кругового обзора.



от 2 626 000 ₽

GEELY EMGRAND

Новый «Эмгранд» построен на том же шасси, что и кроссовер «Кулрей», но мотор и трансмиссия у него другие. Седан оснащается 1,5-литровой атмосферной «четверкой» мощностью 122 л. с. в сочетании с 5-ступенчатой «механикой» либо с 6-ступенчатым автоматом. До сотни с места версия с АКП

разгоняется за 12,9 с., а с МКП делает это на 0,3 с. быстрее. В оснащение базовой версии Standart входят 15-дюймовые стальные колесные диски, галогеновые фары со светодиодными ДХО, тканевая обивка сидений, мультимедиа, электрические стеклоподъемники на всех дверях, обогрев зеркал, кондиционер, простенькая медиасистема с 8-дюймовым экраном и парой динамиков, системы курсовой устойчивости и помощи при старте на подъеме, датчики давления в шинах, две подушки безопасности и противоугонная сигнализация. «Эмгранд» в комплектации Comfort стоит от 2 059 990 р. Его оснащение дополнено подогревом передних сидений и форсунок омывателя лобового стекла, парой динамиков аудиосистемы, USB-разъемом для пассажиров второго ряда, а также датчиком освещенности и задними датчиками парковки. Начиная с этой комплектации за доплату в 150 тысяч можно заказать автомат. При этом «в нагрузку» покупатель получит климат-контроль, бесключевой доступ и запуск двигателя кнопкой (в том числе дистанционно), автодоводчики стеклоподъемников и электромеханический ручник с функцией Auto Hold. При покупке седана в комплектации Luxury (от 2 299 990 р.) за автомат доплачивать не нужно. Помимо АКП в его оснащение входят 16-дюймовые легкосплавные диски, полностью светодиодные фары, кожаный руль с обогревом, камера заднего вида, круиз-контроль и обогрев лобового стекла в зоне покоя стеклоочистителей. Geely Emgrand в максимальной комплектации Flagship обойдется в 2 479 990 р. Здесь покупатель получит 17-дюймовые диски, светодиодные задние фонари с контурной линией на крышке багажника, люк с электроприводом, обивку салона кожаном, электропривод сиденья водителя, цифровую панель приборов диагональю 12,3 дюйма, дисплей медиасистемы аналогичной размерности, шесть динамиков аудиосистемы, боковые подушки и занавески безопасности, а также функцию бесконтактного открывания багажника.



от 1 999 990 ₽

LIVAN X6 PRO

Среднеразмерный кроссовер (габариты 4535x1845x1725 мм), чьи корни уходят к Geely Emgrand X7, оснащается 1,5-литровым турбомотором мощностью 147 и 180 л. с. в паре с 7-ступенчатым роботом с двумя сцеплениями. Привод – только на переднюю ось. Центром салона является штатная информационная панель, состоящая из трех дисплеев: помимо виртуальной панели приборов и экрана мультимедиа диагональю 12,3 дюйма, в правом углу есть небольшой 4,2-дюймовый сенсорный экран – для пассажира. В оснащение 147-сильного Livan X6 Pro в начальной комплектации Luxury входят две подушки безопасности, 18-дюймовые легкосплавные диски, климат-контроль, подогревы передних сидений и зеркал, камера заднего вида, задний парктроник, датчик давления в шинах, система бесключевого доступа и запуска двигателя кнопкой, электро-механический ручник, люк в крыше, полностью светодиодные фары и «кожаный» салон. За доплату в 110 тысяч можно взять версию Premium, где появятся боковые подушки и шторки безопасности, электропривод водительского кресла, панорамная крыша с люком, электропривод складывания зеркал, при этом у аудиосистемы будет не 4 динамика, а 6. Аналогичный кроссовер с мотором мощностью 180 л. с. уже идет как версия Flagship и стоит 2 829 900 р. При этом подогрева руля, лобового стекла и заднего ряда сидений нет ни в одной комплектации.



от 2 629 900 р.



от 2 549 900 р.

LIVAN S6 PRO

Седан S6 Pro (его габариты 4730x1818x1480 мм) оснащается тем же 1,5-литровым турбомотором мощностью 147 или 180 л. с. в паре с 7-ступенчатым роботом, что и кроссовер. В начальную комплектацию Luxury здесь входит практически тот же набор оборудования, что и у кроссовера (три экрана, подогревы передних сидений и зеркал, камера заднего вида и т. д.), за исключением числа подушек безопасности, которых здесь по умолчанию не две, а четыре, наличия кондиционера вместо климат-контроля, системы контроля слепых зон и размерности легкосплавных дисков — у седана они 17-дюймовые. Разница в цене между Livan S6 Pro в комплектации Luxury и Premium, где появляются шторки безопасности, климат-контроль, электропривод водительского кресла и камеры кругового обзора (у кроссовера такой опции нет) — 90 тысяч. При этом за более мощный 180-сильный мотор в версии Flagship нужно доплатить 110 тысяч. Подогрев руля, лобового стекла и заднего ряда сидений для седана также недоступен.

