



ORA 03
ЭТО ЗНАК

«МОСКВИЧ 6»
ИДЕАЛЬНЫЙ КАНДИДАТ



№ 12 (362) ДЕКАБРЬ 2023 WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО



EXEED VX FL

РОСКОШЬ ПЛЮС КОМФОРТ

ТЕСТЫ

- CHERY TIGGO 7 PLUG-IN HYBRID
- CHERY TIGGO 8 PRO PLUG-IN HYBRID
- GWM POER KINGKONG
- JAECCO J7
- JETOUR X70 PLUS
- SUZUKI SX4
- TANK 300

BAIC BJ40 PLUS
АССОЦИАТИВНЫЙ
РЯД



DONGFENG DF6
ПЕРЕВОЗЧИК
С ЯПОНСКОГО



НОВЫЙ EXEED VX

ФЛАГМАНСКИЙ ПРЕМИАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК

EXEED

BORN FOR MORE





НЕКОМФОРТНЫЙ КРУИЗ

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ПОМНИТЕ, КАК В НАЧАЛЕ ПАНДЕМИИ НАРУШИЛИСЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕПОЧКИ, УПАЛИ ПРОДАЖИ, ЦЕНЫ НА МАШИНЫ ВЗМЕТНУЛИСЬ ВВЕРХ, РЕЗКО СОКРАТИЛОСЬ ПРОИЗВОДСТВО? И СТАЛИ ПОЯВЛЯТЬСЯ ПРЕМИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ СО «СКРОМНЫМИ» НЕДОРАБОТКАМИ, НАПРИМЕР, ТОПОВАЯ BMW БЕЗ ТАЧСКРИНА, CHRYSLER БЕЗ ПАРКТРОНИКОВ, НУ И БЕЗ СОВСЕМ УЖ ПУСТЯКОВОГО ПОДОГРЕВА РУЛЯ.

И НИЧЕГО, ЛЮДИ ПОКУПАЛИ, не зная, чего ожидать завтра, тем более за такие мелочи полагалась «существенная» скидка долларов 500, при цене автомобиля эквивалентной 100 тыс. тех же недружественных долларов. Официально пандемия не прекращалась, но как-то само собой стихла, и на нее перестали обращать внимание, а выросшие цены так и не образумились, и «заболевание» перешло в хроническую стадию. С какой стати я про это вспомнил? Объясню немного погодя. Чуть более 10 лет назад на меня был зарегистрирован BMW 750i в индивидуальном исполнении стоимостью 180 тыс. евро в рублевом эквиваленте. Я им не владел, но с его реализацией столкнуться пришлось. И вот 6-летний

автомобиль продавался за 1 млн рублей. Некоторые покупатели презрительно шутили — дорого, ведь у машины нет проекции на лобовое стекло. Тогда это была опция премиальной некуда. Сейчас такой функционал распространился на автомобили среднего класса и удивления уже не вызывает. Я уверен, что в недалеком будущем такое оборудование станет доступным и для бюджетного сегмента — от диалектики никуда не денешься.

Все привыкли к различным электронным помощникам в современных автомобилях. Кто-то говорит, что обойдется без них, поскольку чем проще машина, тем она надежнее. Но вот возможность дооснастить средство передвижения современными опциями или выбрать комплектацию, в которой они уже имеются, никогда никого не смущала. Почти два месяца назад современный лифтбэк С-класса «Москвич 6» поступил в продажу.

Прекрасная модель, идеально подходящая

для программы «отечественный автомобиль для чиновников». Хотя не думаю, что реализацию подобной программы мы увидим на практике. Но я совсем про другое. Даже в наивысшей комплектации в машине нет и не предвидится адаптивного круиз-контроля, хотя цена на автомобиль вплотную приближается к 3 млн рублей. Экономия? Совсем нет. И скидкой хоть в 500 условных единиц здесь даже не пахнет. Оказывается, датчики, представляющие собой радары (основные компоненты этой системы), считаются продукцией двойного назначения, и восточные поставщики серьезно опасаются вторичных санкций, поставляя такую продукцию на производство, собирающее практически отечественные автомобили.

Все это напоминает мем осени прошлого года, когда в большом количестве закупились стиральные машины, для того, чтобы якобы извлечь из них микросхемы для использования в ракетах. Интересно, что на китайские заводы на территории России такое оборудование поставляется как ни в чем не бывало. Относительно бюджетный Naval Jolion запросто оснащается адаптивным круизом. «Яндексом» постоянно проводятся испытания беспилотных автомобилей, где подобная система обучена выполнять гораздо более продвинутые трюки, нежели позволяет штатный «круиз», хотя подозреваю, что далеко не вся электроника там российская. Как вы думаете, какая из задач сложнее: посадить слуг народа на российские машины или наладить производство современных электронных автокомпонентов на отечественной базе? У меня на этот вопрос ответа пока нет. □

Рис. Виталия Подвицкого





E5

КОГДА КОМФОРТ И ДИНАМИКА следуют по одному пути

Уже в вашем городе!



Реклама



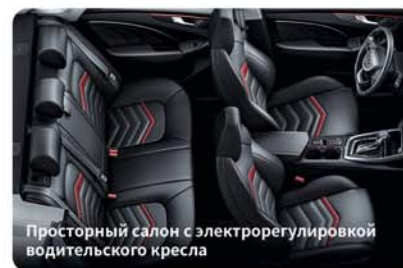
Среднеразмерный седан KAIYI E5 вышел на российский рынок весной 2023 года и уже сумел завоевать расположение клиентов благодаря оптимальному сочетанию комфорта, функциональности, надежности и цены.



Спортивные сиденья с интегрированными подголовниками и боковой поддержкой



Парящая панель с 10,25-дюймовым дисплеем мультимедиа системы



Просторный салон с электрорегулировкой водительского кресла

Узнайте подробность на kaiyi-auto.ru
или по телефону 8 800 600 81 47

*Гарантийный срок 5 (пять) лет или 150 000 км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше.
Демонстрируемые опции доступны не во всех комплектациях. Внешний вид автомобиля может отличаться от представленного в рекламе. Подробности у официальных дилеров и на сайте www.kaiyi-auto.ru

30



ПОДИУМ

- 8** EXEED VX
- 10** НОВОСТИ

ПОЛИГОН

- 14** ORA 3
- 18** JETOUR X70 PLUS
- 22** JAECOO J7
- 26** BAIC BJ40 PLUS
- 30** «МОСКВИЧ 6»
- 34** CHERY TIGGO 7 PLUG-IN HYBRID, CHERY TIGGO 8 PRO PLUG-IN HYBRID
- 38** DONGFENG DF6
- 42** TANK 300
- 46** SUZUKI SX4
- 50** CHERY TIGGO 8 PRO E+
- 54** GWM POER KINGKONG

МОТОПАРК

- 56** ВЫСТАВКА ЕИСМА 2023
- 60** ОБЗОР КИТАЙСКИХ МОТОЦИКЛОВ



 ШИНОМОНТАЖ В ПОДАРОК

 ПРОГРАММА «365»

 РАСШИРЕННАЯ ГАРАНТИЯ

 ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН
KAMATYRES.SHOP

ШИНЫ

TYRES
Viatti

ШИНОМОНТАЖ В ПОДАРОК*



Viatti Bosco Nordico



* При покупке комплекта (не менее 4 штук с посадочным диаметром 15-18 дюймов одной модели и типоразмера) зимних шин Viatti с 01.08.2023 по 31.01.2024.

Подробности акции на сайте www.viatti.ru
Количество товара по акции ограничено.



56



68



74

ГАРАЖ

- 62** НОВОСТИ
- 64** ТИМУР ШАРИПОВ, КАМА TYRES
- 66** ШАРОВЫЕ ОПОРЫ STR
- 68** ПРЕДПУСКОВЫЕ ПОДОГРЕВАТЕЛИ
- 70** ЗАВОД LEMARC

КОМТРАНС

- 72** НОВОСТИ
- 74** DONGFENG K33-561

МАГАЗИН

- 76** НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

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



**МЫ
В TELEGRAM**

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 12 (362) декабрь 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
ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ АЛЕНА КЕЧИНА
ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, МОСКВА: **РУКОВОДИТЕЛЬ** ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
 Телефон +7 (499) 455-1663
 v.avdeev@5koleso.ru
 ЛИДИЯ ДЕРЕВЯНЧЕНКО

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

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

WWW.5KOLESO.RU

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

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

Подписано в печать 23.11.2023
 Дата выхода в свет 25.11.2023

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



БИНАР 5S



Сделано в России 

8 800 775 50 88

(звонок по РФ бесплатный)

www.advers.ru



РОСКОШЬ ПЛЮС КОМФОРТ

МАРКА EXEED РАСКРЫЛА ВНЕШНОСТЬ И РАССКАЗАЛА О КЛЮЧЕВЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ ФЛАГМАНСКОГО КРОССОВЕРА VX, КОТОРЫЙ СКОРО ВЫЙДЕТ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК.

ФЛАГМАН МОДЕЛЬНОГО РЯДА EXEED

почти не изменился внешне — здесь обновилась только решетка радиатора, которая стала массивнее (количество горизонтальных ламелей увеличилось с трех до пяти), но при этом получил ряд важных технических улучшений, а также кардинально преобразившийся интерьер.





- 1** Торпеда закрывает единый триплекс под которым находятся три экрана. Рычаг АКП переехал с центральной консоли на рулевую колонку.
- 2** На втором ряду кресел теперь есть не только подогрев, но и вентиляция.



Главным приобретением Exeed VX по части «железа» стала 8-ступенчатая автоматическая коробка передач Aisin, которая пришла на смену 7-ступенчатому роботу с двумя сцеплениями. Новая коробка сочетается с 2,0-литровым турбомотором с непосредственным впрыском мощностью 249 л. с. Также была обновлена система полного привода: теперь в ней используется электрогидравлическая муфта BorgWarner последнего, шестого поколения. Вместе с новой муфтой у кроссовера появился расширенный перечень режимов вождения, который теперь предусматривает 7 сценариев: к «Эко», «Стандарт» и «Спорт» добавились режимы «Снег», «Грязь», «Песок» и «Бездорожье».

В салоне обновленный кроссовер впечатляет роскошной медиасистемой, напоминающей мерседесовский MBUX Hyperscreen. Она состоит из трех экранов, расположенных под единым три-

плексным стеклом. Электронная панель приборов и дисплей со стороны пассажира имеют диагональ 12,3 дюйма, плюс по центру расположен 15,6-дюймовый экран. Медиасистема работает под управлением мощного процессора Qualcomm 8155, способного обрабатывать 8 трлн операций в секунду, что обеспечивает высокую скорость откликов и отсутствие «зависаний» системы. Также кроссовер получит новый руль и подрулевой рычаг управления трансмиссией — как у Exeed RX.

Конфигурация салона теперь может быть не только 7-, но и 6-местной, с «капитанскими» креслами во втором ряду. Сами сиденья стали комфортнее: спереди в них добавлена функция массажа, а в среднем ряду — вентиляция. Повысить уровень комфорта также должны двойные боковые стекла, активная система шумоподавления и новая аудиосистема с 23-мя динамиками.

Перечень систем активной безопасности обновленного кроссовера включает более трех десятков ассистентов. Также на борту есть автопарковщик и камеры кругового обзора с функцией «прозрачное шасси». Все это позволило новинке получить 5 звезд китайского рейтинга безопасности C-NCAP.

В России для обновленного Exeed VX будет доступен комплекс онлайн-сервисов, включая штатную навигацию с отображением пробок, прогноз погоды, стриминг музыки и видео. Благодаря системе телематики владелец кроссовера сможет запустить двигатель через мобильное приложение, удаленно управлять климат-контролем, замками дверей, искать автомобиль на парковке и получать информацию о его текущем состоянии. Кроме того, больше не придется ездить к дилеру для обновления ПО: все свежие прошивки будут прилетать «по воздуху». □



ДВЕ ПРЕМЬЕРЫ

До конца весны в России стартуют официальные продажи минивэна GAC M8. По своим размерам и оснащению эта модель является аналогом Toyota Alphard. Длина новинки — больше 5 метров, колесная база — свыше 3 метров. Также как «Альфард», китайский минивэн предназначен для перевозки VIP-пассажиров. Оснащается GAC M8 2,0-литровым тур-

бомотором мощностью 252 л. с. и 8-ступенчатым автоматом Aisin. Есть еще гибридный вариант, но к нам его, скорее всего, не привезут. Кстати, GAC M8 купить в России можно уже сейчас: такие минивэны завозят к нам неофициально по параллельному импорту



сами дилеры, цены стартуют от 8,5 млн рублей. Во втором квартале в России должны начаться продажи компактного кроссовера GAC GS3. Длина этой модели — чуть больше 4,4 метров, колесная база — 2,65 метра. Новинка будет доступна с 1,5-литровым турбомотором мощностью 177 л. с. в паре с 5-ступенчатой «механикой» или 7-ступенчатым роботом с двумя сцеплениями. Привод — только на переднюю ось. Также в 2024 году компания GAC должна представить в России еще один кроссовер, но его название, как и сроки выхода на рынок, пока держатся в секрете.



«МОТОРИНВЕСТ» РАСШИРЯЕТ ПРОИЗВОДСТВО

На конвейер завода «Моторинвест» встал электрический кроссовер Evolute i-Sky. Модель, известная в Китае как Dongfeng Forthing Tunder, оснащается электромотором мощностью 204 л. с. и тяговой батареей на 85,9 кВт·ч, которая обеспечивает запас хода до 511 км. Стоит такой электрокроссовер 4,6 млн рублей. Напомним, что завод «Моторинвест» был открыт в Липецкой области чуть больше года назад и стал первым отечественным предприятием по выпуску электромобилей. Сейчас завод работает по схеме крупноузловой сборки (SKD), но в дальнейшем здесь будет запущен полный производственный цикл (CKD) со сваркой и окраской кузовов. Для этого до 2032 года в предприятие планируется инвестировать свыше 13 млрд рублей и довести уровень локализации выпускаемых электромобилей до 5000 баллов (российскими будет основная часть деталей, включая электромоторы и аккумуляторные батареи). Помимо Evolute i-Sky, «Моторинвест» также выпускает седан i-Pro и кроссовер i-Joy, а до конца года на конвейер встанут еще две модели: минивэн i-Van и премиальный кроссовер i-Jet.



ЖДЕМ В РОССИИ

Футуристичный электроседан Skywell Skyhome построен на новой платформе SE с адаптивной пневмоподвеской. Он будет выпускаться в двух версиях: одномоторной и двухмоторной полноприводной. Технические характеристики пока раскрыты только по двухмоторной версии: суммарная мощность двигателей составит 460 кВт, а на разгон от 0 до 100 км/ч она будет тратить всего 3,5 секунды. Бортовая система искусственного интеллекта с двумя чипами Sparxdragon 8295 обеспечивает возможность не только одновременно подключать несколько мультимедийных экранов, но и поддерживает систему автономного вождения уровня L3. В салоне Skyhome размещен огромный мультимедийный экран, отсеки для хранения вещей, а также холодильник-минибар. Два отдельных сиденья заднего ряда имеют функцию массажа ног и могут раскладываться до горизонтального положения. Для пассажиров заднего ряда также предусмотрены отдельные столики и два экрана мультимедиа. Премьера серийного Skywell Skyhome запланирована на следующий год. Продавать его будут не только в Китае, но и в России: к нам новинку привезут в конце 2024 – начале 2025 года.

ХОД НА E5

E5 — первый электромобиль под маркой Omoda, премьера которого прошла этой весной в Китае. Построена новинка на базе кроссовера Omoda C5, получившего в ходе электрификации новый дизайн передней части кузова, где теперь расположен зарядный разъем. В остальном внешне «электричка» ничем не отличается от бензиновой версии. Подробные характеристики электрического кроссовера пока не раскрываются, но заявлено, что при среднем расходе энергии в 15,5 кВт·ч, он имеет запас хода в 430 км. До конца года продажи Omoda E5 начнутся на европейском рынке, а уже в первом квартале следующего года «электричка» доберется и до России. У нас она будет конкурировать с «Москвичом 3e» и Ora 03. Предполагаем, что цена новинки будет на уровне конкурентов, то есть около 4 млн рублей.





CTP®



ПРОИЗВОДИМ ОРИГИНАЛ

*Мировой поставщик на конвейеры автопроизводителей с 1952 года



КУДА ДЕЛИСЬ ДЕШЕВЫЕ «ЛАДЫ»?

Предновогодние цены на новые «Лады» вряд ли обрадуют покупателей: чтобы сейчас приобрести «Гранту» или «Ниву», нужно быть готовым отдать больше миллиона рублей. И то, если повезет найти такой автомобиль у дилера.

Чтобы в этом убедиться даже не обязательно идти в автосалон: на официальном сайте АВТОВАЗа есть удобная онлайн-витрина, где представлены все машины, имеющиеся в наличии у дилеров. Судя по скудному ассортименту «Грант», доступных к онлайн-заказу, купить «Ладу» дешевле миллиона рублей сейчас не реально. Такие машины если и есть, то только в самом Тольятти. В цвете металлик Lada Granta в базовой комплектации без ABS обойдется «всего» в 715 тысяч рублей, аналогичный автомобиль в белом цвете стоит на 15 тысяч дешевле. У дилеров в Тольятти также встречаются хорошо оснащенные Lada Granta в комплектации Drive Active — но стоят они уже больше миллиона.

При этом, если верить официальному сайту Lada, в каких-то городах «Гранту»



вообще не найти у дилеров — таких машин попросту нет в наличии! Где-то с онлайн-витрины АВТОВАЗа исчезли и относительно дешевые Niva Legend в простых комплектациях стоимостью до миллиона рублей. Не исключено, что дилеры раскрывают не всю информацию об автомобилях, имеющих у них в наличии. Но и приобрести такие машины по РРЦ тоже вряд ли удастся: скорее всего, в нагрузку к дефицитной «Ладе» вам продадут «допы» на несколько сотен тысяч рублей.

Учитывая, что ранее АВТОВАЗ объявил о пересмотре планов по выпуску

машин на этот год в сторону понижения, а также поднял цены на весь модельный ряд, проблему дефицита самых дешевых версий Lada решить вряд ли удастся. При этом никакой альтернативы у покупателей, желающих приобрести новый автомобиль, нет: «китайцы» стоят еще дороже. Поэтому придется или соглашаться на «допы», или пробовать найти машину по РРЦ, ежедневно мониторить официальный сайт. Хотя с каждым днем шансы найти новую «Ладу» дешевле миллиона становятся все призрачнее.

С НОВЫМ БРЕНДОМ

Помимо Chery, Exeed, Omoda и Jaecoo, в следующем году в портфеле «Чери Автомобили Рус» появится еще один бренд. Chery Nev — под ним в России будут продаваться гибриды и электромобили. Возглавит новый бренд Дмитрий Максимов, имеющий 20-летний опыт в автобизнесе, включая 5 лет работы на посту директора по продажам Volkswagen в России и Казахстане. У Chery Nev будет отдельная дилерская сеть, куда на первом этапе войдут до 70 партнеров.



«ЭЛЕКТРИЧКА» ИЗ ПИТЕРА

На ВДНХ был впервые представлен действующий прототип российского бюджетного микроэлектромобиля L-type с оригинальной системой замены аккумуляторов. L-type — это компактная «электричка» длиной всего 2,5 метра (высота и ширина одинаковые — 1,5 метра), созданная в питерской компании «Драйвит». Она относится к классу транспортных средств L7e,

то есть по факту это даже не автомобиль, а квадрицикл, который может ехать не быстрее 90 км/ч. Ходовой прототип представлял собой двухместную пассажирскую версию, хотя в проекте есть и одноместная грузовая. Уникальная фишка отечественной «электрички» — сменный блок аккумуляторов, который обеспечивает запас хода до 183 км. Он состоит из расположенных под сиденьями шести модулей по 2,66 кВт·ч каждый, которые можно заменить всего за 5 минут. Зарядка батарейных модулей осуществляется в специально разработанных для этого шкафах. Сейчас проектом L-type занимается «Обуховский завод», входящий в оборонный концерн «Алмаз-Антей». Запуск новинки в серийное производство ожидается в конце следующего года. Благодаря системе быстрой смены батарей, такой микроэлектромобиль может пригнуться к шарингам и сервисам курьерской доставки.

ШТРАФ ОТМЕНЯЕТСЯ

Согласно поправкам в КоАП, с 1 декабря за отсутствие зимних шин водителям грозит штраф в 500 рублей. Решение правильное: езда в это время на летней резине чревата созданием аварийной ситуации. Однако, в ГИБДД почему-то решили «включить заднюю» и пообещали, что пока водителей наказывать за резину не по сезону не будут. Скорее всего, новым штрафам возмутились владельцы транспортных предприятий и крупных автопарков, которые в целях экономии редко переобувают подвижной состав на зимнюю резину. Последствия такой экономии мы видим в каждый снегопад, когда фуры и автобусы беспомощно шлифуют колесами скользкое покрытие. Владельцы легковушек же и сами понимают, что ездить зимой на «лете» — сродни самоубийству. Хотя та же все-таки экономия, которая в снегопады или гололедицу ведет себя также плохо, как и летняя резина, правилами не запрещена.



Смотрите
на телеканале
«Авто Плюс»

в декабре

16+

ТЕЛЕКАНАЛ

АВТО
ПЛЮС

«ТЕХНОИГРУШКИ»



Захватывающее путешествие по бурлящему миру инноваций.
Во время этой высокотехнологичной поездки по планете зрители
узнают о прорывных открытиях и футуристичных транспортных средствах.

Наш харизматичный ведущий встретится с легендарными
изобретателями, дизайнерами и инженерами,
чтобы раскрыть тайны инновационного процесса.

Каждый вторник в 21:30



1



ЭТО ЗНАК

ORA 03 ЦЕНА: ОТ 3 899 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ВОСКЛИЦАТЕЛЬНЫЙ ЗНАК НА ЭМБЛЕМЕ И НЕОБЫЧНАЯ ФИЗИОНОМИЯ «ПЕРЕЖАТОГО В ФОТОШОПЕ» PORSCHE. ПЕРВАЯ «ЭЛЕКТРИЧКА» GREAT WALL MOTOR, ОФИЦИАЛЬНО СТУПИВШАЯ НА РОССИЙСКУЮ ЗЕМЛЮ, ВЫГЛЯДИТ ЯРКО И НЕОЖИДААННО КЛАССНО ЕДЕТ. А ЕЩЕ СТОИТ У НАС ПОЧТИ НА МИЛЛИОН ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ... В ГЕРМАНИИ. НАДО БРАТЬ? □ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО ORA



«ВЫЗЫВАЙТЕ СКОРУЮ», «Волшебник из страны Оз» — мои коллеги соревновались в остроумии, придумывая, как можно озаглавить тест китайской «электрички». Но шутки — шутками, а по мне короткий индекс 03 лучше названия Funky Cat 400 Pro +, который для этой модели придумали немецкие маркетологи Ora. Точнее, придумали его китайцы, отработавшие кофейную историю на гибридных кроссоверах Wey (как вам название Wey Mocha?), собачью — на местных аналогах Naval Dargo (в Китае это Naval Big Dog), а на Ora углубившиеся в кошачью тематику. Немцы же просто добавили число 400 и приставку «про плюс» — для самой дальнобойной версии «Оры», которая в Германии стоит 47,5 тысяч евро или около 4,7 млн в пересчете на рубли. Это информация для тех, кто на каждом углу кричит, что у нас «китайцев» продают втридорога. В Европе их продают еще дороже!

Причем, если у немцев есть выбор из пяти версий Ora с аккумуляторами в двух вариантах емкости, то у нас версий всего

две — 03 и 03 GT с самым мощным батареями и максимальным оснащением. Ora 03 GT отличается «спортивными» бамперами, накладками «под карбон», задним спойлером, красными тормозными суппортами и «флажками» на оригинальных 18-дюймовых дисках, тонировкой задних стекол, радаром в переднем бампере (он отвечает за систему автоторможения), салоном черного цвета с красными акцентами и наличием режима launch control, позволяющего стартовать с двух педалей и отыгрывать 0,3 сек. в разгоне до сотни. У обычной Ora 03 салон доступен в трех цветовых сочетаниях, а кузов имеет двухцветную окраску. Ну и стоит она на 100 тысяч дешевле «джитишки».

1 Дизайнер Ora 03 раньше работал в Porsche — это объясняет, почему во внешности китайского модели проследживается сходство с легендарной немецкой маркой.

2 Настройки шасси удивят даже искушенного водителя: электромобиль едет и управляется как «горячий» хетч.

По технике обе версии идентичны, включая размещенный над передней осью 171-сильный электромотор (другой на Ora не ставится) и батарею CATL на 63 кВт·ч, — оба с водяным контуром подогрева/охлаждения, как у Tesla. Заявленный запас хода для России — около 500 км, хотя немцы оказались большими оптимистами, указав, что в городе Ora может проехать на одном заряде больше 650 км! При толкании в «красном» от пробок центре Сочи, рваной езде в потоке, с вечно спешащими местными водителями и быстрыми подъемами по горным серпантинам, бортовой компьютер показал расход 16,5 кВт·ч/100 км. И в этом мы оказались солидарны с немцами: у них средний расход указан точно такой же.

Не знаю, как насчет 650 км, но 400 км Ora проедет, даже если не особо жалеть заряд. А это уже больше, чем подорожи от Москвы до Питера, где на новых многофункциональных АЗС платной трассы М-11 (которая для электромобилей пока бесплатна) можно найти быструю зарядку и всего за 42 минуты поднять запас энергии в батарее с 15 до 80%. На медленной зарядке на это уйдет уже 6,5 часов, а от домашней розетки на 220 вольт, к которой можно подключиться штатным переходником с евровилкой, машина будет заряжаться где-то сутки. И такая вариативность — это не минус, а плюс: в случае чего можно будет подзарядиться в любой деревне или гараже. Кстати, зарядный разъем у Ora не типичный для «китайцев» GB-T, а европейский Type 2. И это хорошо, так как зарядок данного типа в нашей стране, где раньше делалась ставка на рост продаж «электричек» европейских брендов, на порядок больше. Правда, теперь концепция поменялась и все новые зарядки, которые строят с господдержкой, должны иметь разъем GB-T. Если со временем критическая масса таких станций перевесит, зарядный разъем на Ora для нашего рынка могут переделать.