CHERY TIGGO 7 PRO PLUG-IN HYBRID, CHERY TIGGO 8 PRO PLUG-IN HYBRID

В России стартуют продажи двух подзаряжаемых гибридных кроссоверов Chery. Они оснащены одинаковым приводом, состоящим из 1,5-литрового турбомотора мощностью 147 л. с., двух электродвигателей (один вращает колеса, второй помогает ему, а также вырабатывает электричество) и трехступенчатой планетарной трансмиссии. Три мотора в сумме выдают 235 л. с., но привод у кроссоверов — только на переднюю ось. Оба гибрида способны ускориться до сотни за 7,4-7,5 сек. и проехать первые 100 км, потратив всего литр бензина, поскольку 80 км из них они могут преодолеть на электричестве. Гибридные «Тигго» оснащены по максимуму. У «семерки» есть 18-дюймовые колеса, шесть подушек безопасности, «зимний пакет», вентиляция передних кресел, адаптивный «круиз» с системами помощи водителю и панорамная крыша. Оснащение «восьмерки» еще лучше: здесь девять подушек безопасности, функция массажа для водителя и камеры обзора на 540 градусов.

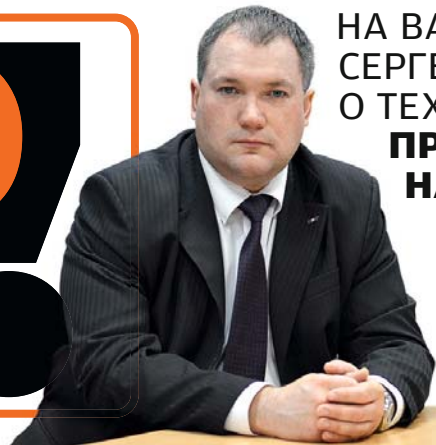


от 5 199 900 р.

от 3 999 900 р.



ПАРКОВКА



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

ПРИШЛИ СВОЙ ВОПРОС НА INFO@5KOLESO.RU

❏ МОГУ ЛИ Я С ПРАВАМИ КАТЕГОРИИ В ПЕРЕГНАТЬ В ДРУГОЙ ГОРОД НА ПУСТОЙ «ГАЗЕЛИ НЕХТ» ПУСТОЙ ПРИЦЕП ПОЛНОЙ МАССОЙ СВЫШЕ 750 КГ, КОТОРЫЙ ОТНОСИТСЯ К КАТЕГОРИИ Е?

❑ Если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает массы автомобиля-тягача без нагрузки, а общий вес состава не превышает 3500 кг, то категории В будет достаточно – статья 25 закона «О безопасности дорожного движения».

❏ НА МОЕМ ГРУЗОВИКЕ-ИНОМАРКЕ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 2 Т НЕ УСТАНОВЛЕНА СИСТЕМА ГЛОНАСС. ВОЗМОЖНО ЛИ ПРОДАТЬ МАШИНУ БЕЗ ЭТОГО ПРИБОРА?

❑ Строго говоря, это зависит от того, когда автомобиль был ввезен в Россию. Если до 01.01.2017, то систему можно не ставить. Если после, то система должна быть установлена. Но к самому факту продажи автомобиля эти требования не относятся. С юридической точки зрения, возможность заключения договора купли-продажи автомобиля не может быть ограничена наличием или отсутствием системы ГЛОНАСС. Кроме того, таможня при ввозе автомобиля не выдала бы ПТС, если бы не были соблюдены обязательные требования по установке системы на ввозимое транспортное средство. Если ПТС на руках, то проблем с продажей автомобиля быть не должно.

❏ ПОПАЛ ПОД МАШИНУ. ВОДИТЕЛЬ, КОТОРЫЙ МЕНЯ СБИЛ, ПРИЗНАН СУДОМ ВИНОВНЫМ И ЛИШЕН ПРАВ НА 18 МЕСЯЦЕВ. В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП У МЕНЯ СЛОМАНА НОГА, ЛЕЖУ В БОЛЬНИЦЕ. ХОЧУ ПОДАТЬ ИСК В СУД НА ВИНОВНИКА О ВОЗМЕЩЕНИИ МАТЕРИАЛЬНОГО И МОРАЛЬНОГО ВРЕДА. КАК ПРАВИЛЬНО ЭТО СДЕЛАТЬ? КАКИЕ НУЖНЫ ДОКУМЕНТЫ, И НА КАКУЮ СУММУ ВОЗМЕЩЕНИЯ Я МОГУ РАССЧИТЫВАТЬ?