А вы обратили внимание, что лючок зарядки здесь расположен с левой стороны? Ведь логичнее было бы сделать его справа, чтобы удобнее было заряжать машину, припарковавшись параллельно к тротуару, не так ли? Как оказа-



ПОЛИГОН

ORA 03

- 1 4 Для Ora 03 предусмотрено три варианта расцветки салона, не считая красно-черной версии GT.
- 2 Задний ряд не тесный, но пока без подогревов.
- 3 Металлические тумблеры — как у Mini.



лось, этому есть простое объяснение. Одним из первых экспортных рынков, на который ориентировались в Great Wall Motor, создавая Ora 03, был Таиланд, а там, как известно, машины с правым рулем, и такое месторасположение зарядного разъема для тайских водителей предпочтительнее. Ну а самим ки-

тайцам вообще все равно, с какой стороны тянуть провод: у них зарядки ставят на паркингах так, чтобы машина могла подъехать к ней передом или задом.

И с какой стороны не подойди, смотрится Ora 03 ярко и необычно. Причем кажущееся сходство с Porsche здесь не случайно: над внешностью этой модели поработал бывший дизайнер немецкой марки Эммануэль Дерта. Женской аудитории этот мимимишный ретро-облик точно должен зайти. А мужчинам могу рекомендовать версию GT: за счет нарочито-агрессивного обвеса выглядит машина на грани китча, но прикольно. Салон «джитишки» выдержан в строгом четном цвете с красными акцентами, в то время как у обычной версии есть три варианта двухцветной обивки. Электронная «приборка» и дисплей медиацентра установлены на единой панели —

решение типичное для многих «китайцев». Но здесь бросаются в глаза большие рамки экранов диагональю 10,25 дюйма. Перевод меню сделан неплохо, а вот шрифт и иконки мелковаты: учитывая, что настраивать «климат», а также включать подогрев, вентиляцию (!) и массаж (!!) передних кресел нужно через экран, хотелось бы, чтоб интерфейс системы был более «юзер-френдли». И еще в салоне не хватает ambient-ной подсветки: в темное время суток хочется добавить красок яркой модели.

Несмотря на большую, по меркам хетчбэка Гольф-класса, батарею, весит Ora всего 1665 кг. С учетом неплохой энерговооруженности и низкого центра тяжести, этот вес совсем не ощущается на ходу: машина бойко ускорилась и цепко держалась за асфальт на сочинских серпантинах. Сорвать ее заднюю ось в повороте удавалось только на мокром покрытии. Шасси настроено великолепно: такой баланс между комфортом и управляемостью польстил бы даже моделям немецких марок, а уж для «китайца» и вовсе не типичен. Еще ни одна машина из КНР не вызвала у меня столько положительных эмоций от езды, как Ora! И это при том, что построен электромобиль на самой простой версии платформы L.E.M.O.N. Е с задней полузависимой балкой.

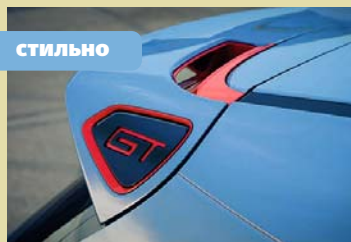
Кто именно настраивал шасси этой «электрички», китайцы не раскололись, но что на это был выделен отдельный бюджет, подтвердили. Почему же другие

ДЕТАЛЬНО



Шайба выбора режимов вождения — как у соплатформенного Naval Jolion.

СТИЛЬНО



Элементы аэродинамического обвеса версии GT — скорее бутафория, но очень стильная.

машины из Поднебесной не могут похвастаться тем же самым и едут скучно даже в спорт-режимах? Где удовольствие от вождения? Все просто: их разработчикам не ставилось такой задачи. Китайцы прагматичны. В России, как и в самой Поднебесной, покупателям в основном нужен комфорт, а управляемость — это для немногочисленных гурманов. А раз так — зачем тратить на это деньги? В случае Ora, была сделана ставка на экспорт в Европу, где управляемость — один из главных бенчмарков на всех тестах. Что и сыграло ключевую роль, позволив сделать из электрохэтчбека настоящую «зажигалку».

Причем комфорт от этого пострадал несильно: несмотря на низкопрофильные шины и короткоходную подвеску, за весь тест мы словили всего один жесткий удар, угодив колесом в глубокую выбоину в асфальте. На каменистой горной грунтовке машина показала себя достойно, и только небольшой клиренс в 145 мм вынуждал перестраховаться и снижать скорость

перед кочками. Висящая под днищем батарея, хоть и «защита» в удоропрочную алюминиевую капсулу, является слишком ценной деталью, чтобы тестировать ее на прочность. Главную проверку — на разряд — она прошла достойно.

Все тестовые «Оры» добрались до финиша с солидным запасом электричества в литий-кобальт-марганцевых ячейках, и только одна машина пришла с высаженной в ноль батареей. Как такое могло случиться? Неужели неисправность? Оказалось, техника тут ни при чем: коллеге так понравилась «зажигать» на этой «электрич-



ке» на горных серпантинах, что он раз за разом поднимался в гору и быстро спускался вниз, пока заряд не упал до критического. Но это ли ни лучший комплимент китайской новинке? **9**

ВОЖДЕНИЕ

В плане эмоций от вождения — это лучший «китаец», на котором мне приходилось ездить. Запас хода реально большой, особенно если ездить в городе.

9

САЛОН

Ретро-мотивы гармонично сочетаются с ЖК-экранами. Вместо голого пластика в отделке доминирует искусственная кожа и замша. Но не хватает ambientной подсветки, и багажник маловат.

9

КОМФОРТ

Несмотря на «драйверские» настройки, неровности подвеска отработывает неплохо. Есть вентиляция и массаж передних кресел, а второй ряд рассчитан не только на детей.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

На высочайшем уровне: есть даже центральный эйрбэг. Но, за счет радара в переднем бампере, отвечающем за автоторможение, у версии GT уровень активной безопасности выше.

10



- +** БОЛЬШОЙ ЗАПАС ХОДА, ОТЛИЧНАЯ ДИНАМИКА И УПРАВЛЯЕМОСТЬ, ЯРКАЯ ВНЕШНОСТЬ, ЕВРОПЕЙСКИЙ ЗАРЯДНЫЙ РАЗЪЕМ, ЦЕНА НИЖЕ, ЧЕМ В ЕС.
- КРОХОТНЫЙ БАГАЖНИК, ОТСУТСТВИЕ ЗАПАСКИ, ЗАРЯДНЫЙ РАЗЪЕМ С ЛЕВОЙ СТОРОНЫ, НЕБОЛЬШОЙ ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ.

ВЕРДИКТ

9,5

«ЭЛЕКТРИЧКА» GREAT WALL ОКАЗАЛАСЬ НА УДИВЛЕНИЕ «ДРАЙВЕРСКОЙ», А ТАКЖЕ ЛИШЕННОЙ ГЛАВНОГО НЕДОСТАТКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ — МАЛОГО ЗАПАСА ХОДА. ТЕ, КТО РАНЬШЕ ФАНАТЕЛ ОТ MINI, БУДУТ ПРИЯТНО УДИВЛЕНЫ КИТАЙСКОЙ НОВИНКОЙ: С УЧЕТОМ ЯРКОГО ДИЗАЙНА И КЛАССНО НАСТРОЕННОГО ШАССИ, У ORA 3 ПО ФАКТУ НЕТ КОНКУРЕНТОВ В РОССИИ.

КОНКУРЕНТЫ



Evolute i-Joy
от 3 995 000 Р



Omoda E5



«Москвич Zeo»
от 3 950 000 Р

ORA 03

Габариты	4235x1825x1603 мм
База	2650 мм
Снаряженная масса	1665 кг
Полная масса	1970 кг
Клиренс	145 мм
Объем багажника	228/858 л
Емкость аккумулятора	63 кВт·ч
Двигатель	электрический, 171 л. с., 250 Нм
Трансмиссия	редуктор привод передний
Размер шин	215/50R18
Динамика	150 км/ч; 8,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	16,5 кВт·ч на 100 км в смешанном цикле



ПОЛИГОН

JETOUR X70 PLUS



СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЙ КРОССОВЕР X70 Plus стал третьей моделью в линейке бренда Jetour на российском рынке. В отличие от экстравагантного Dashing, который своим внешним видом напоминает смесь «Кайена» с «Урусом», «семидесятка» более консервативна и нацелена на семейную аудиторию, как и старшая модель X90 Plus.

В эпоху, когда каждый второй автомобиль из Поднебесной пытается шокировать публику своим дизайном, Jetour X70 Plus выглядит совершенно обычным и привычным. Никаких тебе гипертрофированных решеток, странных изощрений с опти-

кой и прочих самовыражений. Чем не корейский или японский кроссовер образца 2020-го года?! А значит, никакого лишнего мешающего внимания публики со стороны.

У «семидесятки» вполне стандартные пропорции, неброская шестиугольная решетка, аккуратная передняя оптика, уже привычная всем диодная «монобровь» сзади, защитный контур из черного неокрашенного пластика по периметру, 18-дюймовые диски... В общем, ничего такого, что могло бы зацепить взгляд «красной тряпкой». Но при этом выглядит кроссовер вполне неплохо и гармонично.

Внутреннее убранство тоже можно в целом назвать консервативным. Ведь все мы уже привыкли к единому вытянутому планшету,

в который объединены панель приборов с тачскрином медиасистемы. Консерватизма добавляют прямые линии в архитектуре интерьера, темное исполнение и широкая рукоять фиксируемого селектора трансмиссии, на которую можно положить руку и вальяжно катить по шоссе.

Вальяжно в X70 Plus действительно можно устроиться. Откинуться назад, закинув ногу на ногу, и наблюдать за облаками в панорамной крыше. Но на заднем ряду! Неожиданно именно заднее правое пассажирское место оказалось самым комфортным в этом кроссовере. Угол наклона спинки почти что, как в представительских седанах F-сегмента. Места для ног достаточно. А мягкая подушка дивана не только расслабляет, но и сглаживает «зуд» от дороги.

ЗВЕЗДОЧКА ИЗ ПОДНЕБЕСЬЯ

JETOUR X70 PLUS ЦЕНА: ОТ 2 999 900 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ЧТОБЫ ЯВНО ПОДЧЕРКНУТЬ СВОЕ ТУРИСТИЧЕСКОЕ АМПУА, РОССИЙСКИЙ ОФИС JETOUR РЕШИЛ ОБЪЕДИНИТЬ ПЕРВЫЙ ТЕСТ-ДРАЙВ НОВОГО КРОССОВЕРА X70 PLUS СО СТАРТОМ ПРОГРАММЫ КЛИЕНТСКИХ ТУРОВ «СОЗВЕЗДИЕ ПУТЕШЕСТВИЙ». НЮАНС ОДИН. У СРЕДНЕРАЗМЕРНОГО СЕМЕЙНОГО «ЗВЕЗДОЛЕТА» ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД, ТАК ЧТО МАРШРУТЫ ПО МЛЕЧНОМУ ПУТИ ПРИХОДИТСЯ ВЫБИРАТЬ ОГРАНИЧЕННЫЕ

□ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО JETOUR



ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

Клавиши регулировок кресел расположены на дверных картах, как у флагманских моделей Chery.



В ТРЕНДЕ

Цифровая приборная панель понятна, а ее интерфейс логичен.



Жаль, из развлечений там только подлокотник с подстаканниками.

Переднее пассажирское кресло не так хорошо сглаживает тремор от дорожных неровностей. К тому же оно расположено высоко. Постоянно хочется опуститься ниже, а предел уже достигнут. У водительского кресла диапазон выбора посадки шире и комфортнее: хочешь выше настраивайся, хочешь ниже. Но помимо подушки кресла,

о состоянии дорожного покрытия водителю непременно сообщит и руль постоянными небольшими вибрациями.

По части эргономики не все гладко. С одной стороны, в X70 Plus есть два полноценных подстаканника спереди, а не один, как на старшем X90 Plus. Есть понятная шайба для навигации по медиacentру, чтобы не тянуться пальцами на ходу в тачскрин. Есть отдельный физический «флажок» выбора режимов движения. Есть понятный и удобно расположенный блок управления «климатом» в автомобиле.

Но температуру в салоне «семи-десятка» в базовой комплектации Comfort не показывает. Можно де-

лать только холоднее или горячее. А разобраться с клавишами и кнопками управления бортовым компьютером, расположенными на руле, оказывается совсем непростой задачей. Сюда можно было бы еще добавить не доведенную до конца русификацию. Но, по меркам других автомобилей из Поднебесной, совет X70 Plus «избегать жаркого летнего ветра» просто заставляет улыбнуться случайной китайской мудрости.

Тянет X70 Plus рядная бензиновая турбочетверка 1.6, знакомая нам по Jetour Dashing и многим моделям Chery. Ах-да! Jetour — это суббренд Chery, но в России у них абсолютно разные





JETOUR X90 PLUS

Помимо «новичка» X70 Plus, в путешествии бренда Jetour приняли участие модели Dashing и X90 Plus. О Dashing мы в подробностях уже рассказали в ноябрьском номере журнала. А вот большой трехрядный кроссовер X90 Plus приятно удивил своей динамикой и управляемостью. Двухлитровый турбомотор на 244 «лошадки» весьма задорно везет 1,8-тонный большой кроссовер по серпантинам Архыза. А подвеска и электроусилитель руля позволяют буквально с ветерком пронестись по горным перевалам. При этом на тех же «лежачих полицейских» X90 Plus реагирует на много мягче, чем X70 Plus.



1 Архитектура и дизайн интерьера напоминает модели Chery. Для салона X70 Plus доступно несколько цветовых решений.
2 Палитра оттенков кузова насчитывает семь вариантов, включая ярко-красный.

рулем. В спокойном темпе X70 Plus комфортно проходит извилистые участки, радуя небольшими адекватными кренами. Динамичному же прохождению связок поворотов в первую очередь мешает пустой руль.

По разбитым дорогам X70 Plus едет весьма хорошо. Правило «больше газа — меньше ям» в этом кроссовере работает исправно. Только электронные помощники досаждают паническими активациями аварийки. А вот более тривиальные городские неровности кроссовер проходит не так хорошо. От мелких трещин на руль идет «зуд», а перед лежачими полицейскими лучше серьезно сбавлять скорость, чтобы не почувствовать на себе пинок. Да и шумоизоляция моторного отсека и боковых стекол могла бы быть лучше.

Что же до путешествий, то они ограничены асфальтом, грунтовыми и гравийными дорожками. Благо, и с такими ограничениями путешествовать по России можно далеко. Но все же с полным приводом было бы комфортнее. □

ВОЖДЕНИЕ

Хорошо ускоряется, но над рулем и подвеской еще надо поработать.



САЛОН

Хорошо выглядит, но к некоторым решениям есть вопросы.



КОМФОРТ

Хотелось бы чуть большей деликатности на неровностях и лучшей шумоизоляции.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор систем активной и пассивной безопасности.



офисы и юрлица. Двигатель форсирован до 190 сил и 275 «ньютонов», которые переваривает и отправляет на передние колеса семиступенчатый робот. Да, привод только передний.

Стартует 190-сильный X70 Plus динамично, но не азартно. Jetour Dashing с тем же мотором и той же коробкой в Москве казался более резким и взбалмошным.

Хотя «семидесятка» всего на 7 килограмм тяжелее, если судить по паспортным данным в графе «снаряженная масса».

Впрочем, более спокойный характер даже в спортивном режиме не мешает X70 Plus уверенно выходить на обгоны даже на скоростях за «сотню». Но на прямой на высоких скоростях кроссовер постоянно требует микрокоррекции

JETOUR X70 PLUS

Габариты	4724x1900x1720 мм
База	2720 мм
Снаряженная масса	1662 кг
Полная масса	1962 кг
Клиренс	204 мм
Объем багажника	438/1688 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1598 см ³ , 190/5500 л.с./мин ⁻¹ , 290/2000-4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	235/55R19
Динамика	190 км/ч, 11,7 с до 100 км/ч
Расход топлива	8,1 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ



BAIC X7
от 3 100 000 Р



Changan CS75 Plus
от 2 799 900 Р



Chery Tiggo 8 Pro Max
от 4 160 000 Р

✚ ПРОСТОРНЫЙ САЛОН, БОЛЬШОЙ БАГАЖНИК, НЕПЛОХАЯ ДИНАМИКА.

✖ ЕЩЕ НАДО ПОКОЛДОВАТЬ НАД ПОДВЕСКОЙ, ШУМОИЗОЛЯЦИЕЙ И ДОБАВИТЬ ПОЛНЫЙ ПРИВОД.

ВЕРДИКТ

7,7

СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЙ КРОССОВЕР JETOUR X70 PLUS В ЦЕЛОМ НЕПЛОХ. НА ЧЕТВЕРОЧКУ, ТАК СКАЗАТЬ. ХОТЯ ИНЖЕНЕРАМ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ ЕСТЬ ЕЩЕ НАД ЧЕМ ПОРАБОТАТЬ. НАПРИМЕР, УЛУЧШИТЬ ШУМОИЗОЛЯЦИЮ, ДОРАБОТАТЬ ПОДВЕСКУ ИЛИ С КЛАВИШАМИ НА РУЛЕ РАЗОБРАТЬСЯ. НО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, НЕОБХОДИМО ДОБАВИТЬ ПОЛНОПРИВОДНУЮ ВЕРСИЮ.



ПОЛИГОН

JAECOO J7

ПРИВЕТ, «ДЖЕКУ»!

JAECOO J7 ЦЕНА: ОТ 3 339 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ЗАПОМНИТЕ ЭТУ ФРАЗУ. ГОЛОСОВОЙ ПОМОЩНИК JAECOO J7— НЕ БЕСПОЛЕЗНАЯ ИГРУШКА: ОН МОЖЕТ, НАПРИМЕР, БЫСТРО ВКЛЮЧИТЬ РЕЦИРКУЛЯЦИЮ ВОЗДУХА ИЛИ ПОДОГРЕВ РУЛЯ, ДО КОТОРЫХ ВАМ ПРИШЛОСЬ БЫ ДОКАПЫВАТЬСЯ В ГЛУБИНАХ МЕНЮ МЕДИАЦЕНТРА. НО В ТОМ, ЧТО КАСАЕТСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ НЮАНСОВ НОВОГО КРОССОВЕРА, ВИРТУАЛЬНЫЙ «ДУХ» ПОМОЧЬ УЖЕ НЕ В СИЛАХ □ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО JAECOO





ВПЕРВЫЕ ЗА РУЛЕМ JAECOO J7 я оказался в начале осени, на внедорожном полигоне под Питером. Но по обычным дорогам проехать тогда не получилось: кроссоверы только приехали из Китая, и их еще не успели поставить на номера. Это были нетоварные версии, ввезенные по схеме параллельного импорта, с криво переведенным меню, randomным наличием шильдика AWD на крышке багажника полноприводных версий, без штатного блока ГЛОНАСС и поддержки Android Auto. На первый дорожный тест, который проходил по дорогам Чечни и Осетии, прибыли те же машины, но уже с обновленной прошивкой, хотя «допилили» ее китайцы не до конца.

Забавных надписей, вроде «режим забвения» (теперь он называется «телефон в машине»), в меню медиасистемы уже не было. Но, например, несоответствие озвучки режимов вождения, когда система говорит, что включен «Стандартный режим», а на экране написано «Комфортный», осталось. А еще при выборе режима «Грязь» (он, как и другие внедорожные пресеты, есть только на полноприводных версиях) на панели приборов появляется надпись «вошел в мутный режим». Есть и другие «перлы» перевода, вроде «индукционной двери багажника». Но все это обещают исправить в новой прошивке, которая к тому моменту, как вы прочитаете эту статью, уже должна выйти. В ней же планируется добавить Android Auto, и владельцы смартфонов на этой ОС смогут выводить карту навигации на вертикальный 14,8-дюймовый

дисплей — так же как владельцы «айфонов». Ну а купившие Jaecoo J7 со старой прошивкой смогут бесплатно обновить ее у дилера.

Вообще про мультимедиа «Джеку» стоит рассказать отдельно. Вряд ли ошибусь, если скажу, что таких же гигантских экранов в этом сегменте на российском рынке не предлагает никто. Но большой «телевизор» — это привилегия топовой комплектации. В «базе» будет экран поменьше, при этом «начинка» останется той же, включая шустрый процессор Snapdragon и 16 Гб «оперативки». Кстати, из-за величины дисплея «рабочий стол» с иконками кажется пустоватым. Зато как удобно на таком экране следить за навигацией или картинкой с камер кругового обзора, которые здесь смотрят не на 360, а на 540 градусов. Система накладывает на общую картинку изображение с того места дороги, которое только что проехали, в результате вы видите и вокруг, и под машиной. Конечно, на асфальте «заглядывать» под днище не нужно, но на бездорожье эта функция может быть полезной.

Но потенциал медиасистемы Jaecoo раскрыт далеко не полностью. Например, в меню пока пустует поле выбора скинов виртуальной приборной панели, а в выпадающем (свайп из правого верхнего угла экрана) меню быстрого доступа к часто используемым функциям не хватает расширенного выбора этих самых функций. Впрочем, все это может появиться в последующих обновлениях системы. А еще марка Jaecoo планирует запустить

в России возможность обновления системы «по воздуху» — она будет интегрирована в новую оболочку, также поддерживающую функционал удаленного доступа к машине через фирменное приложение. И тогда свежие апдейты можно будет получать гораздо быстрее.

Хорошо, что основные проблемы Jaecoo J7 (как и других отпрысков семейства Chery) можно решить на уровне программного обеспечения. Но плохо, что это ПО может меняться от модели к модели и от поставщика к поставщику. Так, у Omoda C5 и S5 GT разные производители блока приборной панели и мультимедийной системы, хотя выглядят эти системы идентично. И взять прошивку от одной модели и просто залить в другую, чтобы, например, исправить огрехи перевода, не получится. Поэтому техническим специалистам российского офиса Omoda, в который теперь входит и бренд Jaecoo, приходится при запуске каждой новой модели еще раз проходить все круги ада с выявлением проблем софта и их решением. Из-за этого процедура устранения «багов» требует больше времени, чем хотелось бы. Но, если сравнивать с отечественными производителями, китайцы реагируют и исправляют выявленные в ходе эксплуатации машины недочеты с невероятной скоростью.

Надеюсь, что производитель сможет оперативно поправить и неприятный «баг» со стартом на подъеме. Так, забравшись в го-



ПОЛИГОН

JAESOO J7

- 1 Размеры экрана медицентра впечатляют: минимальная диагональ 13,2 дюйма, максимальная – 14,8.
- 2 Места на заднем ряду достаточно, спинка дивана регулируется по углу наклона.



ры, выяснилось, что если на Jaecoo J7 остановиться на уклоне (причем не обязательно на крутом), то продолжить движение уже не получится, даже если вы будете давить на газ. Система не дает двигателю набирать обороты, а если продолжать жать на педаль акселератора, то на панели приборов и вовсе загорается сигнал о перегреве коробки. Приходится откатываться назад и брать подъем с разгона. И это не проблема какого-то конкретного автомобиля: помимо меня с тем же самым столкнулись и другие участники тест-драйва. Также я не понял логику работы системы контроля спуска с горы HDC: даже двигаясь в плавном режиме, она могла без видимых на то причин резко

ударить по тормозам. Но, по сравнению с не едущей в гору машиной, это сущий пустяк.

А еще странно реализован перевод роботизированной трансмиссии из автоматического режима в «мануальный»: нужно нажать кнопку на джойстике переключения передач и подождать, когда вместо буквы D на приборной панели загорится M. То есть быстро перейти из одного режима в другой не получится. К счастью, 7-ступенчатый робот Getrag 300 неплохо справляется с работой самостоятельно, а вот в ручном режиме случались задержки. Так, при попытке обгона тихохода, между нажатием педали газа и началом ускорения повисала неловкая

пауза: к счастью встреча была пустой. Переход в спортивный режим динамики особо не добавляет. И это обидно: ведь под капотом здесь стоит тот же 1,6-литровый турбомотор, что и у полноприводной Omoda C5, но «раздутый» со 150 до 186 л. с. Но складывается такое впечатление, что эти дополнительные 36 «лошадок» по пути из Китая где-то потерялись.

Однако дело тут не только в настройках двигателя: хотя Jaecoo J7 построен на том же шасси, что и Omoda C5, он заметно крупнее и тяжелее. К тому же прибавка мощности должна ощущаться в основном на высоких скоростях или когда двигатель раскручен, а при ускорениях с малых оборотов «вывозит» крутящий момент, который здесь остался прежним. Словом, Jaecoo J7 — это не про спорт, а про комфорт. И с комфортом здесь полный порядок: несмотря на низкопрофильную резину (18 дюймов в «базе» и 19 — в «топе»), быстрая езда по каменистым горным перевалам не заставила пассажиров страдать даже на заднем ряду. Сзади здесь вообще хорошо: высокая ровная крыша, большой запас в ногах, почти незаметная ступенька центрального тоннеля и регулируемая по углу наклона спинка дивана. Во время «скачек» по горам напрягал только

ВОЖДЕНИЕ

Приятен на асфальте, хорош на бездорожье. Но динамика «на четверочку».



САЛОН

Стильный минимализм «а-ля Тесла» отлично сочетается с качественными материалами отделки. Медицентр радует быстрой откликом, но берет на себя слишком много функций.



КОМФОРТ

Хорошая шумоизоляция, просторный задний ряд, оптимальные настройки подвески. Голосовой помощник решает проблему с управлением «климатом».



БЕЗОПАСНОСТЬ

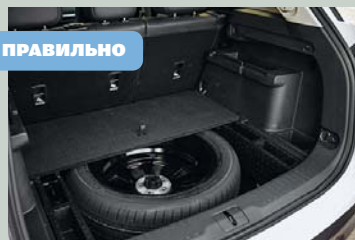
Высокая оценка по NCAP, есть куча ассистентов и полный набор эйрбэгов.



ДЕТАЛЬНО



«Зашивать» большинство функций в экран медицентра — не самое лучшее решение.



Под полом багажника находится полноразмерная запаска: для наших дорог лучше не придумаешь.



JAECOO J7

КОНКУРЕНТЫ



Chery Tiggo 7 Pro
от 2 749 900 Р



Haval Dargo
от 2 999 000 Р



Jetour X70 Plus
от 2 999 900 Р

GR 500

ТУРИСТИЧЕСКИЙ ЭНДУРО С ХАРАКТЕРОМ!



Кстати, муфта здесь может быть как ZF, так и BorgWarner, и это полный рандом, не связанный с комплектацией кроссовера. Какая муфта была на тестируемых кроссоверах, не знали даже организаторы тест-драйва. Но это и не принципиально, потому что конструктивно муфты похожи, а разные производители выбраны исключительно для диверсификации поставок. □

бренчащий короб шторки багажника — при ее раскрытии шум сразу ушел.

С погодой нам повезло — было сухо, поэтому бездорожья с грязью, чтобы опробовать «мутный режим» по пути не нашлось. Но с обычными внедорожными упражнениями, вроде диагонального вывешивания, китайский «террейн-респонс» справляется неплохо в любом режиме, так как полный привод здесь работает постоянно. Усилить внедорожные способности кроссовера, заблокировав межосевой дифференциал, не получится: полной блокировки муфты нет даже в режиме 4x4, есть только преднатяг.

JAECOO J7 AWD

Габариты	4500x1865x1680 мм
База	2672 мм
Снаряженная масса	1709 кг
Полная масса	2024 кг
Клиренс	186 мм
Объем багажника	412/1332 л
Объем топливного бака	57 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1598 см ³ , 186/5500 л. с./мин ⁻¹ , 275/2000–4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод полный
Размер шин	235/50R19
Динамика	8,9 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	10,8/6,6/8,2 л на 100 км

- ⊕ полная оцинковка кузовных панелей (включая крышу), стильный дизайн, проверенная агрегатная база, просторный салон, хорошее оснащение в «БАЗЕ».
- ⊖ прибавка мощности турбомотора не ощущается в городе, есть вопросы к софту и работе роботизированной коробки в ручном режиме.

ВЕРДИКТ

9

КИТАЙЦЫ ТОРОПИЛИСЬ ПОРАДОВАТЬ РОССИЙСКИХ ПОКУПАТЕЛЕЙ, ПОЭТОМУ ПО ЧАСТИ СОФТА МАШИНЫ ИЗ ПЕРВОЙ ПАРТИИ ОКАЗАЛИСЬ «СЫРЫМИ». ТАКОЕ СЛУЧАЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО У КИТАЙЦЕВ — ТАК ЧТО ПОДОЖДЕМ АПДЕЙТ. ПРИ ЭТОМ ПО «ЖЕЛЕЗУ» СЮРПРИЗОВ ОТ JAECOO J7 ЖДАТЬ НЕ ПРИХОДИТСЯ, ВЕДЬ АГРЕГАТНАЯ БАЗА ЗДЕСЬ ТА ЖЕ, ЧТО И У CHERY TIGGO 7 PRO/OMODA C5.





BJ40 Plus отлично сочетает дизайнерские детали и утилитарную функциональность во внешности. У него массивные боковые зеркала, рубленые фонари, крупный лючок бензобака и нарочито торчащие болты, чтобы его можно было разобрать, как конструктор.

АССОЦИАТИВНЫЙ РЯД

BAIC BJ40 PLUS ЦЕНА: ОТ 4 350 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

ДАВАЙТЕ СРАЗУ РАССТАВИМ ТОЧКИ НАД «I». BAIC BJ40 PLUS — НИШЕВЫЙ ПРОДУКТ, КАК И JEEP WRANGLER, ЗА КОТОРЫЙ ЕГО ЧАСТО ПРИНИМАЮТ. ЭТАКИЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ КАБРИОЛЕТ, КОТОРЫЙ ИГРАЕТ РОЛЬ ЭМОЦИОНАЛЬНОЙ ИГРУШКИ ДЛЯ СВОЕГО ВЛАДЕЛЬЦА. НЕ НАДО ИСКАТЬ В НЕМ ПРАКТИЧНУЮ СОСТАВЛЯЮЩУЮ. НЕ НАЙДЕТЕ! ПОЭТОМУ НЕ АКЦЕНТИРУЕМСЯ НА ЦЕНЕ В 4,5 МИЛЛИОНА, А ПРОСТО ПОЛУЧАЕМ УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ПОКАТУШЕК ПО ГРЯЗИ

□ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

МАЛЬЧИШКИ, ИДУЩИЕ В ДЕТСКИЙ САД, ПРИНИМАЮТ ЭТОТ БОЛЬШОЙ КРАСНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК С ЧЕРНОЙ КРЫШЕЙ ЗА ПОЖАРНУЮ МАШИНУ. ВОСХИЩЕННЫМИ ВЗГЛЯДАМИ ОНИ ПРОВОЖАЮТ УГЛОВАТЫЙ BJ40, ПОКА РОДИТЕЛИ ТЯНУТ ИХ ЗА РУКУ. ВПРОЧЕМ, ВЗРОСЛЫЕ СВЕРЛЯТ ВЗГЛЯДОМ «БАИК» (С УДАРЕНИЕМ НА «А») ЕЩЕ СИЛЬНЕЕ.

ИЗДАЛЕКА ИМ МЕРЕЩИТСЯ КРАСНЫЙ Wrangler, но чем ближе они подходят, тем яснее становится, что если перед ними и «Джип», то в абстрактном смысле этого слова.

«Ой! Я думал, это Jeep, а подхожу ближе, смотрю — «китаец», да?» — спрашивает один из жильцов моего двора. В десятый,

пятнадцатый или двадцатый раз мне задают этот вопрос — я уже не знаю. Киваю. Захлопываю «калитку» багажника и прыгаю за руль.

Снаружи BJ40 действительно очень похож на американскую икону. Не копия, конечно, но издали спутать легко. Особенно в красном

цвете, который прочно ассоциируется с маркой Jeep. «Мордашка» у «Баика» своя. Более широкая и угловатая. Светодиодные фары, дневные ходовые огни и противотуманки оформлены в прямоугольные блоки. А еще тут много хрома: блестит решетка радиатора, накладки на бамперах и боковых зеркалах. Ярко!

Салон не менее яркий. Если снаружи много блестящего, то внутри много красного. И при первой же встрече с ним в голове всплывает ассоциация с другой легендой — G-Class. Руль, тачскрин медицентра, круглые воздуховоды, подлокотник — все напомина-

ет салоны старых Mercedes-Benz, в особенности «Гелендвагена». К слову, интерьер может быть и более скромным, выполненным полностью в темных тонах.

Материалы отделки в целом неплохие, и собран салон добротно. Жесткий пластик встречается, но не досажает. Пожаловаться можно разве что на короткую подушку водительского кресла, отсутствие регулировки руля по вылету, нехватку Apple CarPlay и на плохое разрешение камеры заднего вида. Зато есть электронное зеркало с хорошим разрешением и камерой, спрятанной за задним стеклом в зоне работы

стеклоочистителя. А еще мне нравится, что управление медицентром продублировано шайбой и физическими клавишами — удобно.

Стоит внимательно рассмотреть BJ40 Plus снаружи, как сразу становится ясно, что, как и Wrangler, его можно «оголить» до пространственной рамы безопасности в салоне. В целом схема разборки схожа с процедурой по демонтажу панелей американского внедорожника, но чуть более хлопотна. Съемные детали у «сороковки» тяжелее, а электрические разъемы не везде удобно расположены. В любом случае, панели над голо-





ПОЛИГОН

BAIC BJ40 PLUS



1

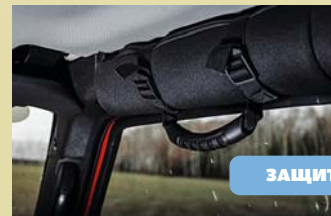
1 Проще и быстрее всего снимаются две панели над головами водителя и переднего пассажира. Их даже можно хранить в багажнике. Чтобы снять остальные детали понадобится помощь и гараж.

вой водителя и переднего пассажира можно без труда снять самому. А вот чтобы снять задний колпак, двери и опустить лобовое стекло, придется повозиться уже компании из нескольких человек, и желательно в гараже.

Техническая составляющая BAIC BJ40 Plus — классика внедорожного мира. Ну, почти классика.

В основе «сороковки» лежит рама, к которой спереди прикручена независимая подвеска, а сзади установлен мост с пружинами. Вместо блокировок — их электронная имитация. Но в BAIC обещают, что это временно. Вскоре на калининградском заводе «Автотор», где налажена крупноузловая сборка BJ40 Plus, запустят в производство

ДЕТАЛЬНО



ЗАЩИТА

Каркас безопасности в салоне покрыт мягкими материалами.



ОБЗОР

Зеркало переключается в цифровой режим, а камера расположена за дворником.

версию с блокировками дифференциалов.

«Сердце» BJ40 Plus — двухлитровая бензиновая турбодвигатель, форсированная до 225 сил. Переваривает тягу в 380 Нм восьмиступенчатая автоматическая коробка с понижайкой. Полный привод реализован по принципу part-time: задняя ось — ведущая,



2 Обилие красных акцентов в салоне может показаться пошлым. Но BJ40 Plus доступен и в более консервативном полностью черном исполнении. Цифровая приборная панель понятна и логична, а вот медиасистема староват.



перед — жесткоподключаемый. Кроме того, к внедорожному арсеналу смело можно добавить короткие свесы, дорожный просвет в 240 мм и две пары мощных буксировочных проушин спереди и сзади.

По раскисшей от осенних дождей колее, среди леса BJ40 Plus прет уверенно даже с имитацией блокировок. О нехватке настоящих блокировок я вспомнил, только когда пытался преодолеть очередное упавшее посреди дороги дерево. И, вовремя одумавшись, решил вернуться обратно к дивизиции. И так уже было далеко бежать за трактором...

К обычной городской среде BJ40 Plus вполне приспособлен, но постоянно будет напоминать о своем внедорожном характере тычками, вибрациями и скрупулезным сбором всех типов дорожных неровностей.

Крены есть, но досаждают в поворотах несильно. К примеру, тот же Tank 500 качается ощутимее. Резво «сороковка» набирает скорость. Особенно в спортивном режиме. Коробка долго держит пониженную передачу, двигатель

быстро раскручивается до рабочих оборотов, и красный «кубик» шустро обгоняет поток автомобилей.

Жаль, при ежедневном передвижении по городу радость от задористого характера внедорожника затмевается нюансами, с которыми приходится уживаться. Тряска и шум, назойливо наполняющий салон после 100 км/ч, — расплата за кузов-кабриолет, и с этим ничего не поделаешь. Но часто ли владелец будет ездить на BJ40 Plus без крыши? Вопрос открытый. □

ВОЖДЕНИЕ

Если говорить о внедорожье, то можно смело ставить высокий бал. Особенно, когда появится версия с блокировками. Но в городе BJ40 утомляет.



САЛОН

Скромно хорошо. Есть выбор по цветам. Но подушка водительского кресла короткая и нет Apple CarPlay.



КОМФОРТ

В угоду внедорожным амбициям и концепции разборного автомобиля комфорт закономерно похертовали.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор ассистентов активной и пассивной безопасности.



BAIC BJ40 PLUS

Габариты	4630x1925x1871 мм
База	2745 мм
Снаряженная масса	2080 кг
Полная масса	2505 кг
Клиренс	210 мм
Объем багажника	532/965 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 2000 см³, 225/5500 л.с./мин⁻¹, 380/3600 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	265/65R17
Динамика	160 км/ч
Расход топлива	9,4 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ



Tank 300
от 4 099 000 Р



UA3 Hunter
от 1 390 000 Р

- + КЛАСНО ЛАЗИТ ПО ЛЕСАМ И ПОЛЯМ, ДОСТАВЛЯЕТ МНОЖЕСТВО ЭМОЦИЙ, РАЗБИРАЕТСЯ И ШУСТРО РАЗГОНЯЕТСЯ.
- МНОГО ТРЯСКИ НА ОБЫЧНЫХ ДОРОГАХ И МНОГО ШУМА.

ВЕРДИКТ



BAIC BJ40 PLUS — КЛАСНАЯ И ЭМОЦИОНАЛЬНАЯ... ИГРУШКА. ДА, ОН НЕ ПРАКТИЧЕН. ДА, НЕ КОМФОРТЕН ДЛЯ ПОЕЗДОК ПО ГОРОДУ. НО Я УВЕРЕН, ЧТО ДАЖЕ В САМОМ ЗАКОСТЕНЕЛОМ СНОБЕ ЭТОТ КРАСНЫЙ «КУБ» ПРОБУДИТ ДЕТСКИЙ ЗАДОР. СНЯТЬ КРЫШУ, ПРОНЕСИТЬСЯ ПО ПЛЯЖУ НА МАНЕР АМЕРИКАНСКИХ ФИЛЬМОВ ПРО МАЛИБУ. ЧТО Ж, ОСТАЛОСЬ ТОЛЬКО НАЙТИ ПЛЯЖ.



разные машины, с оригинальным дизайном фар, решетки радиатора и бампера. Причем оптика здесь отличается не только формой, но и содержанием: если на «Москвич 6» уже в начальной комплектации ставятся матричные фары, у которых пять линз и 142 светодиода, то даже у «топового» JAC J7 светодиодные фары попроще, где линзы только две, а в «базе» и вовсе будут галогенки. Дизайн кормы у лифтбэков также совершенно иной, хотя по конфигурации пятой двери и того, что за этой дверью находится, отличий нет: багажник вмещает 540 литров, и по практичности он на голову выше седанов, хотя по-

ВТОРАЯ МОДЕЛЬ, СБОРКА которой была запущена на бывшем заводе Renault после его ребрендинга в МАЗ «Москвич», — это большой лифтбэк. Модель того же «восточного партнера», который помог возродить позабытый отечественный автомобильный бренд, а также перезапустить предприятие, брошенное французскими хозяевами, которые сбежали из Москвы так же стремительно, как до них два века тому назад бежало напо-

леоновское войско. Но, в отличие от кроссовера «Москвич 3», у которого в России был брат-близнец JAC JS4 (сейчас он у нас уже не продается), у «шестерки» точного аналога на отечественном рынке нет. Ведь это не JAC J7, а Sehol Yao — модель дочернего «джаковского» бренда, которая отличается и снаружи, и внутри.

Много ли таких отличий? Много. Если поставить оба лифтбэка рядом, то анфас это будут совершенно

ИДЕАЛЬНЫЙ КАНДИДАТ

«МОСКВИЧ 6» ЦЕНА: ОТ 2 626 000 ₽
В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ПОМНИТЕ НЕДАВНЕЕ ЗАЯВЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА О ТОМ, ЧТО ПРАВИТЕЛЬСТВО НАМЕРЕНО ПЕРЕСАДИТЬ ЧИНОВНИКОВ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ? «МОСКВИЧ 6» ИДЕАЛЬНО ПОДХОДИТ НА ЭТУ РОЛЬ! НЕБРОСКИЙ ВНЕШНЕ, НО КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ И ТИХИЙ ВНУТРИ, ТАКОЙ АВТОМОБИЛЬ ТОЧНО НЕ ВЫЗОВЕТ НАРОДНОГО ГНЕВА, НАПРОТИВ, ТЕМ САМЫМ ЧИНОВНИК НАМЕКНЕТ СВОЕМУ ЭЛЕКТОРАТУ, ЧТО ОН С НИМ В ОДНОЙ ЛОДКЕ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО «МОСКВИЧ»



борники изолированного от салона грузового отсека с этим не согласятся. А вот в профиль модели очень похожи — вплоть до подштамповок на боковинах и маленьких окошек на задней стойке.

В салоне отличий тоже немало. У «Москвича» штатный 10,4-дюймовый экран медиасentra не интегрирован в торпедо, как у «Джака», а закреплен на отдельной консоли. Хотя сам экран, начиная от сенсорных регуляторов скорости обдува и температуры на широких рамках, до не впечатляющего дизайном и функциональностью меню, — здесь тот же самый. Под экраном лифтбэка отечественной сборки есть блок физических клавиш, хотя самых востребованных, вроде включения рециркуляции воздуха

1 Места на втором ряду не так много, как ожидаешь, но и тесным его не назовешь. А вот отсутствие подогрева заднего дивана — это минус, так как он штатно обит холодным ковром, при этом тепло поступает сюда в основном только через дефлекторы в центральной консоли.

или подогревов сидений, здесь нет: они запрятаны в меню, и чтобы добраться до желаемой функции при включенном Apple CarPlay или Android Auto, нужно проделать многоходовку. О «зимнем пакете», куда вошел бы подогрев руля, лобового стекла и задних сидений, покупателям «шестерки» пока приходится только мечтать: сроки, когда эти опции могут появиться на серийных машинах, не известны.

Руль у «шестерки» оригинальный — в том смысле, что не такой, как у JAC J7 и кроссовера «Москвич 3»: у него четыре спицы и другой дизайн кнопок. Первоначально я не мог разобраться, как переключать аудиотреки и радиостанции — отдельной кнопки для этого нет. Но, оказалось, нужно просто нажать качельку громкости. Причем такой функционал «два в одном» оказался даже удобнее традиционного решения с двумя отдельными клавишами! Управление «круизом» также осуществляется с руля, но кроме

выбора скорости никаких регулировок здесь нет. Радарный круиз-контроль, как и система удержания в полосе с прочими электронными ассистентами, здесь отсутствуют даже в «максималке», и в ближайшей перспективе их внедрение на «Москвич 6» не планируется.

Есть отличия и по силовым агрегатам. Если JAC J7 доступен в России с единственным 1,5-литровым турбомотором с распределенным впрыском мощностью 150 л. с., работающим в паре с 5-ступенчатой «механикой» или вариатором, то для «Москвича» доступны две «полторашки». Помимо вышеупомянутого мотора, который штатно оснащен CVT марки Punch, также доступен 174-сильный агрегат с непосредственным впрыском — он идет в связке с 6-ступенчатым преселективным роботом собственной конструкции. Кстати, эти версии отличаются не только мощностью и типом трансмиссии: у более мощного «Москвича» имеется нефиксируемый джойстик коробки передач, который находится ближе к водителю. При этом кноп-





ка запуска двигателя здесь расположена не очень удобно: перед рычагом. Ну а кнопка ЭРА-ГЛОНАСС вообще кустарно врезана в площадку перед подлокотником — словно это не серийно выпускаемый в России автомобиль, а машина, ввезенная по параллельному импорту.

Что еще не понравилось на месте водителя, так это малый запас места над головой (часть пространства «съел» люк) и отсутствие регулировки руля по вылету. Хотя здесь критерии удобно-неудобно размыты, так как они сильно зависят от роста, осанки и привычки водителя устраиваться за рулем. Графика электронной приборной панели хоть номинально имеет три варианта дизайна, по факту это одно и то же блюдо, поданное под разными соусами. Как выглядят аналоговые приборы в базовой версии — интрига, не исключено, что они окажутся лучше электронных.

1 Передние сиденья понравились жестким анатомическим профилем спинки, хотя подушка коротковата.

2 Диагональ электронной панели приборов — всего 7 дюймов. Графика однотипная во всех трех вариантах дизайна.

3 Овальная эмблема «Москвича» четко вписалась на место китайского логотипа на руле.

Кресло водителя имеет только одну клавишу электропривода (у переднего пассажира все настройки кресла механические), позволяющего регулировать его высоту и продольное перемещение. Наклон спинки регулируется вручную — ее жесткий анатомический профиль мне пришелся по душе.

Как едет базовый лифтбэк с вариатором — сказать не могу: на тесте были только «топовые» модификации. Но связка из мотора в 174 сил и робота работает почти идеально. Почему почти? На малых скоростях электронный мозг иногда путается в передачах, невпопад включая пониженную, но случается такое редко. При этом, воспользовавшись подрулевыми лепестками, коробку можно моментально перевести в ручной режим — например, если нужно затормозить двигателем или, наоборот, резко ускориться. Если после этого лепестки какое-

то время не трогать, коробка переходит в автоматический режим. Удобно! Средний расход топлива радует: с толканием в пробках, прогревами на парковках и перегонами по трассе вышло 7,5 литров. Для такой большой машины это немного.

В салоне мотор ведет себя тихо, да и в целом машина не досажает шумом: только на скоростях за сотню со стороны передних боковых стекол доносится легкий аэродинамический шелест. Подвеска на удивление неплохо настроена: при езде по разбитому асфальту даже сзади не ощущаешь дискомфорт. Но и комфортабельным задний ряд не назовешь. Нет, речь не про тесноту: места здесь достаточно, хотя, учитывая габариты и колесную базу лифтбэка, изначально ожидаешь большего простора. Проблема в другом — сзади холодно. Обдув в ноги задние сиденья ощущают слабо, а тепло из дефлекторов в цен-



ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

Зажав качельку громкости на руле можно переключать радиостанции и музыкальные треки.



СТРАННО

Кнопка ЭРА-ГЛОНАСС, врезанная в площадку перед подлокотником, смотрится кустарно.



1



2



3

тральной консоли идет только тогда, когда в меню климат-контроля поток воздуха направишь по центру «вольвовского» человечка. А ведь за бортом было всего 7-8 градусов со знаком минус: как же буду чувствовать себя пассажиры «галерки» при 20- и 30-градусных морозах, учитывая отсутствие здесь подогревов и штатную обивку сидений кожаном?

С другой стороны, если речь идет о чиновниках, то выбирать им особо не из чего: «Москвич 6» — это пока единственный отечественный автомобиль в данном классе. Есть, конечно, еще близкие по габаритам Kaiyi E5 и VAIC U5 Plus калининградской сборки, которые в теории тоже подходят для госзакупок, но в «Москвиче» за конкурентов их не считают — в первую очередь из-за бюджетных материалов отделки.

Чиновничьи автопарки насчитывают сотни тысяч машин, и всех их в скором времени придется менять, так как нынешние модели, оставшиеся без гаран-

тийной поддержки автопроизводителей из недружественных стран, держать на балансе рискованно. Это же касается и автопарка ГИБДД: здесь китайско-российский лифтбэк мог бы заменить «Октавии» и «Камри». А есть еще такси и каршеринги, и кто знает, не примет ли государство закон, запрещающий использовать в данных сервисах машины не местной сборки? В общем, шестому «Москвичу» определенно есть где разгуляться. Однако сам автопроизводитель оценивает корпоративные продажи (сюда входят как коммерческие, так и государственные структуры) весьма скромно — в 10% объемов выпуска модели.

Сейчас «Москвич 6» доступен в двух комплектациях: «Комфорт» и «Бизнес». В первой имеются две подушки безопасности, 17-дюймовые легкосплавные диски, медиасервис с Apple CarPlay и Android Auto, круиз-контроль, бесключевой доступ, дистанционный запуск двигателя, камера заднего вида,

4 Багажник большой, но не изолирован от салона и погрузочная высота великовата.

Под полом — докатка.

5 Жаль, что на тесте не было версии с мотором мощностью 136 л. с. и вариатором, а вот 174-сильный лифтбэк едет неплохо.



датчики парковки, полностью светодиодная оптика, обивка салона кожаном, кондиционер, а также подогрев передних сидений. Вторую версию отличают боковые подушки безопасности, люк с электроприводом, электронная приборная панель диагональю 7 дюймов, климат-контроль и система кругового обзора — за все это нужно доплатить 200 тысяч, а еще 150 тысяч потянет более мощный мотор. Позднее будет третья комплектация, «Престиж», в которой появится электропривод двери багажника, шторки безопасности и панорамная крыша. Но ее цена уйдет за три миллиона.

ВОЖДЕНИЕ

Машина едет и управляется без азарта, но быстро и с комфортом доведет из пункта А в пункт Б может. Порадовала возможность отдельной настройки производительности усилителя руля.

8

САЛОН

Материалы отделки тактильно приятны, но взгляду зацепиться не за что. Графика приборной панели и меню мультимедиа сделана на «трючку», а кнопка ЭРА-ГЛОНАСС — это, вообще, нечто.

8

КОМФОРТ

К подвеске и шумоизоляции вопросов нет, а вот отсутствие подогревов второго ряда и лобового стекла — это минус.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Подушек пока — максимум 4. Нет адаптивного «круиза», системы автоторможения и других водительских ассистентов, с другой стороны, многие ими и так не пользуются.

7



«МОСКВИЧ 6»

Габариты	4770x1820x1492 мм
База	2760 мм
Снаряженная масса	1560 кг
Полная масса	1910 кг
Клиренс	140 мм
Объем багажника	540 л
Объем топливного бака	55 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1499 см³, 174/5500 л.с./мин¹, 280/1800-3500 Нм/мин¹
Трансмиссия	робот., 6-ступ., привод передний
Размер шин	225/45R18
Динамика	170 км/ч; 8,0 с до 100 км/ч
Расход топлива	8,9 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ



Changan Lamore от 2 789 900 р



JAC J7 SUV от 2 480 000 р



Livan S6 Pro от 2 549 900 р

- +** КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ И ТИХИЙ САЛОН, КАЧЕСТВЕННАЯ ОТДЕЛКА, НЕПЛОХАЯ ДИНАМИКА И УПРАВЛЯЕМОСТЬ, БОЛЬШОЙ БАГАЖНИК С УДОБНЫМ ДОСТУПОМ.
- НЕТ ПОЛНОЦЕННОГО «ЗИМНЕГО ПАКЕТА», МАЛО МЕСТА НАД ГОЛОВОЙ ПЕРЕДНИХ СЕДОВ, КУСТАРНАЯ КНОПКА ЭРА-ГЛОНАСС, ХОЛОДНЫЙ ЗАДНИЙ РЯД.