❑ Закон не содержит исчерпывающего перечня документов, необходимых для обеспечения получения компенсации вреда здоровью в суде. При этом у вас безусловно есть право обратиться в суд с соответствующим иском к виновнику. Отмечу, что участие в судебном процессе требует наличия профессиональных знаний и навыков. Поэтому лучше не делать это самостоятельно, а обратиться за помощью к юристу. Он, изучив непосредственно все обстоятельства дела, а также процесс лечения, подскажет какие документы следует подготовить и поможет непосредственно в судебном процессе получить максимальную компенсацию.

❏ Я – ГРАЖДАНИН АРМЕНИИ, ПРОЖИВАЮЩИЙ В РОССИИ. ПО ДЕЛАМ ФИРМЫ МНЕ НЕОБХОДИМО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ АВТОМОБИЛЕМ. ВОДИТЕЛЬСКИХ

ПРАВ РОССИЙСКИХ НЕТ, ТОЛЬКО АРМЯНСКИЕ. ГОВОРЯТ, ЧТО ИМИ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ НЕЛЬЗЯ. ТАК ЛИ ЭТО, И КАК ПОЛУЧИТЬ РОССИЙСКИЕ ПРАВА?

❑ Иностранцам, за редким исключением, нельзя осуществлять в России трудовую деятельность, непосредственно связанную с использованием транспортных средств при отсутствии российского национального водительского удостоверения. К сожалению, Армения в эти исключения не попадает. Вам необходимо пройти обучение и сдать экзамены на получение российских водительских прав. Получив российские права, вы сможете законно управлять транспортными средствами «по делам фирмы».

❏ ПОСЛЕ ДТП Я – ПОСТРАДАВШАЯ СТОРОНА. СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ ПОСЧИТАЛА ВСЕ УБЫТКИ И ВЫПЛАТИЛА НА РЕМОНТ МОЕГО АВТОМОБИЛЯ СУММУ ПО МЕТОДИКЕ РСА. ЭТИ ДЕНЬГИ НЕ ПОКРЫЛИ ВСЕ РАСХОДЫ, ТАК КАК ЦЕНЫ НА НОВЫЕ АВТОЗАПЧАСТИ ГОРАЗДО ВЫШЕ, ЧЕМ ВЫПЛАЧЕНО. КАКИМ ОБРАЗОМ МНЕ КОМПЕНСИРОВАТЬ РАЗНИЦУ В ЦЕНЕ ЗА РЕМОНТ АВТОМОБИЛЯ С ВИНОВНИКА ДТП?

❑ Вам придется обращаться в суд. В качестве ответчиков следует привлечь одновременно и страховщика, и виновника ДТП. Если в процессе будет установлено, что страховщик неверно оценил причиненный ущерб, то деньги вышлют с него. Если не хватит максимальной суммы, установленной законом, разница будет взыскана уже непосредственно с виновника. Если же выяснится, что страховщик посчитал все верно, то разницу также вышлют, но уже только с виновника ДТП. И напомним, что для максимального эффекта от такого судебного процесса лучше обратиться за помощью к юристу.

❏ Я ПОЗДНО ВЕЧЕРОМ ЗАЕХАЛ НА ВЫДЕЛЕННУЮ ПОЛОСУ ДЛЯ АВТОБУСА. ЗАМЕТИЛ ЭТО И ВЫЕХАЛ ИЗ ВЫДЕЛЕННОЙ ПОЛОСЫ, ПРАВДА, ПРИ ЭТОМ ПЕРЕСЕК СПЛОШНУЮ. МНЕ ПРИШЕЛ ШТРАФ ЗА ОБА НАРУШЕНИЯ. ЗАКОННО ЛИ ЭТО?

❑ Да, вполне. Вы совершили два различных правонарушения и несете ответственность за каждое из них в отдельности.