ВЕРДИКТ

7,5

СЕЙЧАС СТРОИТЬ ПЛАНЫ — ДЕЛО НЕБЛАГОДАРНОЕ. ХОТЯ НА «МОСКВИЧЕ» ЭТО ДЕЛАТЬ ПЫТАЮТСЯ И ДАЖЕ НАМЕТИЛИ ЛОКАЛИЗАЦИЮ «ШЕСТЕРКИ» СО СВАРКОЙ И ОКРАСКОЙ КУЗОВОВ НА 2025 ГОД. НУ А ПОКА СТОИТ ДОЖДАТЬСЯ ХОТЯ БЫ НОРМАЛЬНОЙ КНОПКИ ЭРА-ГЛОНАСС — ЕДИНСТВЕННОЙ РОССИЙСКОЙ ДЕТАЛИ В ЭТОМ АВТОМОБИЛЕ.



КУПИТЬ ИЛИ ПОДОЖДАТЬ?

□ **CHERY TIGGO 7 PLUG-IN HYBRID** ЦЕНА: 3 999 900 ₽

В ПРОДАЖЕ: С ОКТЯБРЯ 2023 Г.

□ **CHERY TIGGO 8 PRO PLUG-IN HYBRID** ЦЕНА: 5 199 000 ₽

В ПРОДАЖЕ: С ОКТЯБРЯ 2023 Г.

КОМПАНИЯ «ЧЕРИ АВТОМОБИЛИ РУС» ВКУПЕ С СУББРЕНДАМИ БЬЕТ ВСЕ МЫСЛИМЫЕ РЕКОРДЫ ПО ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ОБНОВЛЕНИЙ И МОДИФИКАЦИЙ МОДЕЛЕЙ НА НАШЕМ РЫНКЕ. ЗАБАВНО, ЧТО ЭТО УЖЕ НИКОГО НЕ УДИВЛЯЕТ, К РАЗНООБРАЗИЮ КАК-ТО БЫСТРО ПРИВЫКЛИ. ОГЛЯДЫВАЯСЬ НА НОВЕЙШУЮ АВТОМОБИЛЬНУЮ ИСТОРИЮ, НЕ ПРИПОМНЮ, ЧТОБЫ КТО-ТО РАЗВИВАЛ ТАКУЮ БУРНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

□ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ □ ФОТО CHERY

ЕЩЕ ОДИН ИЗ ПРИЗНАКОВ времени. Ну поверили бы вы несколько лет назад, что слово «роскошный», прилагательное, обозначающее качество предмета, будет применяться к автомобилям марки Chery? Я бы счел это издевательством, причем не тривиальным, а каким-то изысканным, с подтекстом. Некоторые и сейчас не готовы принять это не то что как факт, но даже и слушать не захотят, признав такое утверждение оксюмороном. А если откровенно, между «Амулетом», первыми «Тиггами» и современными автомобилями от «Чери», если не вселенная, то путь пройден немалый. И хотя непримиримые противники китайского автопрома приводят железобетонный, по их мнению, аргумент, а что станет с этими «елочными игрушками» через не-



сколько лет? Тем не менее первые модели «Чери» до сих пор встречаются на дорогах нашей необъятной родины, и некоторые из них отнюдь не в плачевном состоянии.

Яркий пример скорострельного обновления Chery Tiggo 8 Pro Plug-in Hybrid — только в начале лета вышел «е+», а «семерка» с батареей — это уже полноценная новинка. Так чем отличается «8 Плагин-гибрид» от Chery Tiggo 8 Pro e+? По технике — практически ничем. Но выглядит иначе, появились новые детали интерьера и, самое главное, он стал «люксовее», как бы ни трудно было воспринять эту характеристику критикам автомобилей из КНР. Снаружи — это тот же обновленный 8 Pro Max, с объединенной светодиодной полосой задней оптикой. Внутри интерьер повторяет флагмана 8 Pro Max с «яхтенным» селектором переключения передач и изогнутым центральным дисплеем — по мне, так это элемент дизайна, но, говорят, водителю так будет удобнее считывать информацию и управлять системой. Вот, например, изогнутые телевизоры у нас не прижились, а выглядят выразительно.

Для переднего пассажира предусмотрены удобства первого класса: раскладывающееся кресло, оттоманка под ноги, естественно складывающаяся, ну и массаж спины, которая, по мнению производителей, должна подвергаться релаксации, а спина водителя почему-то нет. Правда, если запрос из России будет услышан, у водителя кресла эта опция появится значительно быстрее, чем произойдет очередное обновление. Для китайцев дополнить конфигурацию — плевое дело. Главное, чтобы цену не сильно откорректировали. Сегодня она составляет 5 199 900 руб., и комплектация единственная, топовая Ultimate. Если рассмотреть кредит, трейд-ин и разные компенсации, суммарная выгода достигнет миллиона.

Хотя гибриды — продукт не массовый, первые «ешки» раскупили практически полностью. Но ведь и было-то их не так много, в сравнении с традиционными авто. Про философию гибридов производители говорят, это комфортная история для того, чтобы пересечь из автомобиля с обыч-

ным ДВС на «электричку». В чем удобство? Судите сами — хочешь, поезжай на бензине и не думай про электричество. Или заряди батарею до 98% и катайся на сплошном электричестве, по городу на работу и обратно, не думая про расход топлива, а если разрядится батарейка — не беда, ДВС тут как тут.

Запас хода на электричестве заявлен 80 км. Разумеется, рассчитывать надо километров на 50, а в холодное время и того меньше. Но многим на ежедневные городские поездки вполне хватит. А ночью зарядил батарею и по новой. Но вот незадача, во дворах многоквартирных домов зарядку днем с огнем не сыщешь. А часто ли вам доводилось видеть кабель выброшенный из окна многоэтажки в Москве или, скажем, в Санкт-Петербурге? Мне вот тоже не доводилось. А в Ханты-Мансийске, например, это рядовое явление. Правда, провода там кидают не для зарядки батареи, а для подогрева двигателя. При сильно отрицательных температурах здорово помогает. Если есть подземный паркинг, то звезды сошлись, загородный дом тоже подойдет, но оттуда и пробег длиннее.

Но вернемся к машине. Отличие от чисто бензинового брата — лючок на левом переднем





+ ВЫДАЮЩАЯСЯ ДИНАМИКА,
НИЗКИЙ РАСХОД ТОПЛИВА.

- ВМЕСТО ЗАПАСКИ — РЕМКМПЛЕКТ.

Ранее производитель аккуратно сообщал, что проехать с полностью заряженной батареей и залитым баком можно до 1000 км. А можно ли в реальности добиться такого результата? Если следить за расходом электроэнергии, грамотно использовать режимы рекуперации при условиях вождения близких к идеальным, что в жизни случается не так часто, — вполне. За счет пониженного (благодаря 135-килограммовой тяговой батарее) центра тяжести, от гибридной «семерки» ожидаешь стабильного поведения на дороге, минимальных кренов и если не филигранной, то, по крайней мере, точной управляемости.

Трасса от Иркутска до бухты Ая на Байкале — это 200 км дороги с различным покрытием, местами с буграми и сильно подуставшим асфальтом. И если в городе с его плотным трафиком подвеска велала себя стандартно, то на трассе ее жесткость удалось почувствовать сполна. Боковые крены в поворотах вопреки ожиданиям не исчезли, а на мелких ухабах, где от дорожного покрытия остались

TIGGO 7 PLUG-IN HYBRID

крыле, под которым разместилось гнездо для зарядного устройства Type 2. Полная зарядка длится от 2,5 до 7 часов в зависимости от мощности зарядного устройства. Батарею под днищем можно рассмотреть, наклонившись с левой стороны автомобиля, справа она прикрыта системой выпуска выхлопных газов. Автомобиль оснащается 19-дюймовыми колесными дисками, у него обновленная решетка радиатора, лого с подсветкой, оригинальный задний спойлер с интегрированным T-образным стоп-сигналом. Ну и, конечно, другое название. Тут есть от чего за голову схватиться — не каждый мгновенно разберется в модификациях.

Если прообраз новой гибридной «восьмерки» представили в начале июня, то промежуточную «семерку» мы не видели — это первая гибридная версия этой серии. Смотрится этот автомобиль сбалансировано и кажется более цельным за счет гармоничных пропорций кузова. У гибридной «семерки» современная строгая по форме решетка радиатора, новый бампер с массивными вставками, декорированными косыми синими линиями, оригинальные колесные диски с графическими накладками, и такое же цветое решение заднего спойлера, поддерживающее общую концепцию визуального отличия гибрида. Изменений в интерьере практически незаметно.

Силовая установка в гибридных «семерке» и «восьмерке» одинако-



вая. Основной двигатель — 1,5-литровый SQRE4T15C с отдачей 147 л. с., и два электромотора общей мощностью 88 л. с., один из которых может работать как в режиме генератора, так и стартера. Суммарная мощность составляет 235 л. с. С ними агрегируется трехступенчатая коробка передач DST с тремя сцеплениями мокрого типа. Режимов работы — девять. Например, используется один электродвигатель, параллельное включение двух электродвигателей и ДВС. Режимы включаются автоматически, в зависимости от условий вождения. Самостоятельно можно выбрать движение только на электротяге или комбинированный режим, а также использовать три режима рекуперации энергии. Если вдруг случится, что батарея полностью разряжена, то движение продолжится только с использованием ДВС, расход топлива, соответственно, вырастет.

Интересно, что суммарный заявленный запас хода у обеих автомобилей составляет 1000 км.



1 Для подзарядки удобнее приобрести настенную 7,5 кВт станцию у дилера, она позволит полностью восполнить батарею за 2,5 часа.

CHERY TIGGO 7 PLUG-IN HYBRID

Габариты	4513x1862x1696 мм
База	2670 мм
Снаряженная масса	1771 кг
Полная масса	2081 кг
Объем топливного бака	60 л
Силовая установка	ДВС: бензиновый, 4-цилиндр., 1498 см ³ , 147/5500 л. с./мин ⁻¹ , 210/1750–4000 Нм/мин ⁻¹ ; два электродвигателя общей мощностью 88 л. с. суммарная мощность 235 л. с.
Трансмиссия	автоматич., 3-ступ., привод передний
Динамика	180 км/ч; 7,4 с до 100 км/ч
Расход топлива	1,8 л на 100 км в смешанном цикле

одни воспоминания, вдруг всплыло давно забытое слово «козлить». Разумеется, не как на древних «узиках», но корма неожиданно резко подпрыгивала, а лечилась эта беда выбором более спокойного скоростного режима. Зато на участках с хорошим покрытием автомобиль превращался если не в гоночный болид, то демонстрировал выдающуюся динамику разгона, ровную и без провалов.

Опасения вызывал последний участок горной грунтовки с острыми камнями и булыжниками разного калибра. Геометрическая проходимость «семерки», несмотря на наличие батареи под днищем, оказалась вполне сносной. Даже учитывая, что привод автомобиля передний, а колесная база всего на 4 см короче, чем у восьмой серии, легкое и даже среднее без-

2 Обновленный интерьер гибридной «восьмерки» солиднее и современнее, практически исчезли глянцевые поверхности, собирающие отпечатки пальцев.
3 Комфорт третьего ряда условный.



+ УСТОЙЧИВОСТЬ ПРИ ДВИЖЕНИИ, КОМФОРТ.

- НЕДОСТАТОЧНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЗОВ.

TIGGO 8 PRO PLUG-IN HYBRID



дорожье, при выборе правильного режима движения, для гибридной «семерки» непреодолимым препятствием не стало. Средний расход не превысил 6,5 литров. Допускается использовать бензин с октановым числом 92. Напротив, гибридная «восьмерка» с точно такой же по весу тяговой батареей демонстрировала совсем иное поведение на той же трассе, боковая раскачка минимальна, продольная практически не ощущается, настройки подвески позволяют преодолевать рваные участки покрытия комфортно, безо всякого зубодробительного эффекта. При наличии одинакового силового агрегата и трансмиссии, надо признать, что гибридные «семерка» и «восьмерка» — автомобили совершенно разного класса. □

CHERY TIGGO 8 PRO PLUG-IN HYBRID

Габариты	4722x1860x1705 мм
База	2710 мм
Снаряженная масса	1844 кг
Полная масса	2323 кг
Объем топливного бака	60 л
Силовая установка	ДВС: бензиновый, 4-цилиндр., 1498 см ³ , 147/5500 л. с./мин ⁻¹ , 210/1750-4000 Нм/мин ⁻¹ ; два электродвигателя общей мощностью 88 л. с. суммарная мощность 235 л. с.
Трансмиссия	автоматич., 3-ступ., привод передний
Динамика	180 км/ч; 7,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	1,5 л на 100 км в смешанном цикле

ВЕРДИКТ

СТОИТ ЛИ ПЕРЕПЛАЧИВАТЬ ЗА ГИБРИДНЫЕ ВЕРСИИ CHERY TIGGO 7 И TIGGO 8 PRO? ОТВЕЧУ ТАК: ДА, ЕСЛИ УСЛОВИЯ ВАШЕГО ПРОЖИВАНИЯ ПОЗВОЛЯЮТ ПЕРИОДИЧЕСКИ ПОДЗАРЯЖАТЬ АВТОМОБИЛЬ ДОМА. И НАДО СЕРЬЕЗНО ПОДУМАТЬ, ЕСЛИ ВЫ ТАКИМИ УСЛОВИЯМИ НЕ РАСПОЛАГАЕТЕ, А ДВИЖЕТ ВАМИ ТОЛЬКО ЖЕЛАНИЕ СЭКОНОМИТЬ НА ТОПЛИВЕ.



ПОЛИГОН

DONGFENG DF6

ПЕРЕВОЗЧИК С ЯПОНСКОГО

DONGFENG DF6 ЦЕНА: ОТ 3 299 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

«Я САМ ОБМАНЫВАТЬСЯ РАД!» ЗНАМЕНИТАЯ ФРАЗА ТОЧНО ПОДХОДИТ К ЭТОЙ ОСОБЕННОЙ ПРЕМЬЕРЕ. НЕДАВНО ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ НАШЕМУ РЫНКУ DONGFENG DF6 ПО ФАКТУ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕГАЛЬНЫМ И БЛИЗКИМ ПО КОНСТРУКЦИИ ДВОЙНИКОМ ПИКАПА NISSAN NAVARA. ТАКОЕ РОДСТВО НОВИЧКУ, КОНЕЧНО, В ПЛЮС. НО РЕЗУЛЬТАТ КЛОНИРОВАНИЯ НЕОДНОЗНАЧНЫЙ

□ АЛЕКСАНДР КАТАЕВ □ ФОТО DONGFENG



ОЛДСКУЛ, ТРАДИЦИОННАЯ

школа! Nissan Navara D23, от которого произведен Dongfeng DF6, дебютировал аж восемь лет назад. Вот и китайский братец вышел соответственно консервативным. У него возрастные проверенные временем турбодизели, классический 4WD с жестко подключаемым передком, обычные приборы с понятными кругами, физические кнопки и ручки.

Ничего сенсорного, кроме экрана меню, никаких модных систем и штук, кроме спорного нефиксируемого рычага АКП. Даже картинка кругового обзора архаичная, нечеткая. Из прогрессивного еще только бесключевой доступ, пуск мотора кнопкой, датчик света и климат-контроль.

DF6 задуман как удешевленный вариант ниссановского оригинала, и отличается интерьером кабины. Тут внутренний мирок небогатого вида. Однако простые решения обстановки хороши, а нарочито бюджетная отделка добротного исполнения: ладно скроено, крепко сшито, не скрипит. И посадку за рулем подобрать легко, хотя колонка регулируется лишь по высоте.



А вот пробелы в нехитром оснащении уже огорчают. «Теплый» пакет крайне скуден — обогреваются кресла, боковые зеркала, на том и все, а расширять его не будут. Тесноватая область второго ряда откровенно спартанская. Хорошо, пускай диван не трансформиру-

ется. Но сюда добавить бы воздуховоды, USB-слоты, крючки для одежды, ручки на стойках, центральный подлокотник, наконец.

Опять-таки, фары всегда галогеновые. Зато 16-дюймовые колесные диски обязательно легкосплавные, а обивка сидений непременно кожаная. Также в стандарте металлическая нижняя защита. И дуга на кузове — стандарт. Вернее, разные дуги: либо с крючками, если на полу кузова у версии нет крепежных петель, либо гладкие, если петли имеются. От дилеров обещаны кунги и крышки. Вдобавок сертифицирован фаркоп.

Кстати, сертификацию машины как таковой провели хитро. Полная масса пикапа, согласно российским документам, не превышает 2499 кг, и ограничения грузового каркаса его не касаются. При этом на паспортную грузоподъемность арифметически осталось всего-то 484 кг. Но так оно выглядит на бумаге. А в реальности, уверяют представители, можно перевозить груз весом под тонну — задняя подвеска с пятилистовыми рессорами сдужит.

На дорогах Кабардино-Балкарии, где состоялась презентация, мы ездили порожняком. И пробовали версии по возрастающей. Коих предложено три.

Самый доступный в линейке — DF6 Comfort за 3 299 000 рублей. На консоли банальная аудиосистема вчерашнего дня, а климатом заведует кондиционер. Под капотом дизель 2.5 (136 л. с., 305 Нм), созданный китайцами на основе ниссановского грузового мотора

1 Приятная глазу картина, разве что пульт обогрева на тоннеле приделан так себе.

2 Нефиксируемый рычаг АКП требует привычки. Ручной режим переключений честный — передачи удерживаются до отсечки.





серии ZD. Коробка передач механическая, 5-ступенчатая. Жмем пусковую кнопку и в путь.

О, эти подзабытые ощущения, когда не катишь в релаксе, а бурно шоферишь, контролируя технику. Правда, удовольствие весьма специфическое. У руля минимальная информативность, подвеска постоянно трясет и раскачивает, педали газа и сцепления «длинные», рычаг КП словно вязнет в чьей-то рыхлом. Двигатель громкий и переполняет кабину вибрациями. Активная зона оборотов невелика, крутить до красной границы у 4000 об/мин особого смысла нет, и после 100 км/ч жалеешь о нехватке шестой передачи.

Среднего уровня DF6 Premium оснащен дизелем 2.3 (163 л. с., 380 Нм) — разработкой компании Nissan совместно с Renault. Заправочных лючков два — один для мочевины, ее запас надо пополнять через каждые десять тысяч. Коробка вновь механическая, но ступеней шесть. Появляются климат-контроль и медиасистема с тачскрином.

Одновременно ради приемлемой цены в 3 449 000 рублей комплектацию лишили светодиодных ДХО, бесключевого доступа, пусковой кнопки и отделки пластиком внутри кузова. Допустим. Главное, что автомобиль принципиально лучше базового на ходу.

Впору удивиться. Руль понятнее и точнее, неровности отра-

батываются комфортнее, педаль сцепления обрела приятную тяжесть, передачи втыкаются четко. Мотор поэнергичнее, шумит меньше, а вибраций убавилось на порядок. Экий правильный, цивилизованный и дружелюбный пикап! Секрет значительной разницы нам объяснить затруднились. Вероятнее всего, дизелю 2.5 сопутствуют другие узлы и детали, в частности, рулевого и подвески.

Топ-версия DF6 Luxury 2.3 за 3 799 000 рублей предлагает 8-диапазонную автоматическую коробку ZF образцовой адекватности и плавности, а с ней набор ездовых режимов Eco, Sport и Snow. Особенно удался спортивный с подходящими переключениями вниз при активном движении. Кроме того, добавлены электроприводы водительского сиденья и внешние камеры. Тачскрин крупнее. Обивка наряднее — коричневая.

На каверзном бездорожье горных перевалов двухпедальный DF6 ожидаемо удобнее машин с МКП. Автоматика сглаживает процессы приложения тяги. А если штурмовать оффроуд на «ручках», выигрышнее базовая модификация. Дизель 2.5 начинает упорно тащить с 1200 об/мин. А версия 2.3 — даром, что максимальный момент у нее больше — про-являет энтузиазм примерно с 1800 об/мин, поэтому в сложных ситуациях требует интенсивных

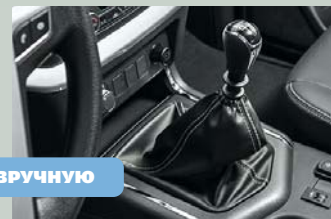
- 1 Кресла неплохи, длинные бы подушки. Поясничный подпор только у водительского в топ-версии.
- 2 Едва садишься на диван, пищит сигнал о непристегнутом ремне.
- 3 Приборы чудесные. Борткомпьютер управляется нажатиями штырька.

ДЕТАЛЬНО



ЯРКОСТЬ

Светодиодные дневные ходовые огни и датчик света доступны с первой комплектации.



ВРУЧНУЮ

Базовая коробка включается неидеально. Передачи коротки у обеих МКП.

Такова консоль у начальной версии. Кнопки-крутилки, старое-доброе.

МИНИМУМ



КОНКУРЕНТЫ



Changan Hunter Plus
3 429 000 ₽



Great Wall Poer
от 3 449 000 ₽



Sollers ST6
от 2 500 000 ₽

ВОЖДЕНИЕ

Чем дороже вариант, тем лучше едет и меньше воспринимается грузовиком.

6

САЛОН

Олдскул нравится, но хотелось бы и проявлений особенной заботы.

5

КОМФОРТ

Вопросы к шумоизоляции моторного отсека. В остальном ожидаемо по меркам жанра.

6

БЕЗОПАСНОСТЬ

Рамная конструкция прочна. Но двух подушек безопасности и ESP маловато.

5

DONGFENG DF6

Габариты 5310x1850x1810 мм

База 3150 мм

Снаряженная масса 2015 кг

Полная масса 2499 кг

Клиренс 220 мм

Грузоподъемность 484 л

Объем топливного бака 73 л

Двигатель дизельный, турбо,

4-цилиндр., 2299 см³,163 л.с./мин⁻¹, 380/1800-2600 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия автоматическая,

8-диапазонная, привод полный

Размер шин 255/70R16

подгазовок или понижающей. Геометрия беспроблема: клиренс у всех DF6 по 220 мм, а подвеска длинноходная, что вселяет уверенность. Но рисковать не советуем, ведь блокировок у модели нет.

Впрочем, российская история «перевозчика с японского» только начинается. В начале следующего года может прибыть продвинутый Dongfeng DF7 с дорогим оформлением салона, с добавками в оснащении и блокировкой заднего дифференциала.

Пока же в гамме версий оптимальной по соотношению це-

+ ВЫГОДНОЕ ДЛЯ ИМИДЖА СХОДСТВО С ПИКАПАМИ NISSAN, ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ ВЕРСИИ 2.3.

- ГРУБАЯ БАЗОВАЯ МОДИФИКАЦИЯ, СКРОМНОЕ ОСНАЩЕНИЕ, НЕТ БЛОКИРОВОК.

ВЕРДИКТ

5,5

ЭТО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НЕСЛОЖНЫЙ РАБОЧИЙ ИНСТРУМЕНТ. СЕГОДНЯ ПРАВИЛОМ ХОРОШЕГО ТОНА СЧИТАЕТСЯ БОЛЕЕ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА В КАБИНЕ. ЯПОНСКАЯ ОСНОВА МОЖЕТ БЫТЬ ДОВОЛЬНО СИЛЬНЫМ АРГУМЕНТОМ, НО НАДО ПОНИМАТЬ, ЧТО DONGFENG — НЕ ТОТ NISSAN, К КОТОРОМУ МЫ ПРИВЫКЛИ. А ВЫБОР В НИШЕ КИТАЙСКИХ ПИКАПОВ УЖЕ РАЗНООБРАЗНЫЙ.

ны и потребительских качеств нам видится средняя 2.3 с МКП.

Вылазки по трудному бездорожью — дело не первой необходимости, и «легковое» поведение пикапа на асфальте явно важнее.

А вопрос — выдавать ли автомобилю кредит доверия за уникальную родословную, оставляем на усмотрение потенциальных клиентов. Наверняка обманываться рады многие. □

4 В данном случае на полу кузова нет крепежных петель, поэтому дуга исполнена с крючками — по три на борт.

5 Короб обычной для класса длины в 1510 мм. Есть и растянутый, но не для нас.





ПОБЕГ ИЗ ГОРОДА

TANK 300 ЦЕНА: ОТ 4 099 000 Р **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

ОЧЕРЕДНОЙ БРОД ОСТАЛСЯ ПОЗАДИ. ОТ ПОСЛЕДНЕЙ ДЕРЕВНИ, КУДА ГИПОТЕТИЧЕСКИ ПРИДЕТСЯ БЕЖАТЬ ЗА ТРАКТОРОМ, МЫ ПРОЕХАЛИ УЖЕ ПРИМЕРНО ПЯТЬ ИЛИ ШЕСТЬ КИЛОМЕТРОВ ПО ПОЛЯМ И ЛЕСАМ. РАМНЫЙ СЕРЫЙ КУБИК С 224-МИЛЛИМЕТРОВЫМ ДОРОЖНЫМ ПРОСВЕТОМ, ЖЕСТКОПОДКЛЮЧАЕМОЙ ПЕРЕДНЕЙ ОСЬЮ С ПОНИЖАЮЩЕЙ ПЕРЕДАЧЕЙ И БЛОКИРОВКАМИ ДИФФЕРЕНЦИАЛОВ УВЕРЕННО ШЕЛ ВПЕРЕД. ВОТ УЖ, ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, TANK!

ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



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

Все началось с простого обсуждения, чем бы заняться в загородном доме в дождливый осенний выходной. Дети с удовольствием бы продолжили торчать в гаджетах, а жена посетила бы спа-салон. В другой раз! Под окнами стоит рамный китайский внедорожник, который

больше недели не трогал своими шипованными Kumho WinterCraft SUV ICE WS31 размерностью 265/65R17 116T ничего кроме асфальта и гравия. Надо это исправлять.

К тому же в городе Tank 300 стал уже утомлять. Для внедорожника со всем соответствующим арсеналом «трехсотка» весьма неплохо адаптирована к эксплуатации в мегаполисе с его пробками, лежащими полицейскими и рваным трафиком. Но все же по части комфорта существенно проигрывает тем же кроссоверам.

Задний мост жестковато реагирует на искусственные брусчатки, трещины и стыки на эстакадах. Подушка водительского кресла короткая, и уже примерно через полчаса толкотни по городу начинает затекать правая нога. Apple CarPlay через раз моргает зависнуть или отключиться. Чтобы достать кофе из глубокой ниши подстаканников, надо согнуть кисть в неестественное положение. А нефиксируемые поворотники могут вывести из себя даже человека с «ново-пасситом» вместо крови в венах. Чуть пере-



борщишь с усилием на рычажок, как он из среднего режима переходит в постоянное мигание. Казалось бы, ерунда! Но при попытке аккуратно откинуть рычажок обратно, он проваливается в постоянное мигание другим бортом. В итоге, через пару дней, я свел использование поворотников на «Тэнке» к минимуму.

Что ж, на внедорожье поворотники не нужны, как и Apple CarPlay. Так что, закинув в багажник лопату и сапоги, а в салон двух детей и жену, мы отправились изучать дороги калужских земель,

которых нет на картах. Первые два километра Tank 300 парит по бетонке. Визуальная оценка дороги из бетонных плит превращает зубодробительную тряску, но этот серый кубик буквально левитирует над ней на скорости за 70 км/ч. Только глухие и ритмичные «бум-бум» проникают в салон. А дальше — много грязи, размытая и разбитая колея, огромные лужи после дождей, самые разные брусчатки, поля, леса и безграничное количество эмоций с классными впечатлениями. Ах-да, за трактором бежать не пришлось.





ДЕТАЛЬНО



ПОЛНЫЙ НАБОР

Арсенал для внедорожья обширный: блокировки, электронные помощники и даже «танковый» разворот.



СТИЛИСТИКА

Передняя оптика Tank 300 визуально напоминает замаскированные фары военных вездеходов.



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

Удивительный автомобиль. Никого не копирует, но разом похож на всех. Разглядеть во внешности Tank 300 можно и Jeep Wrangler, и Mercedes-Benz G-Class, и Ford Bronco, и Tagaz Tiger, и даже Suzuki Jimny. При этом нельзя сказать, что «трехсотка» собрана из чужих идей. Она лишь намекает на все вышеперечисленные модели, оставаясь самодостаточной.

Мне нравятся большие крылья, нависающие над пухлыми колесами с черными 17-дюймовыми дисками, массивная решетка радиатора с двумя «кругляшами» фар и полное отсутствие хрома. Брутально и практично выглядит Tank 300. Никакого пафоса. Прыгай за руль, и давай скорее мчать туда, где нет асфальта.

Но внутри все с точностью до наоборот. Поднимаешься в салон «трехсотки» через высокую ступеньку, а тут роскошь, доск и стойкие ассоциации с «Геликом» — дизайн круглых дефлекторов обдува уж больно «мерседесовский». Впрочем, не самое плохое сравнение. Внутри много кожи, хрома, гаджетов и никакой утилитарно-

КОНКУРЕНТЫ



BAIC BJ40 Plus
от 4 350 000 ₽



VAZ Patriot
от 1 550 000 ₽

сти, на которую намекала внешняя картинка. Ну и как в такой интерьер садиться в сапогах с килограммами глины на подошве?! Что ж, нюансы премиума, коим хочет быть Tank. Поэтому и коврики тут не резиновые, а текстильные.

Но раз Tank метит в премиум, то возникают и другие вопросы. Да-да, все те, что уже перечислил Михаил: короткая подушка кресла, постоянные глюки Apple CarPlay, ужасные подстаканники и готовые свести с ума поворотники. Но в остальном все неплохо. Физических кнопок достаточно, чтобы быстро активировать ту или иную функцию. Качество графики медиасенсора отменное. Цифровая приборная панель понятная и логичная. Над головой полно воздуха, и на втором ряду на тесноту жаловаться не приходится.

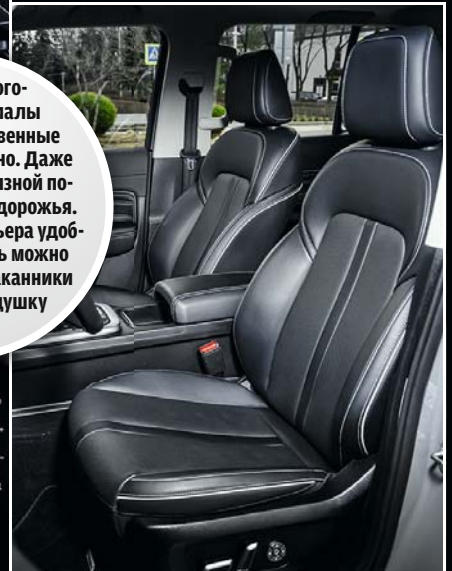
Да, и едет Tank 300 для рамного внедорожника весьма неплохо. Двухлитровый турбомотор на 220 сил и 380 «ньютон» резво тянет 2,2-тонный автомобиль. Восьмиступенчатый автомат оперативно щелкает передачами. Крены в поворотах есть, но адекватные. Разве что при торможении «трехсотка» сильно клюет носом. Но пугает другое — средний расход в 17 литров при активном передвижении по городу на заднем приводе. Многовато...





TANK 300	
Габариты	4760x1930x1903 мм
База	2750 мм
Снаряженная масса	2230 кг
Полная масса	2552 кг
Клиренс	224 мм
Объем багажника	410/1635 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1967 см³, 220/5500 л. с./мин⁻¹, 380/1800–3600 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	265/65R17
Динамика	175 км/ч, 10,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	10,7 л на 100 км в смешанном цикле

Салон – дорого-богато. Материалы хорошие, качественные и скроено все ладно. Даже жалко пачкать грязной подошвой после внедорожья. Архитектура интерьера удобна. Покритиковать можно неудачные подстаканники и короткую подушку кресла.



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

Ухоженный хулиган — таким себя ощущаешь за рулем Tank 300. Он вроде квадратный, как Gelandewagen, Wrangler или BAIC BJ40, но углы сглажены. Он не такой гигантский и мускулистый, как Tank 500. Не такой миловидный, как Haval Dargo. Он в самый раз! Сияет звездой в нише настоящих внедорожников. И так подстрекает внезапно свернуть с дороги в поле. Словно кто-то тебя резко подбил на слабо. А вот не слабо! Зачем? А просто потому, что могу!

В нем сочетается дерзость и простота деревенского мужика со смарт-кэжуалом менеджера из московского бизнес-центра. Первое — это внешность, проходимость и внедорожный арсенал.

Второе — это фешенебельный салон, который очень жалко пачкать. Два разных мира скрестили в одной машине, и в этом сочетании всегда будут «но». Быстро ускоряется в потоке, но высокий расход топлива. Азартно прыгает по лужам и колеям, но кожаный салон. Стелит по грунтовкам и гравийкам на высоких скоростях, но нервно передает в салон все неровности в городе. Такой вот баланс.

Конечно, Tank 300 странно покупать, если единственная грязь, с которой вы сталкиваетесь в жизни — это офисные сплетни. Но если хотя бы раз в месяц отправляться с ним в небольшой поход по полям и лесам, то он с лихвой компенсирует своей проходимостью все неудобства, которые выливаются при эксплуатации в городе. Забраться куда-то далеко от цивилизации, достать из багажника походный столик, который собирается из крышки подпола, и с чувством гордости за себя и за автомобиль наслаждаться природой. □





МАЛ, ДА УДАЛ

SUZUKI SX4 В ПРОДАЖЕ: С 2017 ГОДА

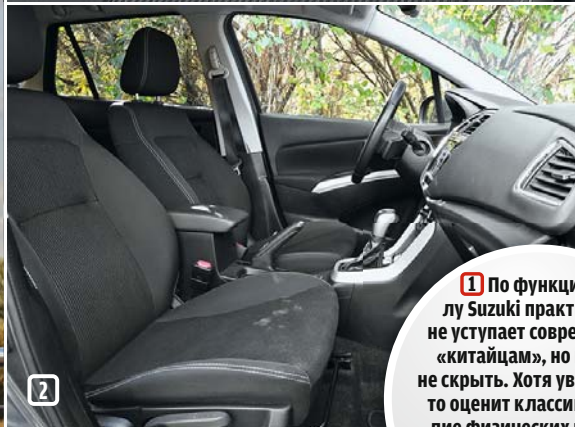
КОМПАНИЯ SUZUKI ПРОДОЛЖАЕТ РАБОТАТЬ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, И МЫ ОТДАЛИ SX4 НА ОЦЕНКУ ЧЛЕНАМ НАШЕЙ ФОКУС ГРУППЫ □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЙЛОВИЧА





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

Я много раз ездил на Suzuki SX4, а машину первого поколения даже едва не купил. Меня остановило лишь отсутствие мощных моторов. С приходом второй генерации модели, японцы эту проблему решили и установили под капот турбодвигатель 1.4 мощностью 140 л. с. Тогда уже на рынке вовсю стучали и жрали масло немецкие малокубатурники, но японцы и тут смогли удивить — их агрегат серии Booster Jet оказался очень выносливым. Неслучайно японцы давно специализируются на высокофорсированных двигателях. Тут наверняка пригодился опыт производства мотоциклов и кей-каров, у которых мощность снимается с совсем мелких моторов. А когда после рестайлинга в 2016 году SX4 получил еще и надежный 6-ступенчатый автомат, казалось — вот он рецепт победы, но тут уже изменились



1 По функционалу Suzuki практически не уступает современным «китайцам», но возраст не скрывает. Хотя уверен, кто оценит классику и обилие физических клавиш.
2 Механический ручник вроде и атавизм, но зимой он добавляет веселья.

мои обстоятельства, и Suzuki стал маловат, а жаль. Ему бы еще немного шарма во внешности и интерьере, и он вполне мог бы потеснить Mini. Но этого не случилось.

И катаясь на Suzuki SX4, у меня он оставляет двойственные чувства. У него есть практически все, что вы найдете в современном китайском кроссовере. Есть бесключевой доступ, климат-контроль, магнитола поддерживает Apple CarPlay и Android Auto. Зимой не хватает разве что подогрева руля и лобового стекла, но они и на «китайцах» есть далеко не везде. А знаете, сколько у Suzuki подушек безопасности? Целых семь, включая коленную для ног водителя. Такое сейчас можно встретить только в преми-

альных машинах, да и то не часто. Обитателей салона защищают фронтальные и боковые подушки, а также занавески безопасности для передних и задних пассажиров. Главное, только чтобы всем им нашлось место: просторным SX4 точно не назвать, а на фоне современных «китайцев» его впору признать двухместным. Я, конечно, могу усесться сам за собой при росте 181 см, но делать этого точно не хочу. Кроссоверы из Поднебесной нас в этом смысле здорово разбаловали, тогда как японцы всегда делали машины под себя, и Suzuki уступает по габаритам даже Renault Duster.

Вот и получается очень противоречивый образ: динамичный, приятный в вождении, с хорошим полным приводом, крайне надежный, но в то же время тесный, низкий и, как ни крути, устаревший как минимум внешне. Его не спасает даже недавний рестайлинг, который состоялся в прошлом году. Такой кроссовер не успел добраться до нас, но даже если бы и приехал, ему было бы очень сложно на современном российском рынке. Впрочем, я бы все равно хотел, чтобы автомобили Suzuki у нас продолжили продаваться, ведь кроме кроссоверов у марки есть превосходный Jimny, у которого нет ни одного прямого конкурента.



ДЕТАЛЬНО



ЕСТЬ ВЫБОР

Шайба выбора режимов действительно меняет характер Suzuki, особенно это чувствуешь на скользком покрытии.



УДОБНО

Двойной пол – удобное решение, главное не превышать нормы загрузки.



БАХТАНГ КОЛЬЦОВ
PR-менеджер
Возраст: 38 лет
Водительский стаж: 14 лет

Я всегда любил компактные городские машинки, но после того как недавно не смог выехать на своем переднеприводном автомобиле из двора и с трудом затолкал его обратно, Suzuki SX4 оказался очень кстати. Снаружи он совсем не выглядит кроссовером, скорее слегка приподнятый над дорогой то ли растянутый хетчбэк, то ли укороченный универсал. Но его 180 мм дорожного просвета оказалось вполне достаточно, чтобы не только выбраться из снежного плена, но даже не коснуться брусчатки, который до меня отшлифовали легковушки. Конечно,

покидать асфальт на SX4 я бы не стал, но в городе он чувствует себя в своей стихии.

Для полноценного зимнего комфорта не хватает только подогрева руля и лобового стекла: приходится по старинке отскрести его щеткой и после этого еще некоторое время рулить в перчатках. Но когда салон прогрелся, можно оглядеться по сторонам. Приятно удивляет низкая оконная линия. Сейчас так уже не модно, но мне нравится: в обилие Suzuki нет лишней агрессии, он открыт этому миру. А вот первое, что я бы заменил в SX4, будь он моим — это мультимедиа. Благо на маркетплейсах есть масса предложений от наших восточных партнеров: с переходными рамками под конкретный автомобиль, операционной системой Android и всеми современными благами.

- 1** Классические круглые приборы отлично читаются, но экран бортового компьютера мог бы быть по информативнее.
- 2** Места сзади вроде хватает, но комфорта и пространства «китайцев» там нет.
- 3** Турбомотор отличается прекрасной тягой, зарекомендовал себя надежным и он отлично «дружит» с 6-ступенчатым автоматом.

За что я готов простить SX4 его неприметную внешность — это динамика. Ее не назвать ураганной, но она идеально соответствует статусу юркого городского автомобиля. Уйти со светофора первым — никаких проблем. Довернуть машинку газом в скользкий поворот — всегда пожалуйста. А если ошибся — старая добрая «кочерга» ручника всегда под рукой. Там же шайба управления режимами полного привода, и она действительно работает! Главное по ошибке зимой не выбрать Snow — это для тех, кого снегопады пугают, и он боится нажать на газ. Оптимальный режим для веселой езды — это Sport. В нем муфта подключения задних колес практически полностью блокируется и SX4 превращается в ралли-кар.

Турбомотор Suzuki, в отличие от европейских аналогов, доказал свою живучесть. Цепь в приводе ГРМ рассчитана на весь срок службы, а на рынке регулярно встречаются машины с пробегамми больше 250 тыс. км, и их хозяева даже не знают, что такое доливать масло между ТО и уж тем более перебирать мотор. Конечно, сейчас найти у официальных дилеров новый SX4 невозможно, но если отыщите свежий вариант, то будете приятно удивлены, что компания Suzuki сохраняет заводскую гарантию и обеспечивает дилеров всеми необходимыми запчастями как для плановых ТО, так и на случай возможных поломок.





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

Даже когда нынешний Suzuki SX4 выходил на рынок ровно 10 лет назад, в далеком 2013 году, он не был на острие дизайна. Японцы вроде как предвосхитили бум компактных кроссоверов, ведь именно в этом сегменте спустя всего несколько лет на российском рынке развернулась ожесточенная битва между Renault Duster и Hyundai Creta, но возглавить это шествие они почему-то не смогли, хотя имели для этого все, ну или почти все. Для успеха Suzuki не хватило внушительного дорожного просвета и локальной сборки. И если первая проблема решается проставками и колесами большей размерности, причем для этого есть комплекты как японского, так и европейского происхожде-

ния, то со второй все намного сложнее. В Suzuki сделали ставку на Индию, где сейчас они занимают лидирующие позиции, а если вспомнить, что население там в 10 раз превосходит российское, возможно ставки сделаны верно, но нам от этого не легче. Сегодня, после всех известных событий, я усаживаюсь в Suzuki SX4 совершенно с другими мыслями. Даже проиграв все рыночные битвы, этот кроссовер остается востребованным: найти на вторичке свежий SX4 практически невозможно. С ними не хотят расставаться, а если и отдают, то дороже нового, а это важный показатель. Что касается меня, я бы вряд ли купил себе такой кроссовер, ни новый, ни подержанный. Но, в тоже время, я не могу отказать себе в удовольствии прохватить на нем несколько скользких поворотов. Из-за отсутствия шумоизоляции я прекрасно слышу, какое колесо в какой момент начинает проскальзывать, а турбомоторчик

с проворным 6-ступенчатым автоматом дает мне даже больше мощности, чем нужно для ежедневных поездок по городу. Ему бы добавить яркой внешности к его легендарной надежности, и этот кроссовер точно стал бы бестселлером. Жаль, что история не любит сослагательных наклонений. □


SUZUKI SX4

Габариты 4300x1785x1585 мм
База 2600 мм
Снаряженная масса 1235 кг
Полная масса 1730 кг
Клиренс 180 мм
Объем багажника 430 л
Объем топливного бака 47 л
Двигатель бензин, 4-цилиндр., турбо, 1373 см ³ , 140/5500 л. с./мин ⁻¹ , 220/1500-4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия автоматическая, 6-ступенчатая, привод полный
Размер шин 215/60R16
Динамика 200 км/ч; 10,2 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.) 7,8/5,4/6,4 л на 100 км



КОМУ НУЖЕН СЕМЕЙНЫЙ ГИБРИД?

CHERY TIGGO 8 PRO E+ ЦЕНА: ОТ 4 930 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

7-МЕСТНЫЙ КРОССОВЕР – ЭТО УДОБНО И ПРАКТИЧНО, НО СТАНЕТ ЛИ ОН ЕЩЕ ЛУЧШЕ, ЕСЛИ ПО КАПОТ УСТАНОВИТЬ ГИБРИДНУЮ СИЛОВУЮ УСТАНОВКУ, А ПОД ПОЛОМ ЗАКРЕПИТЬ БОЛЬШУЮ БАТАРЕЮ?  ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



1 Коньячная кожа здорово украшает салон.
 2 Цифровая панель приборов может быть как классической, так и инновационной.
 3 Tiggo 8 Pro e+ недавно перенес легкий рестайлинг и в салоне появилось еще больше опций.



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

На обычном Chery Tiggo 8 Pro Max прошлой зимой я проехал за две недели больше 5000 км, и он для меня раскрылся с новой стороны. В городе он кажется немного избыточным, 7-местный салон нужен далеко не всем. Но на трассе — это настоящий кроссовер, который прекрасно справляется с российскими дорогами и их дефектами. Много места для мелочей, а главное, меня впечатлил двухлитровый турбомотор. У него на бумаге 197 л. с., но по динамике он здорово превосходит 200-сильный Toyota RAV4, который был даже скромнее по габаритам. Поэтому появления гибрида от Chery я ждал с большим интересом, и когда он вышел, также отправился на нем в дальнее путешествие. За неделю мы накатали 1500 км, и общие впечатления от гибрида у меня

скорее положительные, но осталось несколько вопросов.

В первую очередь, каждый раз подходя к машине сбоку, я вижу, как снизу свисает аккумуляторная батарея. Под ней до асфальта честных 18 см, вроде неплохо, но если обычно нижняя точка машины где-то между передними колесами, то тут — это центр базы, и при проезде перегибов, нужно быть очень аккуратным, чтобы случайно не повредить аккумулятор.

Второй нюанс — это отсутствие полного привода. Раз у гибрида уже есть достаточно крупная батарея на 19 кВт·ч, почему бы сзади не поставить пусть даже самый скромный моторчик на 20–30 л. с.? Это будет вполне достаточно для того, чтобы он помогал и зимой, и летом при разгоне. От него ведь никто не ждет проходимости УАЗа, достаточно минимальной помощи, чтобы перевалить сугробы во дворе или подняться туда, куда груженный 7-местный кроссовер с передним приводом взобраться точно не сможет.

Зато по динамике на твердой поверхности гибрид очень хо-

рош. Выключил ESP, и передние колеса легко срываются в букс. 235 л. с. в нем действительно есть, хотя он вряд ли быстрее обычного Pro Max — сказывается рост массы. Но больше меня впечатлила плавность работы силовой установки. В один блок собран проверенный временем 1,5-литровый чугунный ДВС и сразу два электромотора суммарной мощностью 88 л. с. Причем они могут работать в любой комбинации. При полностью заряженной батарее кроссовер может пройти около 50 км с нулевым расходом бензина, далее электроника сама решает, когда ДВС будет вращать колеса, а когда подзаряжать батарею. Если не пользоваться зарядками, то гибрид потребляет около 7,5 литров бензина. Для сравнения: Toyota RAV4 с атмосферником 2,5 литра у меня ел примерно столько же, а вот Tiggo 8 Pro Max — 8,5. Так что экономия от гибридного привода если и есть, то не очень большая. Поэтому, выбирая из трех разновидностей Tiggo 8, я бы скорее выбрал золотую середину как по мощности, так и по цене — это полноприводный Pro Max.



ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

В маленьком подполье места как раз хватает на два комплекта проводов.



НА ВЫБОР

Водитель может сам выбирать что ему важнее: запас бензина в баке или зарядка батареи.



ВАХТАНГ КОЛЬЦОВ

PR-менеджер

Возраст: 38 лет

Водительский стаж: 14 лет

Я не люблю слишком сложные технологии. Возможно, в этом виноват гуманитарный склад ума или просто нежелание усложнять себе жизнь. Ну как объяснить друзьям, в чем смысл гибрида? Экономия топлива? Вроде да, но, учитывая переплату в 1,3 миллиона против переднеприводного Chery Tiggo 8, экономической эффективности добиться факти-

чески невозможно. Да, сейчас гибридный Tiggo 8 Pro e+ — это самая мощная модель марки, но зимой на переднем приводе эти 235 л. с. не особенно полезны. Только слушать, как вырванные шипы бьются об алюминиевый корпус батареи под полом.

Однажды зарядив аккумулятор на даче, я подумал, что секрет этого гибрида именно в возможности обходиться без жидкого топлива совсем. И пусть электрическая мощность всего 88 л. с., зато пара электромоторов располагает достаточным запасом момента и хорошо везет с самых низов. Но вот проблема: я так и не смог разобраться

с правовыми нюансами зарядки гибрида на городских бесплатных станциях. Возле них обязательно стоит знак, что разрешена остановка исключительно электромобилей. Значит, припарковав там гибрид, я рискую получить штраф, который сведет на нет любую экономию. Пробовал ставить машину рядом на обычные места и растягивать провод — вроде получается, но нюанс в том, что большая часть зарядных станций расположена в зоне платной парковки, а учитываемая актуальные расценки, выходит, что «бесплатное» электричество стоит мне дороже, чем заправка бензином на тот же запас хода, которая происходит за считанные минуты, вместо часов.

Вот и получается, что сама по себе идея подзаряжаемого гибрида — интересная, но всплывают сразу три проблемы: высокая цена, отсутствие льгот, которые есть у электромобилей, и передний привод, который на тяжелом кроссовере здорово отравляет жизнь. Так что я бы скорее выбрал себе Chery Tiggo 8 Pro Max, который заметно дешевле, и при этом имеет полный привод. Да, у него на 1–2 литра выше расход топлива, но он фактически не уступает по динамике и при этом является более универсальным автомобилем, чего мы в первую очередь ждем от кроссоверов.





1 Беспроводная зарядка прячется на нижнем ярусе тоннеля: это безопасно, но не всегда удобно.
2 Все три ряда сидений рассчитаны на взрослых пассажиров.



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

Восприятие Chery Tiggo 8 Pro e+ очень сильно зависит от погоды за окном. Пока асфальт был чистым, большой кроссовер ощущался весьма динамичным и шустрым. Но стоило выпасть первым снежинкам, и идиллия рассыпалась. Тяжелая батарея под полом и передний привод плохо подходят для российской зимы. Тем более мне досталась машина с нешипованными шинами. У меня никогда не было полноприводных машин, и я всегда как-то с ними справлялся, но гибридный Chery меня пару раз напугал. Тяги на ведущих колесах очень много, а центр масс здорово смещен назад. И это я еще катался в основном один. Если кроссовер как следует нагру-

зять, боюсь, он будет застревать даже во дворах. К тому же дорожный просвет у него меньше, чем у обычного Tiggo 8. Но если вернуться к езде по чистым дорогам, тут мне гибрид понравился. Даже несмотря на то, что я ни разу его не заряжал, расход топлива у меня зафиксировался в районе 7 литров на 100 км, причем как в городе, так и на трассе. В этом, пожалуй, и есть главный плюс гибридной силовой установки. Она помогает в рваном городском цикле добиться расхода на уровне эталонных цифр, которые достигаются на трассе, когда двигатель работает в оптимальных для себя условиях. Конечно, Chery далеко до показателей, например, Toyota Prius, но я вижу сразу два больших плюса «китайца» на фоне легендарного «японца». Во-первых, Tiggo 8 — это большой 7-местный кроссовер, в котором можно перевезти все что угодно, а во-вторых, он способен проехать как минимум 50–60 км на электротяге с ну-

левым расходом бензина. Если заряжаться на даче по ночному тарифу или в городе от бесплатных станций, то получается, что типовые ежедневные поездки совершенно ничего не будут стоить. Осталось только найти четыре с лишним миллиона рублей на его покупку. □

CHERY TIGGO 8 PRO e+

Габариты	4722x1860x1705 мм
База	2710 мм
Снаряженная масса	1844 кг
Полная масса	2323 кг
Клиренс	180 мм
Объем багажника	193/1930 л
Объем топливного бака	60 л
Силовая установка	ДВС: бензин., 4-цилиндр., 1498 см³, 147/5500 л. с./мин³, 210/1750-400 Нм/мин³; два электродвигателя суммарной мощностью 88 л. с.
Трансмиссия	ЗАКП, привод передний
Размер шин	235/55R18
Динамика	180 км/ч; 7,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	5,9 л на 100 км в смешанном цикле



ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОЗА

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

ПРИМЕРИВ НА СЕБЯ ОБРАЗ ВЛАДЕЛЬЦА БОЛЬШОГО ПИКАПА, Я ПЫТАЛСЯ ПО-
НЯТЬ, ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ «КИНГ-КОНГУ» ПО МНЕНИЮ ПРОСТОГО ОБЫВАТЕЛЯ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА

МАРКЕТОЛОГИ ВСЕ УЖЕ решили за нас — автомат пикапа не нужен. Это же рабочая машина: подвигает водитель «мешалкой», не развалится. Да и в плане ремонта/обслуживания «механика» будет предпочтительнее. Маленькие колеса? Зато резина будет не шибко дорогой: завхозу точно понравится. Нет фаркопа? Да и без него как-нибудь обойдутся. Машина по массе не проходит в столичный «грузовой каркас»? Получайте разрешение на въезд у муниципалитета или не заезжайте, куда нельзя.