❏ В МОЙ ПРИПАРКОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ВРЕЗАЛСЯ ПЬЯНЫЙ НА МАЛЕНЬКОМ КИТАЙСКОМ ГРУЗОВИКЕ И УБЕЖАЛ. ВЫЗВАЛ ГИБДД, ОНИ СОСТАВИЛИ ПЛАН ДТП, Взяли С МЕНЯ ОБЪЯСНЕНИЯ. ДАЛИ МНЕ КОПИЮ ПРОТОКОЛА О ВОЗБУЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО ДЕЛА И СКАЗАЛИ ЖДАТЬ ЗВОНКА ИЗ ГИБДД. ПРИ ЭТОМ НИ СРОКОВ, НИ КУДА ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ИНФОРМАЦИЕЙ О ХОДЕ ЭТОГО ДЕЛА МНЕ НЕ ДАЛИ. ТАКОЕ ЧУВСТВО, ЧТО МЕНЯ «ДИНАМЯТ» В ЭТОМ ВОПРОСЕ. ЧТО МНЕ ДЕЛАТЬ ДАЛЬШЕ, А ГЛАВНОЕ, КТО ВОЗМЕСТИТ УЩЕРБ?

❑ Если водителя автомобиля не найдут, то вы сможете привлечь к ответственности собственника транспортного средства. Кроме того, вполне возможно, что ОСАГО на автомобиль виновника все-таки было оформлено. В этом случае, дождавись окончания расследования (максимальный срок два месяца), обращайтесь сначала к страховщику. И если суммы от страховщика не хватит, то тогда уже к собственнику автомобиля.

❏ КУПИЛ НЕНОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ. ПРИ ПОСТАНОВКЕ НА УЧЕТ В НОВОСИБИРСКЕ ЗАБРАЛИ ЕГО НА ЭКСПЕРТИЗУ. В ИТОГЕ МАШИНА ПРИЗНАНА «КОНСТРУКТОРОМ» И СТАВИТЬ ЕЕ НА УЧЕТ В ГИБДД ОТКАЗАЛИСЬ. ДО МЕНЯ МАШИНУ СТАВИЛИ НА УЧЕТ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ И УССУРИЙСКЕ, И НИКАКИХ ПРОБЛЕМ НЕ ВОЗНИКЛО, СУДЯ ПО ЗАПИСЯМ В ТЕХПАСПОРТЕ АВТОМОБИЛЯ. ПОЧЕМУ В НОВОСИБИРСКЕ МНЕ В РЕГИСТРАЦИИ ОТКАЗАЛИ, И ЧТО ТЕПЕРЬ ДЕЛАТЬ?

❑ Единственное, что можно сделать в этом случае – предъявить претензии к тому, у кого вы купили автомобиль. Получите в ГИБДД письменный отказ в постановке на учет и требуйте от продавца расторжения договора купли-продажи. При отказе вернуть деньги добровольно – идите в суд. ❑





ВЫСТАВКА ПУТЕШЕСТВИЙ И ТЕХНИКИ ДЛЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА

ПОЕЗЖАЛИ

1-3 декабря
2023

В ЭКСПОЦЕНТРЕ
на красной пресне

 **ЭКСПОЦЕНТР**



РЕКЛАМА



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**

НИКОГДА НЕ БЫЛА В АРМИИ. ВСЕ, ЧТО С НЕЙ МЕНЯ СВЯЗЫВАЕТ –

это комикс Галустян и Мартиросян. И то благодаря интернету и телевизору. Так случилось, что год назад туда переехала моя лучшая подруга Ленка. Вместе мы с детского сада. Ее парень туда уехал, ну и ей пришлось тоже, благо работа удаленно трудиться позволяет. Подруга накануне своего 25-летия стала активно звать в гости: «Приезжай, тут тепло, фрукты и, вообще, давно не виделись». Решила на два дня прилететь в гости на день рождения и лично увидеть это «вообще, тепло и фрукты». В аэропорту меня встречала подруга со своим молодым человеком. Вез в город на такси нас Самвел. Помните товарища Саахова из старой комедии «Кавказская пленница»? Вот почти так выглядел «потомственный и лучший таксист Еревана», как он сам отрекомендовался. Управлял частник «Мерседесом» W211. Это первый четырехглазый «мерс», мой папа буквально сох по нему в свое время, оттого я запомнила, что его впервые показали на автосалоне в Брюсселе в 2002 году, и что на нем стояла самая передовая на тот момент электроника. Всю эту информацию я выложила Самвелу. Думаете, сразила его этими знаниями наповал? Он воспринял это как должное, хотя и удостоил похвалы: «Маладец, прайльна знаишь». Зато после этого Самвел превратился в аудиогида, вольно трактуя статьи из Википедии об этой стране. Особо он напирал на традиции изготовления армянских коньячных изделий. Но красочный рассказ о коньяке прервался до обидного быстро: нас подрезал и несильно ударил в левый борт еще один местный лучший таксист и, видимо, еще и гонщик. После легкого ДТП, он резко ускорился и рванул от нас. Самвел наоборот: затормозил, включил аварийку, крикнул нам «Ждите, да?» и выпрыгнул из машины. Он поймал попутку и рванул в погоню за обидчиком. Представьте: ночь, до города еще километров пять, мы сидим одни на дороге в заведенной машине с ключами в замке зажигания под тиканье сигналов аварийки. И никого вокруг. Пока прождали Самвела, прикидывая его шансы на удачную погоню, пока вызвали другое такси, прошло около десяти минут. В этот момент вернулся и Самвел. На наш немой вопрос он грустно развел руками. Пересаживались мы в другую машину под его громкий рассказ о погоне по-армянски. Наверняка он рассказывал своему коллеге о том, как «плохо мы еще воспитываем нашу молодежь». Ну, вылитый товарищ Саахов, вылитый! Даже не думала, что бывают в жизни такие совпадения. Раньше считала, что актер, играя роль Саахова, все выдумал, оказалось – нет. Остальные дни в Ереване прошли как у всех туристов из России: Большой Каскад в центре, немного Центрального рынка, местный пешеходный проспект и много сливового вина с армянской едой. В обратный путь меня вез молодой неразговорчивый парень-таксист. Представляю, как бы этот маршрут прошел с «товарищем Сааховым». Самвел, желаю вам побыстрее восстановить машину и выйти на работу. Туристы без вашего конферанса скучают. Ждем вас, да?

Анастасия Никоненко, Москва



Рис. Виталия Попова

НАБОР ОТ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ И. Р. СЕВАСТЬЯНОВ



В ЭТОЙ РУБРИКЕ

в основном смешные случаи публикуют, у меня – наоборот. Замучили курьеры по доставке на электровелосипедах! Это просто тихий ужас Москвы! Сейчас темнеет рано, а они почти все бесшумно носятся по тротуарам, как привидения. Кто бы что ни говорил о том, что за средствами индивидуальной мобильности сейчас следят, но на деле этого не вид-

но. Может, с самокатами прокатными и навели порядок, а с электровелосипедами, на которых курьеры гоняют, нет. Сидят на них они, как на ишаках. Педали у многих велосипедов откручены, площадку под ноги приделают и, согнувшись, ездят. Делятся они на два вида: раздолбай и мегараздолбай. У первых на их великах не работает ни передний фонарь по типу фары, ни электровозок. Хорошо, если кто крикнет: «Пожалста!» или «Эй, эй!». Совсем редко такие челноки ездят под аккомпанемент своей этнической музыки. Их хотя бы если не видно, то слышно. Вторые – наоборот, светятся, как портовый маяк, ставя на переднее крыло такой светодиодный прожектор, что любой крейсер позавидует. Опасность ситуации в том, что такие наездники практикуют совмещение своего пути: проезжей улицы и тротуаров. Часть времени они едут по улице, потом заскакивают на тротуар. Миновав пробку, опять возвращаются на дорогу. Зачастую о ПДД не знают совсем. Вот стою на светофоре, жду на Т-образном перекрестке стрелку. Напротив меня своего зеленого человечка ждут пешеходы. В их ряды вклинивается велокурьер. Его светодиодная фара, расположенная на уровне среднестатистической легковушки, как глаз Циклопа, ярко светит прямо в глаза автомобилистам. Иногда курьер, видимо, в такт своей музыке, крутит рулем влево-вправо. «Глаз Циклопа» весело «скачет» по глазам водителей, ждущих свой светофор. Натуральная пытка, по-другому не скажешь. Предлагаю запретить мощную светодиодную светотехнику для электровелосипедов и обязать таких наездников сдавать минимум по ПДД, а ездить обязательно в шлемах. По моим наблюдениям, только начинающие курьеры пользуются ими, а опытные, которые гоняют в пределах одного района, ездят без них. А главное – надо определиться: разрешить ездить им только по тротуару, или только по дороге. Пока же в этом вопросе бардак полнейший. Настоятельно прошу журнал опубликовать мое письмо.

И. Р. Севастьянов, подполковник в отставке, Москва

НТК NORD OIL

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.

Офис: г. Москва, Дмитровское шоссе, дом 163А, корп. 2

Производство: Московская область, г. Талдом, ул. Советская, 45 а.

В перспективе планируется дальнейшее развитие розничного направления.

Начните сотрудничество сейчас!

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

8 (800) 775-50-52



ZIC TOP



ПРЕМИАЛЬНОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО

www.zicoil.ru/premium/

* Топ. Реклама.