Вступая в такой диалог сам с собой, я примерно представлял картину, как «белые воротнички» из отдела продаж рисовали себе портрет потенциального покупателя Poer

KingKong. Да, они не ошиблись: в большинстве своем такие машины покупают корпоративные клиенты, чьи запросы заметно отличаются от потребностей «частников». Но по поводу отсутствия в России «Кинг-Конга» в версии с АКП удивятся даже они. Нет, механическая коробка работает здесь хорошо — к четкости переключений вопросов нет — но при стоимости пикапа выше 3 млн такая опция, как автомат, не сильно бы увеличила ежемесячные лизинговые платежи, а работу водителя сильно бы облегчила.

С «грузовым каркасом» вообще странная история: конкуренты умудряются сертифицировать пикапы схожей грузоподъемности по «легковой» категории, заявляя разрешен-

ную полную массу до границы в 2,5 тонны. На бумаге грузоподъемность уменьшается вдвое, а то и втрое, до смешных трех-четырёх центнеров, но по факту она остается прежней, и пикап спокойно везет тонну — ведь его конструкция никак не меняется. Такой трюк в GWM проделывали с пикапом Poer: первоначально его сертифицировали в России с полной массой менее 2,5 тонн. Но сейчас таких пикапов в продаже уже нет, а по новому сертификату «Поэр» — это трехтонный грузовик со всеми полагающимися для таких машин ограничениями.

Все это, действительно, странно, поскольку оснащенный автоматической трансмиссией Poer должен был занять нишу пикапов



ром ряду не будут подпрыгивать при проезде неровностей.

Кстати, второй ряд здесь не для галочки. На нем с комфортом устроится пара человек крупной комплекции, или трое — не очень крупной. Конечно, далеко и долго ехать здесь будет тяжело, но, к примеру, доставить ремонтную бригаду от бытовки до вахты — запросто. А если нужно довести какое-то ценное оборудование, которое нежелательно класть в открытый кузов, то его можно поставить в салон, подняв подушку заднего дивана. Других вариантов хранения, закрытых от осадков и посторонних глаз, в пикапе не предусмотрено, и это главный его минус для простого потребителя. Здесь задний ряд — вместо привычного багажника: в спинках передних кресел даже предусмотрены откидные крючки, на которые можно вешать пакеты из гипермаркета. Но это если ехать вдвоем-втроем. При полной посадке поклажу можно закидывать только в кузов и надеяться, что небеса не преподнесут сюрпризов с осадками.

Стоит ли покупать «Кинг-Конг» в личное пользование? Если вас не напрягает МКП, а также есть время, желание и деньги на доводку пикапа до ума, наверное, стоит. Про ГБО и кофр для инструмента (или других грузов) я уже упомянул, но помимо этого я бы обязательно заменил штатную резину на высокопрофильную. Возможно, для этого пришлось бы лифтануть подвеску. Но заморочиться с такими переделками определенно стоит, так как после апгрейда пикап заиграет новыми красками, прибавив в брутальности и практичности. Улучшится его проходимость, увеличится запас хода, а затраты на топливо станут существенно ниже. При этом ставить кунг, как это делают многие владельцы пикапов, я бы не стал: да, он закрывает кузов от осадков, но сильно затрудняет загрузку и портит грузовую эстетику модели. Тогда уж лучше изначально покупать внедорожник, а не пикап. □

для частных клиентов, а корпоративный сегмент взял бы на себя более крупный, но при этом и более доступный Poer KingKong с «механикой». Теперь же это два схожих по массе и грузоподъемности пикапа, которым нельзя не только в «грузовой каркас», но и в левый ряд многополосной автомагистрали. А раз так, не проще ли купить «Газель» или «Соболь» у которых размеры кузова больше? Не проще. Ведь те, кто выбирают пикап, берут его во многом благодаря наличию полного привода, а «газиков» новой генерации с трансмиссией 4WD в продаже пока нет. При этом рассматривать в качестве альтернативы древний полноприводный «Соболь-Бизнес» или, что еще хуже, «буханку» в данном случае — не вариант.

Кстати, если у обычного «Поэра» полный привод работал в автоматическом режиме (отдельной кнопкой включалась только «понижайка»), то у «Кинг-Конга» стоит привод part-time, где переднюю ось нужно подключать принудительно, и постоянно ездить так нежелательно из-за повышенной нагрузки на трансмиссию. Помимо трансмиссии, нагрузка ложится и на карман владельца, так как в режиме 4WD растет и без того немаленький расход топлива. У меня была бен-

зиновая версия «Кинг-Конга», хотя можно было взять и дизель (стоят они одинаково). Но я решил, что при нынешних ценах на солянку, экономии при небольших пробегах не выйдет, при этом бензиновый пикап будет тише и быстрее. Так оно и вышло, за исключением одного: я недооценил прожорливость 2,0-литрового 190-сильного турбомотора, который в смешанном цикле потреблял 12,5 л/100 км. И это при езде в режиме 2WD с пустым кузовом и без пробок в относительно теплое осеннее время! Боюсь представить, какой будет расход у такого пикапа, работающего зимой на обслуживании техники сибирских буровых или заполярных карьеров.

Здесь решение одно: нужно переходить на газ, благо найти место под баллон не составит труда. У передней стенки огромного кузова (его размеры 1,5x1,8 м) он точно никому не помешает, а если прикрыть его сверху кофром для инструмента (его придется делать на заказ), то вообще красота будет. А еще есть варианты с установкой баллона в нише рамы, но подойдет ли он «Кинг-Конгу» — нужно уже смотреть по месту. При этом утяжеление задней части пикапа за счет ГБО пойдет ему во благо: подвеска незагруженной машины станет мягче, и пассажиры на вто-

- 1** Салон хорош даже по меркам кроссовера.
- 2** МКП работает четко, но автомат был бы предпочтительнее.
- 3** По комфорту на заднем ряду этот пикап — один из лучших на рынке.

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Пробег автомобиля за время теста, км	2900
Средний расход топлива, л/100 км	12,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	12 490 / 23 440
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	8000
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	83 800
Транспортный налог, ₽/год	7220
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	12,9



ПАРАЛЛЕЛЬНАЯ ВСЕЛЕННАЯ

БОЛЬШЕ ПОЛУМИЛЛИОНА ПОСЕТИТЕЛЕЙ И СВЫШЕ ДВУХ ТЫСЯЧ СТЕНДОВ – ИМЕННО ТАК ВЫГЛЯДЕЛА САМАЯ ЗНАЧИМАЯ ВЫСТАВКА В МИРЕ МОТОЦИКЛОВ – ИТАЛЬЯНСКАЯ EICMA. РЕКОРДНЫЙ РАЗМАХ И ЧИСЛО ГОСТЕЙ ОТЛИЧНО ДОПОЛНИЛИ КРУГЛУЮ ДАТУ – В НЫНЕШНЕМ ГОДУ ВЫСТАВКА ОТКРЫЛА СВОИ ДВЕРИ В 80-Й РАЗ □ ДМИТРИЙ ФЕДОТОВ □ ФОТО ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ



1 Vimota: самая безумная премьера выставки и самый мощный туристический эндуро в истории. И самый бесполезный!

2 Honda: «пятисотки» традиционно пользуются популярностью в Европе, однако куда интереснее была система, позволяющая обойтись без рычага сцепления. Как DCT, только дешевле.



ПОКАЗАТЬ СВОИ новинки в Милан приехали производители мотоциклов и экипировки из 45 стран! Среди футуристичных концептов и перспективных моделей, которые вот-вот станут серийными, мы выбрали самые яркие и интересные, уделив особое внимание тем из них, что будут представлены в России.

Впрочем, главная премьера — новое поколение туристического эндуро BMW R1300GS — до EICMA не добралась: баварцы еще несколько лет назад отказались от участия в подобных мероприятиях, сосредоточившись на продвижении своих мотоциклов через социальные сети.

Зато Honda выставок не стесняется, традиционно представляя едва ли не всю существующую модельную гамму. В этот раз компания похвасталась Honda CB1000 Hornet, построенным на платформе «литрового» спорт-

«**ВЫБОР И КОНКУРЕНЦИЯ – ЭТО ВСЕГДА ХОРОШО, А ОТ ШИРОТЫ АССОРТИМЕНТА ПОКУПАТЕЛЬ ТОЛЬКО ВЫИГРЫВАЕТ**»



байка CBR1000RR 2017 года, и кроссовером NX500.

Из технологий новинкой стала система E-Clutch для CB650R и CBR650R. В отличие от робота DCT, эта система устанавливается

на обычную механическую КПП и автоматически управляет сцеплением. Можно ездить как на автомате, а можно выжимать сцепление самостоятельно, благо левый рычаг сохранен.



Вдобавок в Европу после долгого отсутствия вернется 600-кубовый CBR. С пакетом современной электроники и винглетами на обтекателе.

А вот в Kawasaki совершили обещанную в прошлом году революцию: на выставке показали ставшие серийными Z7 Hybrid и Ninja Z7 Hybrid, в которых 58-сильная рядная «четверка» объемом 450 см³ работает в паре с 9-киловаттным электромотором. Пилот волен выбирать, ехать ему на чистом электричестве, бензине или на всем сразу.

Режим, в котором задействованы оба силовых агрегата, обещает мощность на уровне 700-кубовых аналогов с ДВС, а если ехать не спеша, расход топлива удастся удержать на уровне 3,5 литров на сотню. И снова — никаких рычагов сцепления.

Удивили всех и китайцы. Так, соплатформенные ZT 703 F и ZT 703 RR от компании Zontes продемонстрировали первую в истории марки рядную «тройку» объемом





1 2 К актуальной линейке скутеров китайский Zontes показал и сумасшедший концепт с рядной «тройкой».
3 4 Kawasaki: гибриды в мире автомобилей уже никого не удивляют, но для «двухколесных» это революция!



700 см³. На туристическом эндуро она выдает 100 л. с., а на спортбайке — до 110.

Аналогичный мотор показал и китайский гигант CFMOTO: его 675-кубовая «тройка» развивает те же 100 сил, но на каких моделях она появится — загадка, ответ на которую мы узнаем в следующем году. Но уже сейчас можно утверждать, что скучать по ушедшим с рынка Yamaha MT-09 и Tracer в России не придется.

А вот главной серийной новинкой CFMOTO стал туристический эндуро 450MT, двигатель которого нам знаком по представленному в нынешнем году спортбайку. Этот же агрегат получил и круизер 450CL-C, который на выставке китайцы тоже представили впервые.

Что же до самого отвязного мотоцикла выставки, то, как по мне, им стал «наддувный» 197-сильный туристический эндуро Vimota Tera. Мотоцикл общественность ждала несколько лет. И вот он! Самый мощный, самый необычный и...

самый бесполезный: рычажная передняя подвеска вряд ли сдюжит оффроуд.

Benelli показала сразу семь новинок, самыми интересными из которых оказались турэндуро TRK 702 — более кубатурная версия европейского бестселлера TRK 502, а также 500-кубовый спортбайк Tornado. Как и турэндуро, спортбайк заточен под европейскую категорию A2 и выдает всего 48 сил, однако появление 700-ки — вопрос времени.

Ближайший конкурент Benelli, итальянский бренд Moto Morini, пошел другим путем, представив 1200-кубовый туристический эндуро X-Sare 1200, с мотором мощностью 125 сил при массе, не превышающей 250 кг. Впрочем, главным аргументом новинки в споре с именитыми конкурентами станет разве что цена.

Выбор и конкуренция — это всегда хорошо, а от широты ассортимента покупатель только выигрывает. Что же до России, то и здесь рынок, оправившись от потрясений, начинает наполняться новыми интересными моделями, о которых мы обязательно расскажем в будущем сезоне. □





НОВЫЕ УЖЕ ЗНАКОМЫЕ

ПОД ЗАНАВЕС ГОДА, КОТОРЫЙ, ПО ОЩУЩЕНИЯМ, СТАЛ РЕНЕССАНСНЫМ ДЛЯ МОТОЦИКЛЕТНОЙ СФЕРЫ В РОССИИ, МЫ СДЕЛАЛИ ОБЗОР КИТАЙСКИХ МОДЕЛЕЙ, ПРОЯВИВШИХ СЕБЯ НАИБОЛЕЕ ЯРКО ▢ НАТАЛЬЯ УМНОВА ▢ ФОТО ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

АТАКИ TRACKER 250 И АТАКИ TOURIST 300

Tracker 250 относится к классу софт-эндуро, то есть предназначен для поездок по пересеченной местности: по лесу, полю, всевозможным грунтовкам — но не для спортивного использования, то есть прыгать разрывные на кроссовой трассе на нем не нужно. Тем не менее, благодаря правильному расположению подножек и зауженным бокам в районе примыкания ног водителя к сиденью, на «Трекере» удобно ехать стоя.

Мотоцикл приводится в движение одноцилиндровым двигателем Zongshen 165FML: 223 см³, 2 клапана, воздушное охлаждение, 16,5 л. с.

Tracker 250 оснащен большой круглой диодной фарой, защитой картера, дугами вокруг мотора и фары, почти кроссовым передним крылом.

Его старший брат — Ataki Tourist 300 — тоже софт-эндуро, но потяжелее и покрупнее. Он оборудован давно зарекомендовавшим себя непри-

хотливым двухклапанным «воздушником» Zongshen 175FMM (271 см³) с карбюратором PZ30 мощностью 24 л. с.

Внешне он довольно симпатичен (несколько понятие «дизайн» вообще применимо к легким эндуро). В глаза бросается крупная светодиодная фара. Багажник, аккуратно убранный сначала в раму, а затем в хвост выпускной тракт, небольшая защита картера и дисковые тормоза на обоих колесах — вот основное внешнее оснащение «Туриста».

Эргономика Ataki Tourist 300 рассчитана на езду с рулем и пассажиром. Подножки водителя отнесены для эндуро слишком далеко вперед — вставить на них для проезда неровностей неудобно, потому что

приходится огибать ногами пухлый бак и одновременно тянуться вниз к рулю.

Лучшая среда обитания Tourist 300 — загородные трассы и грунтовки разной степени укатанности без крутых подъемов.

GROZA DEFENDER 500

Большой обзор этого «привета из СССР» мы делали в прошлом номере журнала, поэтому тут коротко напомним основные моменты.

Это редкий по нынешним временам мотоцикл с коляской! Он оснащен четырехклапанным одноцилиндровым двигателем воздушного охлаждения с масляным радиатором и сухим картером, скопированным с мотора



- 1 Ataki Tracker 250.
 - 2 Ataki Tourist 300.
 - 3 Groza Defender 500.
- Собирается в России.



Honda XR400, но объемом 445 см³, мощностью 30 л. с. и максимальным крутящим моментом 29,9 Нм. Заявленный расход топлива — 4 литра на 100 км.

Коробка передач — пятиступенчатая с реверсом: не толкать же 340 с лишним кг, чтобы развернуться. Свет, кроме основной фары, диодный, пульты на руле аккуратные, розетка для зарядки гаджетов есть и в коляске.

Коляска продуманная: крышка багажника поднимается на двух газовых упорах, грузовой отсек отделен от пассажирского места герметичной стенкой, чтобы вода не попадала в него во время дождя или мойки, в полу есть заглушка, сняв которую, можно легко удалить из коляски и багажника грязь.

На коляске установлены багажные решетки, спереди ее защищает каркас из мощной трубы. В базовую комплектацию входит вместительный жесткий кофр и дополнительный свет. Есть и ремень безопасности пассажира. Размерность всех трех колес одинаковая, включая запаску, которую можно ставить вместо любого из них.

КАУО K6-R КУВ 250

Этот кроссовый мотоцикл имеет высокий уровень оснащения и один из лучших комплектов в своем сегменте — название японского бренда Кауаба даже вынесено в индентификатор модели.

Подвеска полностью собрана на амортизаторах КУВ: спереди стоит мощная длинноходная вилка перевернутого типа, сзади — моноамортизатор и алюминиевый маятник с системой прогрессии.

Мотор — Zongshen 177MM-B, который в паре с плоскодроссельным карбюратором FCR с диффузором в 41 мм выдает до 39 л. с. с коленвала. Двигатель установлен в легкую раму из хромомолибденового сплава, которая обеспечивает отличную маневренность, стабильность и повышенную адаптацию к неровностям на трассе.



GR500

Этот турэндуро отличается высокой надежностью комплектующих, оригинальным силуэтом и удобством в эксплуатации. Он оснащен проверенным двухцилиндровым 4-тактным двигателем Loncin мощностью 47 л. с., современной ЖК-приборкой, LED-оптикой, и аж двумя топливными баками суммарным объемом 39 л! Также в базовой комплектации — дуги, защиты картера и рук.

Посадка достаточно комфортная для райдеров высокого и среднего роста. Удобное сиденье и эргономичный «ветровик» обеспечивают комфорт на длинных дистанциях. Им помогают большие колеса и мягкая подвеска с полным спектром регулировок и ходом 200/150 мм (передняя/задняя).

ZONTES 350E

Макси-скутеров Zontes в России — три модификации: D, E и M. E — это топовая комплектация.

Мотор одноцилиндровый 4-тактный жид-

4 Каю K6-R КУВ 250.
5 6 GR500. Собирается в России.
7 8 Zontes 350E.

костного охлаждения объемом 350 «кубов» с четырьмя клапанами на цилиндр и двумя верхними распредвалами. Скутер оснащен трекингом, полностью диодным освещением большой площади, оригинальной синей подсветкой фар, эффективными дисковыми тормозами, регулируемые рычагами, подогревом руля и электрорегулировкой ветрового стекла, которое при полном выдвигении обеспечивает комфортную поездку водителю ростом до 185 см, закрывая его полностью от потоков воздуха и капель дождя. А на пультах вечером загорается приятная красноватая подсветка основных кнопок.

Уникальная приборная панель с настоящим мини-компьютером может полноценно отображать то, что показывает ваш смартфон, если подсоединить его по Bluetooth. Вид отображения бортового компьютера можно выбирать: есть 4 варианта дизайна. Подсветка приборки регулируется. Есть также специальное приложение для смартфона, где можно отслеживать техническое состояние скутера.

Основной багажник вмещает два шлема, и еще остается место для дождевика. В бардачках в передней части скутера есть разъемы USB и USB Type-C. □





НОВИНКИ ОТ CARBERRY

Немецкая компания Carberry GmbH сообщила об обновлении ассортимента автокомпонентов под одноименным брендом CARBERRY. Линейка бренда пополнилась новыми приводными ремнями, которые уже доступны для заказа со склада.

Приводной ремень – это элемент ременной передачи, который за счет силы трения передает крутящий момент от двигателя к приводному валу. Появление различных скрипов и свистов означает, что вам пора обратить внимание на состояние детали, так как в дальнейшем это может привести к обрыву ремня, что сделает эксплуатацию автомобиля невозможной. В ассортименте CARBERRY представлены приводные ремни практически на все марки автомобилей. Линейка приводных ремней включает в себя клиновые и поликлиновые ремни, а среди новинок особого внимания заслуживают следующие артикулы: 6PK995, 6PK1830, 7PK2300, 13X1060.

Клиновой ремень имеет форму трапеции с рабочими боковыми сторонами или усеченного клина. Самая важная составляющая – это корд, который принимает на себя всю нагрузку. Для особой прочности его изготавливают из усовершенствованных синтетических материалов, таких как полиэстер, капрон и арамид. Центральный слой покрыт тканью из высококачественного и износостойкого сырья. Поликлиновой ремень выполняет те же функции, что и клиновой, и схож с ним по форме, но главное отличие – это количество клиньев, которых может быть от 3 до 12, тогда как у клинового всего 1. Данная особенность делает деталь еще более прочной, долговечной и устойчивой к нагрузкам, что позволяет эффективно работать со шкивами меньшего диаметра.

Все автокомпоненты, выпускаемые под брендом Carberry, имеют сертификаты и полностью соответствуют требованиям законодательства ЕС и ЕАС. Каждый завод Carberry GmbH сертифицирован по системе качества ISO/TS 16949:2009 и имеет собственный исследовательский центр, осуществляющий контроль за процессами на всех этапах производства. На автокомпоненты CARBERRY предоставляется безусловная годовая гарантия от производителя.



СО СНЕГОПАДАМИ СПРАВЯТСЯ

В нынешнем зимнем сезоне снегоуборщики бренда ELITECH представлены в двух линейках. В линейке HD Professional предлагаются шесть моделей, и четыре модели представлена стандартная серия. В зависимости от модификации снегоуборщики оснащены двигателями мощностью от 2,4 л. с. до 14 л. с., имеют ширину захвата от 50 до 76 см, а рекомендуемая площадь уборки составляет от 300 м² до 2000 м². Все модели снегоуборочных машин ELITECH серии HD Professional оснащены двигателями с высоким ресурсом от ведущего мирового производителя Loncin, которые имеют реальную заявленную мощность и ресурс более 3000 часов. Эти моторы компания Loncin разрабатывала с учетом условий эксплуатации в холодном климате, и они предназначены специально для зимних видов садовой техники с открытым размещением двигателя.

НАДЕЖНО ЗАКРЕПЯТ ГРУЗ

Ассортимент продукции бренда AIRLINE дополнился новинками в линейке ремней со стальным храповым механизмом, которые отлично подходят для крепления грузов на грузовых транспортных средствах, прицепах и в багажнике автомобилей, а также для фиксации различных предметов, обеспечивая безопасность и сохранность груза в любых условиях. Важно отметить, что ремень не предназначен для подъема грузов. Ремень из морозо- и влагостойкой полиэстеровой ленты, выполненной с использованием инновационной технологии ThegmoFlex, рассчитан на нагрузку в тонну и, в зависимости от артикула, имеет длину три или четыре с половиной метра. При этом важно помнить, что ремень не предназначен для подъема грузов.



АССОРТИМЕНТ CARVILLE RACING ОБНОВИЛСЯ

Линейка средств по уходу за автомобилем бренда Carville Racing пополнилась новыми продуктами. Эффективно очистить системы смазки всех типов бензиновых и дизельных двигателей позволит «Промывка масляной системы двигателей». Препарат представляет собой смесь моюще-диспергирующих присадок, растворенных в высокоочищенном масле, которая удаляет из масляной системы отложения образовавшиеся в процессе эксплуатации: лаковые образования, шламы, не растворимые в масле твердые вещества. В процессе промывки очищаются картер, поршневые кольца, масляные каналы и другие узлы двигателя. Средство не вредит прокладкам и уплотнителям и безопасно для катализаторов. Объем флакона составляет 270 мл и этого достаточно для промывки масляных систем с объемом заливки до шести литров, а время обработки составляет всего пять минут.



ИМЯ ШВЕДСКОЕ, ПРОИЗВОДСТВО РОССИЙСКОЕ



пус автомобиля. Также из-за уменьшенной массы шипа шина оснащается большим количеством шипов, что положительно сказывается при управлении автомобилем на обледенелой дороге. Специальные «карманы» вокруг каждого шипа способствуют отводу ледяной крошки от наконечника шипа, поэтому при интенсивном торможении водитель полностью контролирует машину. Улучшенная управляемость при маневрировании достигается за счет разнонаправленных ламелей в плечевой зоне рисунка протектора. Фирменные самоблокирующиеся 3D ламели повышают динамическую жесткость протектора, увеличивая таким образом стабильность в поворотах и динамику разгона. Кроме того, шина сохраняет эластичность на морозе, что положительно сказывается на безопасности зимой.

Ключевое преимущество зимних моделей Gislaved – это асимметричный рисунок протектора, спроектированный для современных автомобилей, оборудованных электронными помощниками торможения и курсовой устойчивости, таких как ABS и ESP, с целью повышения их эффективности, особенно при прохождении поворотов и при маневрах на скользкой дороге. Из зимнего ассортимента в России доступны шины для легковых автомобилей и кроссоверов Gislaved Nord Frost 200, Gislaved Soft Frost 200, а также шины для легкогрузовых автомобилей Gislaved Nord Frost Van и Gislaved Nord Frost Van 2.

Модель Gislaved Nord Frost 200 выпускается в размерном ряду от 14 до 19 дюймов для легковых автомобилей и автомобилей сегмента SUV. Ширина профиля шины варьируется от 175 до 285 миллиметров, высота профиля от 45 до 70. Модель прошла существенную модернизацию с учетом текущего уровня развития резиновых смесей, технологий производства и подходов к разработке рисунков протектора. Для Gislaved Nord Frost 200 разработана специальная резиновая смесь, которая обеспечивает улучшенное сцепление как на льду, так и на заснеженной дороге. Помимо этого, модель оборудована новым шипом с твердосплавной трехгранной вставкой для зацепления в продольном и поперечном направлениях. Это существенно повышает сцепление на скользкой дороге. Облегченный вес шипа снижает вес колес и, соответственно, неподрессоренную массу, что, как следствие, оказывает меньшее воздействие на подвеску и передает меньше вибраций на кор-



Бренд Gislaved был основан в Швеции в 1893 году, а российские автолюбители впервые познакомились с маркой в 2000-х годах. При этом в других странах мира Gislaved уже несколько десятилетий является признанным экспертом в производстве шин для сложных погодных и дорожных условий северных регионов. Сегодня шины Gislaved выпускаются на современном заводе в Калуге (ранее Continental AG) с соблюдением международных стандартов качества ISO. Производственные процессы на предприятии полностью отлажены, благодаря чему гарантируется стабильность потребительских характеристик автошин. Готовые шины проходят многоступенчатый контроль качества перед отгрузкой представителям дилерской сети. Стоит напомнить, что премиальный шинный бренд Gislaved передан многопрофильному холдингу S8 Capital, включая все производственные технологии и рецептуры резиновой смеси. Это было сделано в рамках покупки российских активов немецкого производителя шин Continental AG, которая состоялась в мае 2023 года. Тогда же S8 Capital приобрел крупнейшего производителя шин в Центральной и Восточной Европе – АО «Кордиант». В рамках формирования шинного кластера под оперативным управлением группы компаний «Кордиант», шинный завод в Калуге будет переименован в Gislaved. Производственные мощности шинного завода Gislaved в Калуге насчитывают 4 млн шин в год. После перехода в шинный кластер «Кордиант», предприятие сохранило рабочие места и компенсационные пакеты. На производстве продолжают трудиться более 1000 человек. В 2024 году планируется максимально загрузить мощности завода. В рамках увеличения производственной программы также планируется рост штата сотрудников завода на 10%.



И ВСЕ-ТАКИ «ШИПЫ»...

ВЫБОР ШИН «ПО СЕЗОНУ» – ДЕЛО ОТВЕТСТВЕННОЕ. ЕСЛИ ГОВОРИТЬ О ЗИМНИХ МОДЕЛЯХ, ТО БОЛЬШЕ ВСЕГО КОПИЙ БЫЛО СЛОМАНО НА ОБСУЖДЕНИИ ТЕМЫ, ЧТО ЛУЧШЕ – ШИПОВАННЫЕ ШИНЫ ИЛИ ФРИКЦИОННЫЕ. ЧТОБЫ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ НЕ ВВЯЗЫВАТЬСЯ В ПОЛЕМИКУ, МЫ РЕШИЛИ ВЫСЛУШАТЬ МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА, ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ТОРГОВОГО ДОМА «КАМА» ТИМУРА ШАРИПОВА □ **БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ** □ **ФОТО КАМА TYRES**



□ НА ЧТО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НУЖНО ОБРАЩАТЬ ВНИМАНИЕ ПРИ ВЫБОРЕ ШИН?

☑ Лучшие шины – это шины, подобранные исходя из рекомендаций автопроизводителя и условий эксплуатации. Все допустимые варианты шин по размеру указаны в технической документации к транспортному средству или на табличке в проеме водительской двери. Нестандартные варианты могут ухудшить управляемость автомобиля и комфорт во время движения, задевать за элементы кузова или подвески. Не менее важны и условия эксплуатации.

□ С «МАТЧАСТЬЮ» ОЗНАКОМИЛИСЬ, А УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ – ЗИМНИЕ ДОРОГИ.

☑ Если большую часть зимы ваш автомобиль будет эксплуатироваться в условиях бездорожья, за городом и на заснеженных дорогах, то лучше выбирать шипуемые модели. Наличие шипов на шинах в таких условиях снижает вероятность пробуксовки, сокращает тормозной путь, увеличивает коэффициент сцепления колес с дорогой при гололеде или на накатанном снегу. Если же автомобиль зимой преимущественно используется в городе, или в регионе с теплыми зимами, где преобладает мокрый снег, либо он вообще отсутствует, то можно остановить свой выбор на фрикционных шинах – они более эффективны во время разгона и торможения на асфальте, а из-за отсутствия шипов у таких шин выше акустический комфорт. Что касается жителей южных регионов, то они нередко используют всесезонные шины.

□ В ТЕОРИИ ВСЕ ТАК, НО Я ОБРАТИЛ ВНИМАНИЕ, ЧТО ДАЖЕ В МЕГАПОЛИСАХ ПЯВЛЯЕТСЯ ВСЕ БОЛЬШЕ АВТОМОБИЛЕЙ С ОШИПОВАННЫМИ ШИНАМИ. ИЛИ ЭТО «ОБМАН ЗРЕНИЯ»?

☑ Спрос на те или иные шины зависит от региона проживания. Однако, если посмотреть статистику по России, то, да, ошипованные шины пользуются стабильно высоким спросом. Российские зимы непредсказуемы: экстремальные морозы, затяжные снегопады, гололед, ледяные дожди, неожиданные потепления и похолодания и другие капризы природы. Возможно поэтому автоводители

предпочитают покупать шипованные

модели, которые имеют репутацию надежных и «испытанных временем» шин. Это подтверждает и наша статистика: по итогам прошлого года, доля шипованных шин от всех приобретенных зимних легковых и легкомоторных моделей составила 84%. Положительна и динамика относительно 2021 года – рост более 36,5%. И этот год не исключение: начиная с июля, шипованные шины входят в топ-3 продаж, значительно доминируя над нешипными моделями. КАМА Tyres уже более 50 лет выпускает шины для российских условий эксплуатации, и за это время приоритеты отечественных автолюбителей остаются неизменными – для использования в зимний период большинство приобретает именно «зубастые» модели.

□ КАКИЕ МОДЕЛИ КАМА TYRES НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫ?

☑ Абсолютным лидером от всех реализованных зимних моделей явля-

ется Viatti Brina Nordico. Еще одна наша популярная линейка в «шипованной» категории – Viatti Bosco Nordico. Если говорить про фрикционные шины, то здесь пользуются спросом легковые Viatti Brina и линейка Viatti Vettore Brina, предназначенная для легкомоторных автомобилей. Что касается технологий, то все наши линейки разработаны для российских условий эксплуатации. Например, протектор любой зимней шины Viatti эффективен при температурах от +10 до -45 °С, поэтому даже в самый сильный мороз он не «дубеет». При этом рабочая часть, то есть протектор, имеет индивидуальные свойства для каждого типа шин. Для фрикционных – она мягче, что позволяет более эффективно работать ламелям в пятне контакта, цепляясь за асфальт или снежный накат. Для шипуемых – жестче, чтобы надежно удерживать шипы. □



ЧЕСТНО О НОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ



Петр Меньших и Игорь Сирин на каналах

AUTO.MP5

в Дзене и YouTube



УПЕРТЯЖ-ТЕСТ ПО СНЕГУ



**CHEVROLET ТАНОЕ
ИЛИ INFINITI QX80?**

ТЕСТ ВЫБОР ЭКОНОМНЫХ



**LADA GRANTA
ИЛИ SKODA RAPID?**

ТЕСТ: КОМУ РАНЬШЕ ЗА ТРАКТОРОМ?



**ДЕФЕНДЕР
ПРОТИВ КРУЗАКА**

UAZ HUNTER И
LAND ROVER
DEFENDER?



**ТЕСТ
НЕСРАВНЕННЫХ**



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



**RENAULT DUSTER
ИЛИ SUZUKI JIMNY?**



БРУТАЛ



**НА
ИЛИ**

ТЕСТ РАВНЫХ КИТАЙЦЕВ

ТЕСТ ПО-ВЗРОСЛОМУ



ЧТОБЫ ШАРОВАЯ ОПОРА «НЕ ПОЛЕТЕЛА»

В БЫТНОСТЬ ЖИГУЛЕВСКОЙ «КЛАССИКИ», НЕ РЕДКО МОЖНО БЫЛО ВИДЕТЬ СТОЯЩИЙ НА ДОРОГЕ АВТОМОБИЛЬ С НЕЕСТЕСТВЕННО ВЫВЕРНУТЫМ КОЛЕСОМ. БЕДОЛАГА ВОДИТЕЛЬ ГОРЕСТНО ВЗДЫХАЛ: «ЭХ, ШАРОВАЯ ПОЛЕТЕЛА». В СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЯХ ЭТА ДЕТАЛЬ ЗАСЛУЖИВАЕТ НЕ МЕНЬШЕ ВНИМАНИЯ. О НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛАХ ВЫБОРА И УСТАНОВКИ ШАРОВЫХ ОПОР МЫ ПОГОВОРИЛИ С ТЕХНИЧЕСКИМ ДИРЕКТОРОМ CTR RUS ПАВЛОМ НИКИТИНЫМ □ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ИЛЛЮСТРАЦИИ CTR

❗ РОЛЬ ШАРОВОЙ ОПОРЫ, КАК КОНСТРУКТИВНОГО ЭЛЕМЕНТА, ТРУДНО ПЕРЕОЦЕНИТЬ. ЕСЛИ ШИНЫ ЯВЛЯЮТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМИ ТОЧКАМИ КОНТАКТА АВТОМОБИЛЯ С ДОРОГОЙ, ТО ШАРОВАЯ ОПОРА ОТВЕЧАЕТ ЗА СВЯЗЬ КУЗОВА АВТОМОБИЛЯ С ПОВОРОТНЫМ КУЛАКОМ, ТО ЕСТЬ С КОЛЕСАМИ.

❗ В какой-то степени, да, так как связь, о которой вы говорите, поддерживают еще и компоненты рулевого управления. Шаровая опора – действительно очень важная деталь, и ее состо-



яние существенно влияет на безопасность. Кроме того, шаровая опора, шарнир, имеющий несколько степеней свободы, как раз и делает подвеску независимой. С внедрением шаровых опор в конце 30-х – начале 40-х годов появились первые двухрычажные подвески. Первые шаровые опоры представляли собой подшипники скольжения, в которых шар опирался на металлическое основание. Такая конструкция требовала регулярной смазки. Со временем металлические основания заменили



пластиковыми вкладышами, а низкий коэффициент трения обеспечили эффективные смазки. Таким образом, необходимость в обслуживании детали отпала, и сегодня 99,9% шаровых опор CTR не имеют масленок. Смазка закладывается при сборке в процессе производства. В опорах CTR применяют два типа смазок: первая закладывается в зону контакта пластикового вкладыша и шара, второй тип смазки препятствует попаданию влаги в шарнир и смазывает палец в месте контакта с пыльником, закладывается непосредственно под пыльник.

❗ НА ИНТЕРНЕТ-ФОРУМАХ РЕГУЛЯРНО ПРОИСХОДЯТ ЖАРКИЕ ОБСУЖДЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ЗАМЕНЫ ШАРОВЫХ ОПОР...

❗ Я бы начал с «матчасти» и определил два вида шаровых опор, обусловленных типом нижнего рычага подвески. Первый, наиболее распространенный тип, это когда палец входит в поворотный кулак снизу-вверх, а опора имеет завальцовку в нижней части шарнира. Второй тип присоединяется пальцем вниз. И если в первом случае вектор силы направлен на вырывание, то во втором типе – на выдавливание, и такая опора завальцована сверху, а нижняя часть корпуса у нее цельнолитая. Кроме того, опоры разнятся по способу крепления к рычагу. Самым популярным является метод запрессовки шаровой опоры в рычаг – это характерно для европейских, азиатских и некоторых японских автомобилей. Такая конструкция работает очень хорошо, но ее ремонтпригодность ограничена. Один раз процедура выпрессовки «заводской» опоры и установка новой допустима, а вот успех последующей замены под большим вопросом – посадочное ме-





❶ В CTR несколько иная схема. У нас 14 заводов, и два из них «заточены» исключительно на сегмент aftermarket. Это сделано для того, чтобы разгрузить предприятия, имеющие большое количество заказов для первичной комплектации: 90 % бизнеса CTR – поставки на конвейеры автозаводов. Кстати, часть продукции с этих предприятий также поставляется и в сети послепродажного обслуживания автомобилей. Разница между «оригиналом» и «неоригиналом» в нашем случае состоит только в этом. Материалы и технологии, по которым производят комплектующие CTR, абсолютно идентичны. Три года назад начал свою работу завод CTR, построенный во Вьетнаме, так что покупателям не стоит удивляться, когда они видят на запчастях CTR надпись «сделано во Вьетнаме». Более того, из Вьетнама продукция поставляется в Россию напрямую через компанию CTR RUS, и клиенты получают ее полностью растаможенной, с доставкой «до двери». Что касается идентичности качества, то об этом я уже говорил выше.

❷ CTR – КОМПАНИЯ ИЗВЕСТНАЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ И В РОССИИ. А РАЗ ТАК, ТО НАВЕРНЯКА НА НАШЕМ РЫНКЕ ПРИСУТСТВУЮТ ПОДЕЛКИ.

❸ Не без этого, и мы с этим боремся. Сейчас у нас существует четыре степени защиты: на самой упаковке, на пакете, который имеет специальный код, а также код непосредственно на детали и данные на стикере. Вся эта информация по определенному принципу связана между собой. Появление подделок мы, конечно же, фиксируем. У нас есть специальная юридическая служба, которая по поступающей от клиентов информации отслеживает места, где продаются подделки. Совместно с сотрудниками МВД проводятся рейды, делаются контрольные закупки, и эти проверки, как правило, приводят к судебным разбирательствам и серьезным штрафам. Важно сказать и о том, что CTR не практикует параллельный импорт, то есть не входит в список зарубежных компаний, которые отказались работать в России. Компания CTR в нашей стране присутствует, и мы продолжаем работать по прежней схеме. На нашем сайте есть карта, по которой можно определить все «правильные» точки продаж, причем, не только самих дистрибьюторов, но и их филиалы. И, конечно же, покупатели всегда могут задать нам вопросы на нашей горячей линии. □

сто с большой долей вероятности будет деформировано. Некоторые умельцы пытаются закрепить опору в рычаге с помощью сварки, но в этом случае вероятность расплавления вкладыша почти 100 %. Гораздо проще ситуация с заменой лопастных опор, которые крепятся на рычаге с помощью заклепок (исключительно заводской вариант) или болтов. В первом случае достаточно высверлить заклепки и заменить крепление на болты. В ремкомплектах CTR всегда к опоре прилагается крепеж. Такие шаровые опоры можно менять до тех пор, пока позволяет состояние самого рычага. Есть еще один тип шаровых опор, которые очень не любят автомобилисты – они вмонтированы в рычаг и меняются вместе с ним. Удовольствие недешевое, и есть умельцы, пытающиеся что-то конструировать и в этом случае. Но об этом говорить не стоит.

❹ КАКИЕ ЕЩЕ ОШИБКИ ЧАСТО ДОПУСКАЮТ ПРИ УСТАНОВКЕ ШАРОВЫХ ОПОР?

❶ Часто это связано с невнимательностью. Например, при запрессовке опоры в рычаг ориентируются на текущее положение конструкции, выбирают неправильную высоту подставки под рычаг, забывая о том, что опора опустится еще на 10 мм в «тело» рычага. В результате палец упирается в стол пресса, опора встает на свое место, пальцу деваться некуда, он продавливает запорную пластину и завальцовку. Как следствие – между шаром и пластмассовым вкладышем образуется критичный зазор и эксплуатировать такую деталь уже нельзя. Еще важно помнить о том, что после установки опоры нужно обязательно смазать верхнюю часть пыльника. Это позволит исключить сухое трение в месте контакта пыльника с поворотным кулаком. Также при закручивании гайки нужно исключить проворачивание пальца. В деталях CTR в торце пальца обычно нет шестигранника или шлица Torx, но можно поджать рычаг в поворотный кулак с помощью монтажной стойки и таким образом зафиксировать палец. Главное, поджимать корпус рычага, а не шаровую опору. И уж совсем непозволительно закручивать гайку с помощью ударного гайковерта – при вращении пальца с высокой скоростью можно перегреть пластиковый вкладыш или оторвать резибовую часть.

- ❶ Ремонтный комплект шаровой опоры CTR.
- ❷ Шаровая опора CTR для запрессовки в рычаг подвески.
- ❸ ❹ Примеры верхней (слева) и нижней завальцовки шаровых опор CTR.

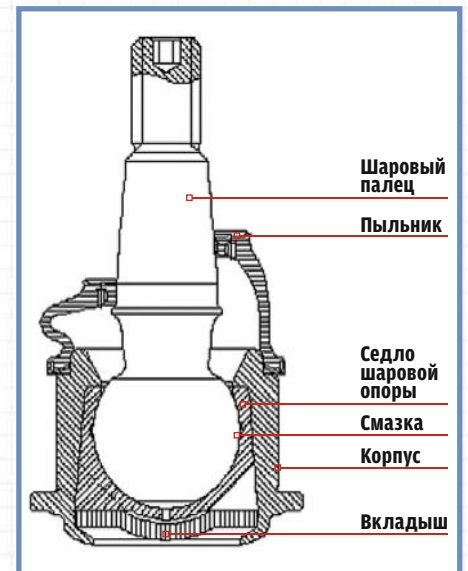
❺ С ЗАМЕНОЙ ОПОР ПОНЯТНО, ТЕПЕРЬ ДЕЛО ЗА ВЫБОРОМ. КАКОВЫ ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ ВЫБОРА ДЕТАЛЕЙ ПРОИЗВОДСТВА CTR ЭТОЙ ГРУППЫ?

❶ Преимуществ много. Например, в наших шаровых опорах используются пальцы из стали холоднойковки с последующей термообработкой. В отличие от горячейковки, такое изделие более эластично, лучше справляется со знаменитыми нагрузками. Там, где при предельной нагрузке или сильном ударе палец, изготовленный методом горячейковки, оторвется, изделие холоднойковки «спружинит» и вернется в первоначальное положение или растянется. Следующая важная позиция – это оригинальные пыльники. В шаровых опорах CTR применяется два вида пыльников – с интегрированными хомутами (металлическими обрубками, которые свариваются в резиновую конструкцию в процессе вулканизации изделия) и с внешними хомутами. Первый тип, из-за унификации и удобства установки, часто используется автопроизводителями при сборке на конвейерах. Наши пыльники всегда имеют три ребра сальников – своеобразный барьер для влаги между пальцем и пыльником.

❷ ЕСЛИ ПОКУПАТЕЛЬ ОПРЕДЕЛИЛСЯ С БРЕНДОМ, КАКИМ ОБРАЗОМ ОН МОЖЕТ УЗНАТЬ О НАЛИЧИИ НУЖНОЙ ЗАПЧАСТИ В АССОРТИМЕНТЕ CTR?

❶ На странице нашего сайта есть каталог, с помощью которого очень просто подобрать деталь, но поиск должен выполняться правильно. По VIN-номеру автомобиля в специальной программе определяется оригинальный номер детали и уже по этому номеру находится нужное изделие CTR. Если деталь не нашлась, то не следует ее искать только по марке и модели машины – можно получить экземпляр, имеющий конструктивные отличия от того, что используется в вашем автомобиле.

❸ ВСЕГДА ОЧЕНЬ МНОГО ВОПРОСОВ ВЫЗЫВАЕТ ТЕРМИНОЛОГИЯ – ОРИГИНАЛЬНЫЕ И НЕОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ. МНОГИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОВОРЯТ О ТОМ, ЧТО ВСЕ ИХ ДЕТАЛИ, И ТЕ, ЧТО ИДУТ НА КОНВЕЙЕРЫ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, И ТЕ, ЧТО ПОСТУПАЮТ В СЕГМЕНТ AFTERMARKET, ВЫПУСКАЮТСЯ НА ОДИХ И ТЕХ ЖЕ ЛИНИЯХ. КАК С ЭТИМ ОБСТОЯТ ДЕЛА В CTR?





НУЖНАЯ ВЕЩЬ ДЛЯ ЗИМЫ

ПРЕДПУСКОВОЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ ПОЗВОЛЯЕТ БЫСТРЕЕ ЗАВЕСТИ ХОЛОДНУЮ МАШИНУ ИЛИ ОБОГРЕТЬ САЛОН ПРИ ВЫКЛЮЧЕННОМ ДВИГАТЕЛЕ

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Обдумывая эксплуатацию машины в холодный сезон, нелишне учесть и расход топлива при прогреве салона посредством работающего двигателя, и негативное влияние на экологию. Так что идея задействовать некое устройство, чтобы прогреть машину перед началом поездки, вполне здравая. Повышая температуру охлаждающей жидкости и передавая тепло остальным деталям, предпусковой подогреватель не только продлевает ресурс силового агрегата, но и облегчает жизнь владельцу авто: прибор повышает температуру в салоне, помогает оттаять дворникам и стеклам машины, то есть, по сути, комплексно подготавливает транспортное средство к поездке.

Конструктивно устройство состоит из камеры сгорания, теплообменника, системы трубок для подачи

топлива, патрубка подачи воздуха для горения, вхлопной трубы, насосов для подкачки бензина (солярки) и циркуляции охлаждающей жидкости, а также термореле и блока управления.

Принцип работы у изделий разных производителей один и тот же: топливо, подаваемое импульсным насосом, врезанным в магистраль поближе к баку (нагнетать всегда легче, чем всасывать), дозированно поступает в камеру сгорания, а точнее, на испаритель. Там образуется топливовоздушная смесь. Перед испарителем установлена электрическая свеча накалывания с керамическим стержнем. Она воспламеняет полученную смесь,

и огонь нагревает теплообменник, расположенный вокруг камеры сгорания. Охлаждающая жидкость, прокачиваемая насосом, проходит через теплообменник и в результате нагревается. Как только температура антифриза или тосола доходит до 30 °С, начинает работать вентилятор штатной системы HVAC в салоне, отапливая и его. После 70 °С включается режим экономии топлива. Он деактивируется, когда жидкость остывает.

Все подогреватели оснащены встроенными системами и датчиками, контролирующими работу устройства. Например, система самодиагностики отключит нагреватель, если обнаружит ошибку

ВЫСОКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ VINAR ДОКАЗЫВАЮТСЯ ОТЗЫВАМИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ.



- 1 Мощности Vinar-55 вполне хватает, чтобы прогреть среднетоннажный грузовик.
- 2 Пульт ПУ-40 позволяет запрограммировать три таймера запуска и сохранить настройки при отключении питания.
- 3 Большой дисплей с сенсорным управлением позволяет ПУ-28 выводить максимум информации об автономном устройстве.
- 4 Подогреватель состоит из камеры сгорания, теплообменника, насосов для подкачки топлива и циркуляции охлаждающей жидкости, а также термореле и блока управления. На схеме – Vinar-55.
- 5 Топливные дозирующие насосы «Адверс» производит самостоятельно.
- 6 Для двигателей объемом свыше 3 л рекомендуется использовать прибор в 5 кВт, но и при меньшем литраже мотора система будет эффективна.



2

3

(разряд аккумулятора, перегрев нагревателя, неисправность помпы, вентилятора или срыв пламени), что делает его безопасным изделием.

Выбор мощности устройства напрямую зависит от литража двигателя автомобиля. Например, для моторов объемом от 1,5 до 3 л подойдет 4-киловаттный подогреватель, а для двигателей объемом свыше 3 л рекомендуется использовать прибор в 5 кВт. Но стоит отметить, что и при меньшем объеме силового агрегата тоже можно установить 5-киловаттную систему, в таком случае температура охлаждающей жидкости поднимется быстрее.

На рынке представлен широкий ассортимент моделей жидкостных подогревателей российских и иностранных марок.

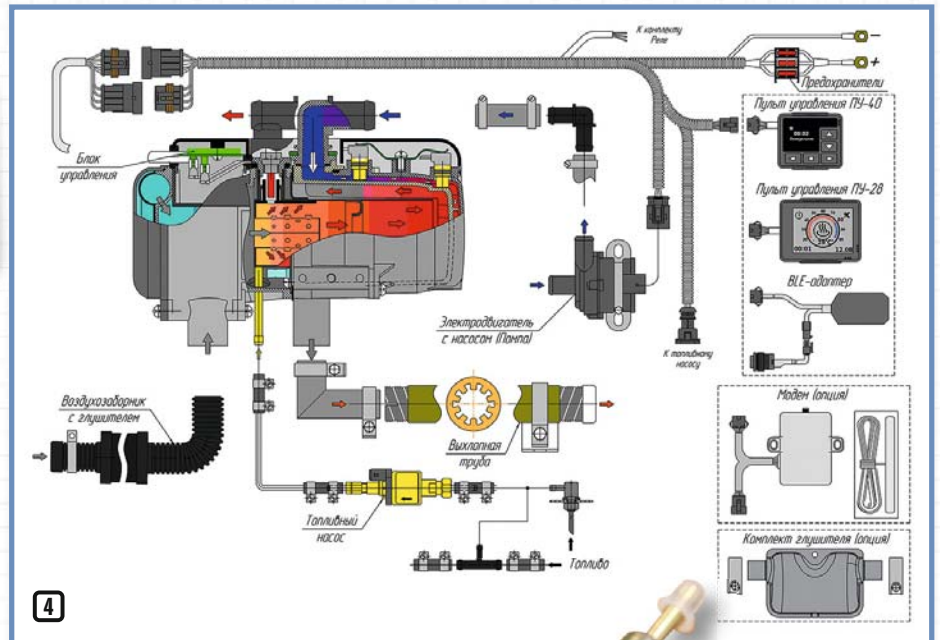
Верный способ упростить обслуживание и ремонт оборудования в нынешней ситуации – остановить свой выбор на моделях отечественного производства. В сегменте подогревателей малой мощности современную продукцию выпускает самарский завод «Адверс», поставляющий свои подогреватели на конвейер КАМАЗ, ПАЗ, ГАЗ. Специально для автомобилей с двигателем объемом до 4,5 л и автодомов предлагается подогреватель Binar-5S в версиях на дизельном топливе (12/24 В) или бензине (12 В). У прибора мощностью 5 кВт расход дизельного топлива не превышает 0,62 л/ч, а потребляемая электрическая мощность, важнейший для предпускового подогревателя параметр – менее 42 Вт на максимум. Предусмотрена работа как в режиме предпускового подогрева, так и догревателя – для ускорения выхода двигателя на нормальный тепловой режим. Существенно, что функция догрева может активироваться автоматически, по сигналу с замка зажигания или величине напряжения, которое при работе двигателя выше.

Показатель совершенства подогревателя – дружелюбный интерфейс. Для Binar-5S предлагается несколько вариантов пультов управления. Базовый пульт ПУ-40 позволяет запрограммировать три таймера запуска и сохранить настройки при отключении питания. Важно, что производитель постоянно вносит изменения в ПО. Например, в последней версии оборудования добавлена визуализация режима прокачки охлаждающей жидкости – он применяется при остановленном двигателе для увеличения теплоотдачи системы.

Топовый пульт ПУ-28 на сегодняшний день является самым технологичным и многофункциональным. Большой дисплей с сенсорным управлением позволяет выводить максимум информации об автономном устройстве. Модель рекомендуется для автодомов, поскольку в обычной легковушке займет слишком много места на торпедо.

Использование мобильных приложений стало привычной частью нашей жизни, и в «Адверсе» предусмотрели такую возможность для работы с предпусковым подогревателем. Прибором можно управлять посредством смартфона через Bluetooth-адаптер или модем (опция).

Подогреватель Binar-5S оснащен бесколлекторным двигателем и помпой без щеточного узла, они



4



отличаются большей надежностью в сравнении со щеточными моторами. Существенно, что все компоненты для сборки подогревателей, включая моторы, топливные насосы, электронику, алюминиевые теплообменники и пластиковые детали, «Адверс» производит самостоятельно. Только так можно обеспечить стабильное качество, говорят маркетологи компании. И подтверждают это сертификатами международной организации 122R и 10R.

Высокие показатели эффективности подогревателей Binar доказываются отзывами перевозчиков. «В Якутске уже месяц температура не поднимается выше -45 °С. Прогреваю машину «Бинаром»



6

через сигнализацию. Если на улице -50 °С перед запуском выжимаю сцепление», – рассказал владелец Niva 4x4 Максим Кирищенко. Наш собеседник считает предпусковой подогреватель «самой нужной вещью для зимы». Кстати, это уже второй Binar в практике Максима. Первый «Бинар Компакт» отработал на УАЗ «Патриот» 5 лет и был продан вместе с автомобилем.

Вкратце об иномарках. Компания Eberspacher не приостанавливала поставки оборудования в Россию. Для оснащения легковых и легких коммерческих автомобилей предлагаются предпусковые подогреватели линейки Hydronic мощностью 4 и 5 кВт. Слабым местом этой истории является нестабильность канала поставок запасных частей и оборудования от завода-изготовителя в Германии.

Другой известный немецкий бренд, Webasto объявил о прекращении поддержки оборудования на российском рынке. На замену пришла российская торговая марка А100. Продукция собирается на комплектах модулей Webasto. Предпусковой подогреватель А100 Hydro D5 12В разработан на базе прибора Thermo 50 для установки на большие внедорожники, легкие грузовики, а также на спецтехнику небольших размеров с напряжением бортовой сети 12 В. Предлагаются исполнения для работы как на бензине, так и на дизельном топливе.

Вышеупомянутое оборудование уже известно на рынке, но в сезоне зимы 2023-2024 года появилась новая грань – в Россию пришли китайские подогреватели. В Китае порядка 10 заводов, которые выпускают такое оборудование. Конкуренция – это хорошо. Цена китайских подогревателей заметно ниже европейских и даже российских аналогов. Но у брендов из Поднебесной ответственного дилера в России найти очень сложно, техническая документация отсутствует, серьезной диагностической аппаратуры нет. Уже известны прецеденты, когда купившие «китайца» автомобилисты не знали, где сделать ремонт через неделю после монтажа. □



ГАРАЖ

ЗАВОД LEMARC

ДЕНЬ L

В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ НА ЗАВОДЕ ООО «ТОП ЛУБРИКАНТС» СОСТОЯЛАСЬ ЦЕРЕМОНИЯ ЗАПУСКА ПРОИЗВОДСТВА СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ LEMARC. РАНЕЕ ЭТОТ ЗАВОД ПРИНАДЛЕЖАЛ ФРАНЦУЗСКОМУ НЕФТЕХИМИЧЕСКОМУ КОНЦЕРНУ TOTALENERGIES □ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА

■ Завод в индустриальном парке Ворсино обладает полным циклом производства смазочных материалов. Компания «Топ Лубрикантс» продолжит выпуск и продажу моторных, трансмиссионных и промышленных масел в России, но уже под новым брендом Lemarc, который созвучен французскому слову la marque, означающему «торговая марка, бренд». При этом все технологические процессы остаются неизменными. В состав продуктов Lemarc, как утверждается, входят только высококачественные базовые масла и современные пакеты присадок.

Генеральный директор ООО «Топ Лубрикантс» Роман Корчагин сообщил, что порядка 80% ассортимента изготавливается на базовых маслах третьей группы. «По каждому компоненту мы имеем три-четыре канала поставки. И если один из каналов по каким-то причинам будет обрублен, имеется возможность использовать другой

канал», – уточнил топ-менеджер компании. По словам Корчагина, сроки поставки базовых масел и присадок составляют 3-4 месяца. Если раньше компоненты поступали в Россию из Европы, то сейчас они едут к нам из Турции, Сингапура, Арабских Эмиратов. При этом продукты Lemarc дешевле, чем масла, поставляемые в Россию по параллельному импорту.

Резервуарный парк с системой подогрева позволяет хранить 8 тыс. тонн сырья одновременно, а склад готовой продукции рассчитан на 8 тыс. палетомест. Организацией складской логистики, как и прежде, занимается подрядчик FM Logistic. В ассортименте при-

сутствуют моторные масла, трансмиссионные и индустриальные смазочные материалы – всего семь линеек, разработанных в соответствии с требованиями производителей оригинального оборудования. Например, для максимальной экономии топлива в линейке продуктов

Lemarc есть маловязкое синтетическое масло

Qualard Neo 0W-20 уровня свойств API SP.

Низкая зольность масел серии Neo дополнительно продлевает срок службы катализатора и сажевого фильтра.

Еще одна серия – Qualard 9 – это полнозольные синтетические масла класса API SL и SN. Они применяются для автомобилей,

КОМПЛЕКСНОЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЕ –
ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ
СПОСОБОВ
УВЕЛИЧЕНИЯ
ПРИБЫЛИ





1



2



3



5

не оснащенных сажевыми фильтрами, имеют повышенное содержание присадок, нейтрализующих кислоты, образующиеся в процессе работы. Также в линейке представлены полусинтетические масла – серия Qualard 7.

Для каждого сорта масла технология смешивания строго индивидуальна и соблюдается неуказательно точно. Базовые масла, на которые приходится до 80% состава конечных продуктов, сюда доставляют в автомобильных и железнодорожных цистернах – подвездной путь примыкает к территории завода.

При заводе имеется собственная химическая лаборатория. Ее основная задача – входной контроль компонентов, и только после положительного заключения лаборантов ее содержимое перекачивается в заводские резервуары.

Если говорить непосредственно о производстве, то смешение жидкостей осуществляется двумя способами. Ограниченные партии (объемом до 150 тонн) готовят в автоматических блендерах, их на заводе три. Для более крупных партий используется потоковый смеситель производительностью 200 тонн в одну смену. Работает это следующим образом. Все компоненты из резервуаров хранения подаются одновременно, с соблюдением пропорций, в резервуар готового продукта. Дозировка компонентов производится по массовым расходомерам и поддерживается постоянной на протяжении выпуска всей партии с помощью системы автоматических клапанов. Контроль качества полуфабриката производится на всех этапах.



4

Некоторые виды сырья, поступающие на производство, проходят специальную подготовку. Например, присадки для придания текучести разогревают до 60–80 °С в специальных печах.

В зоне розлива смонтированы шесть линий. По одной для канистр объемом 1, 4 и 20 л, а для розлива в 208-литровые бочки отведены две линии. Кстати, розлив в бочки приобрел особую актуальность в последнее время, когда автодилеры стали создавать собственные резервуарные

парки для хранения масел, в том числе и потому, что это просто дешевле. Также предусмотрена линия для наполнения 1000-литровой тары «еврокуб».

Мощность завода – 75 тыс. тонн готовой продукции в год, включая контрактное производство. Численность персонала – 42 специалиста. Компания «Топ Лубрикантс» ставит амбициозные цели нарастить производство до 110 тыс. тонн в год.

Сейчас «Топ Лубрикантс» находится в поиске промышленного партнера, который будет производить пластиковые смазки и антифризы под брендом Lemarc. «Чаще всего клиенту нужен полный портфель. А для нас комплексное предложение – один из основных способов увеличения прибыли», – комментирует Роман Корчагин.

Напомним, компания TotalEnergies запустила завод в 2018 году. Тогда сообщалось, что его мощность составляет 40 тыс. тонн смазочных материалов в год с возможностью увеличения до 75 тыс. тонн. Объем инвестиций в проект составил 50 млн долларов. Продукция с российского предприятия поставлялась не только на местный рынок, но и шла на экспорт. □



6

- 1 После смены бренда все технологические процессы остались неизменными.
- 2 В зоне розлива смонтированы шесть линий.
- 3 Роботы занимаются и ориентированием тары, и закручиванием пробок, и наклейкой этикеток.
- 4 Моторные масла занимают порядка 60% всего ассортимента.
- 5 Сырье для завода доставляют по железной дороге и автотранспортом.
- 6 208-литровые бочки в качестве тары стали популярны у автодилеров, в том числе и потому, что это просто дешево.



КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

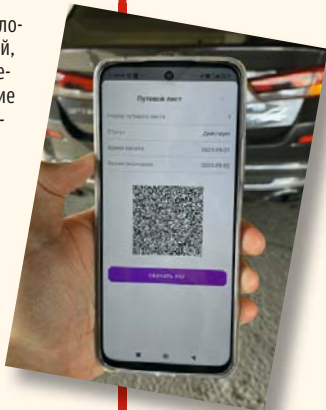
АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

Российские разработчики выпустили мобильное приложение АТИМО, в котором таксисты, водители предприятий, а также самозанятые перевозчики могут оформлять путевой лист в электронном виде, используя телемедицинские технологии для прохождения предрейсового и послерейсового осмотра.

Решение Минтранса утвердить обмен электронными перевозочными документами позволило упростить и ускорить процесс для водителей, а также начать применять высокие технологии. Например, сервис формирует путевые листы в удобном формате QR-кода прямо в приложении. Все документы находятся в одном носителе и имеют такую же силу, что и бумажные аналоги.

Кроме того, решение об обмене электронными перевозочными документами позволило проводить медосмотры на телемедицинском терминале, что еще сильнее ускоряет и упрощает процесс проверки. Прямо в приложении водитель может выбрать любую удобную точку осмотра, например, ту, что находится ближе к дому или к месту старта. Там же проводится и осмотр транспортного средства механиком. Такой подход позволяет не тратить время на ежедневные поездки на базу и рутинные процессы, а значит, быстрее приступить к работе. При этом поддерживается безопасность на дорогах, а также устраняются репутационные риски для компаний-нанимателей.

Результаты медицинского и технического осмотра направляются через электронный документооборот, а на их основе в мобильном приложении автоматически формируется путевой лист. Эта процедура занимает порядка 5 минут.



ЗАПРАВКИ ПОД КОНТРОЛЕМ

Приложение «Топливо +» интегрировано в бортовую информационную систему КАМАЗ. Эта технология позволяет водителям заправляться прямо из машины, оперируя исключительно мультимедийной системой автомобиля.

Инновацию уже успели оценить водители. Интеграция приложения с БИС КАМАЗ способствует повышению безопасности на дороге: не нужно отвлекаться на смартфоны при взаимодействии с приложением.

Кроме того, это важно для владельцев и водителей КАМАЗов нововведение повышает удобство эксплуатации автомобиля. Заправка становится еще проще и удобнее благодаря интуитивно понятному интерфейсу приложения «Топливо +». Также обеспечивается экономия времени и ресурсов: интеграция с БИС позволяет более эффективно управлять топливом и ресурсами машины.

Бортовая информационная система является совместной разработкой ПАО «КАМАЗ» и ОАО «Московское конструкторское бюро «Компас» (обе компании входят в госкорпорацию «Ростех»). Решение объединяет преимущества навигационных систем, мультимедийных ресурсов, сети Интернет и мобильной связи.



ГОТОВЯТСЯ К ПОСТАВКЕ

В компанию «ААА Траксервис» поступили первые шасси JMC Conquer. Полнокомплектные автомобили клиенты получат уже в декабре этого года. Conquer — семейство среднетоннажных автомобилей с разрешенной максимальной массой 9,39 т. Сборка производится на калининградском заводе «Автотор».



Модель оснащается дизелем мощностью 156 л. с., созданным по технологии Isuzu. Экологический класс Евро-4 достигается без применения реагента AdBlue и фильтра DPF. Заявленный производителем ресурс — до 700 тыс. км. Рама из высокопрочной стали шириной 900 мм облегчает монтаж надстроек и имеет лучшую грузоподъемность в своем классе — 6,7 т. Подготовка к российским условиям эксплуатации предусматривает катафорезный грунт, воскование скрытых полостей, герметизацию сварных швов, мастику на колесных арках и дополнительную защитную пленку на капоте. Стоимость шасси начинается от 4,3 млн рублей, стоимость полнокомплектного автомобиля — от 4,65 млн рублей.

«ААА Траксервис» является официальным партнером ТД Комавто (дистрибьютор «Автотор») по продаже, сервисному и гарантийному обслуживанию коммерческих автомобилей JMC.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

В рамках участия в программе по переводу коммунальной техники на сжиженный природный газ, автозавод «Урал» передал для тестирования опытный образец комбинированной дорожной машины, созданной совместно с предприятиями-партнерами. Дорожный автомобиль с колесной формулой 6x4 предназначен для компании «Урал-Сервис-Групп», которая следит за состоянием региональных дорог и будет тестировать его два месяца.

Газомоторный автомобиль является совместным проектом АЗ «Урал», как производителя шасси, завода «СпецАгрегат», как изготовителя спецтехники, и компании «РариТЭК», ответственной за установку газового оборудования. Кстати, это не первая машина, которую автозавод «Урал» выпускает на газомоторном топливе. Основная линейка — полноприводные автомобили с колесными формулами 4x4, 6x6, 8x8 — уже давно поставляется в структуры Газпрома.

Сеть заправок СПГ в Челябинской области активно развивается. Компания «Новатэк» имеет в регионе три такие станции — в Челябинске, Копейске и Магнитогорске. В Магнитогорске работает комплекс по сжижению газа, откуда его поставляют по всему УрФО. Предприятие загружено полностью. Метаном заправляют магистральные тягачи и автобусы. Теперь СПГ будет использоваться и для работы коммунальной техники.



ОТГРУЖЕНО НА ЮГ

В Ростове-на-Дону прибыла партия из 20 электробусов КАМАЗ-6282. В ближайшее время инновационная техника выйдет на маршруты города. Новый транспорт адаптирован к жаркому климату Ростова-на-Дону, электробусы КАМАЗ оснащены системой двухзонного климат-контроля. Также они имеют необходимое оборудование для перевозки маломобильных групп населения, установлены автоинформаторы, электронные информационные табло, система видеонаблюдения и USB-розетки для пассажиров.

Инновационная техника поставляется по программе комплексного развития городского электрического общественного транспорта. Напомним, федеральный проект по развитию городского электротранспорта одновременно реализуется в десяти регионах страны: предусмотрена поставка более 280 электробусов, 647 трамваев, а также установка более 120 зарядных станций. В рамках этой программы до конца года «КАМАЗ» поставит 87 электробусов в шесть регионов страны. Партии электробусов уже поставлены в Волгоград, Пермь, Курск и Липецк.

Электробусы КАМАЗ последнего поколения способны проехать

на одном заряде аккумуляторов до 100 км. Они заряжаются от станции ультрабыстрой зарядки в городском цикле эксплуатации в среднем за 10–20 мин. Пассажироместимость – 85 человек, 35 мест предусмотрено для сидящих пассажиров.



ЗЕЛЕНый МАРШРУТ

Крупнейший пассажирский перевозчик Подмосковья АО «Мострансавто» совместно с Ликинским автобусным заводом приступил к тестовой эксплуатации автобуса ЛиАЗ-5292 LNG, работающего на сжиженном природном газе. Городской низкопольник большого класса с экологически чистым двигателем будет перевозить пассажиров Мострансавто на маршруте № 11 в Коломне.

Автобус комплектуется отечественным газовым двигателем ЯМЗ. Технологии, применяемые в автобусе, сохраняют постоянную температуру топлива -160 °С и гарантируют стабильную работу двигателя вне зависимости от температуры окружающей среды. Сжиженный природный газ хранится в криогенном баке объемом 375 л, что позволяет обеспечить запас хода автобуса на одной заправке свыше 320 км. Давление внутри такого бака составляет всего 16 атмосфер, что гарантирует повышенную безопасность при эксплуатации.

Заправка автобуса будет осуществляться на расположенной в Коломенском городском округе стационарной КриоАЗС компании «НОВАТЭК».

Тестирование будет проходить до января 2024 года с возможностью продления. В рамках программы испытаний специалисты транспортной компании оценят эффективность работы автобуса в разных погодных условиях, преимущества применения технологии LNG. По итогам эксплуатационных испытаний «Мострансавто» будет рассматривать возможность внедрения транспорта, работающего на сжиженном природном газе, на маршрутах Подмосковья.



ОТ НАЛИЧНОЙ ДО ВОСТАНИЯ

На улицы в центре Санкт-Петербурга вышел первый китайский электробус Yutong ZK 6128 BEVG. 12-метровая пассажирская машина будет курсировать по маршруту № 7 от Наличной улицы до Московского вокзала, сообщает правительство Северной столицы.

Электробус рассчитан на перевозку 80 пассажиров, оснащен климатической системой, пневматической подвеской с функцией наклона кузова в сторону остановки, USB-разъемами у каждого сидения. Отдельно отмечается, что транспорт неоднократно проверялся в условиях холодной и снежной зимы и может без проблем эксплуатироваться при температуре от -35 до +45 °С. Литий-железо-фосфатные аккумуляторы с системой жидкостного терморегулирования обеспечивают электробусу запас автономного хода более 280 км. В рамках испытаний в условиях города будут сформированы требования для будущих закупок.

Модели электробусов, поступившие в Петербург, в этом году также поставлялись в Данию и Польшу. На датском рынке парк электробусов Yutong достиг 500 единиц, и компания стала крупнейшим в стране поставщиком автобусов на новых источниках энергии.



ДЛЯ ЖИЗНИ И РАБОТЫ

Volvo Trucks обновила электрические среднетоннажники FL и FE. Техника подходит для решения большинства задач в коммунальной сфере и городском строительстве. Мощность зарядки переменного тока была увеличена почти вдвое, до 43 кВт, что сократило время, необходимое для пополнения запаса энергии примерно на 50%. При этом запас хода увеличился до 450 км. Ряд новых функций, призванных повысить безопасность как водителя, так и других участников дорожного движения, включают системы обнаружения пешеходов и велосипедистов, а также предотвращения боковых столкновений. Модели FL и FE превосходят Общие правила безопасности Евросоюза, вступающие в силу с 2024 года.

Volvo FL и FE также имеют привлекательный дизайн с обновленной передней частью и яркими светодиодными фарами. Наружные зеркала стали тоньше, чтобы водитель мог лучше видеть окружающую обстановку. В качестве опции предлагается камера кругового обзора.



СТОИМОСТЬ ВЛАДЕНИЯ — ВАЖНЫЙ параметр автомобиля. В прежние годы верхнюю строчку списка самых дешевых в обслуживании фургонов занимал Ford Transit елабужской сборки. Но весной 2022 года американский концерн Ford

Motor свернул свою деятельность в РФ. В открывшуюся нишу хлынули производители из дружественных стран. Но есть ли среди них претенденты на низкую стоимость владения? Да, говорят в компании «Коммерческие автомобили Дунфен», вы-

кладывая в качестве козыря новый для России продукт — цельнометаллический фургон Dongfeng K33-561.

Ключевая особенность четырехтонной модели — переднеприводная компоновка. Как это влияет на эксплуатационные по-

ПРИНЦИП БЕРЕЖЛИВОСТИ

DONGFENG K33-561 ПОЛНАЯ МАССА: 3970 КГ

НАЧАЛО ПРОДАЖ: СЕНТЯБРЬ 2023 Г. ЦЕНА: 3 350 000 ₽

НАШ ВОСТОЧНЫЙ СОСЕД ВСЕ БОЛЬШЕ ЗАВОЕВЫВАЕТ РОССИЙСКИЙ РЫНОК КОМТРАНСА. КАЖДЫЙ МЕСЯЦ ПОЯВЛЯЕТСЯ ОЧЕРЕДНАЯ НОВИНКА, ИМПОРТИРУЕМАЯ ИЗ КИТАЯ. ОДНОЙ ИЗ НИХ ЯВЛЯЕТСЯ ФУРГОН DONGFENG K33-561. СУДЯ ПО ХАРАКТЕРИСТИКАМ, МОДЕЛЬ ОБЕЩАЕТ ПЕРЕВОЗЧИКАМ НИЗКИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ □ ЮРИЙ КУЗНЕЦОВ □ ФОТО АВТОРА

DONGFENG K33-561

Колесная формула	4x2
Габариты (ДхШхВ)	5750x2036x2590 мм
Снаряженная масса	2535 кг
Полная масса	3970 кг
Колесная база	3610 мм
Объем топливного бака	80 л
Внутренний объем фургона	11,68 м ³
Погрузочная высота	826 мм
Двигатель	М9Т-601 дизельный, 4-цилиндровый, Евро-6, 2237 см ³ , 136 л. с.
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая / зависимая, рессорная
Тормоза	дисковые с ABS
Размер шин	215/75R16C
Межсервисный пробег	10 000 км
Конкуренты	Sollers Atlant, MA3-365022, «Газель Next»

казатели? Сокращение числа деталей, участвующих в передаче крутящего момента, серьезно уменьшает снаряженную массу машины. Переднеприводные авто экономичнее и экологичнее, им требуется меньшее количество топлива и смазочных материалов. Немаловажным является и возможность снижения погрузочной высоты.

Новинка отличается броской внешностью. Высокая линия капота, большая и широкая решетка радиатора с ячеистым рисунком делают фургон узнаваемым в транспортном потоке. Необычный «космический» облик автомобиля формируется и за счет высоко посаженных фар со светодиодами, органично сочетающихся в едином стиле с противотуманками.

Автомобиль приводится в движение 2,3-литровым дизелем М9Т-601 разработки компании Nissan. Мощность мотора — 136 л. с., крутящий момент — 370 Нм. Этот 16-клапанный двигатель с топливной

аппаратурой Bosch также известен как dCi, которым оснащались Renault Master и его копии — Opel Movano и Nissan NV400. Соответствие экологическому классу Евро-6 обеспечивается технологией SCR с применением жидкости AdBlue. Предусмотрена металлическая защита картера. Безальтернативный вариант трансмиссии — 6-ступенчатая «механика». Но на 2024 год импортер анонсирует появление АКП в качестве опции. Также в продаже появится заднеприводный автомобиль с дускатной ошиновкой

Конструкция подвески — типичное решение для компактного развозного фургона: спереди независимая пружинная, сзади — зависимая рессорная. Неудивительно, что по плавности хода К33 вполне сопоставим с Ford Transit.

Ориентированная на водителя, передняя часть кабины имеет современный дизайн. Садясь за руль, первое, на чем останавливается взгляд — это полностью цифровая приборная панель. Впечатляет качество самого экрана, на котором картинка не распадается на пиксели и выглядит сочно и ярко. Управление мультимедиа интуитивно понятно, а главное — интерфейс русифицирован. Предусмотрено два USB-разъема, они спрятаны в бардачке.

Стоит отметить multifункциональный руль, скошенный в нижней части и регулируемый по наклону. Автомобиль длиной 5,75 м, кстати, достаточно маневренный для своих габаритов, радиус разворота составляет всего 13,5 м.

Грузовой отсек объемом 11,68 м³ вмещает четыре европалеты. Угол открытия задних дверей составляет 270°. В положении вдоль кузова створки дверей фиксируются магнитами. Предусмотрена сдвиж-

- 1 Угол открытия задних дверей составляет 270°.
- 2 Управление мультимедиа интуитивно понятно, а главное — интерфейс русифицирован.
- 3 В кабине есть два пассажирских места.
- 4 Автомобиль приводится в движение 2,3-литровым дизельным мотором М9Т-601 разработки компании Nissan.

ная боковая дверь, а в покрытый износостойким линолеумом пол вмонтированы такелажные петли для крепежных ремней. Фургон можно использовать для перевозки различных грузов: почтовых отправок, мебели, крупной бытовой техники, стройматериалов и так далее. Такую технику часто выбирают интернет-магазины и маркетплейсы, курьерские службы, логистические компании.

Существенно, что в базовой комплектации автомобиль оснащен широким арсеналом систем безопасности и электронных помощников. Речь идет о системах стабилизации, экстренного торможения, контроля выезда за пределы полосы движения, парктронике. Предусмотрены подушки безопасности для водителя и пассажира.

Стоимость фургона составляет 3,35 млн рублей. Это несколько больше, чем цена российских конкурентов, однако, тот факт, что качество изготовления этого фургона максимально приближено к европейскому, положительно отразится и на стоимости владения и на остаточной стоимости при перепродаже. □





РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА



от 2 175 900 ₽

LADA VESTA SPORTLINE

Внешне «Весту» в исполнении Sportline отличает заниженный силуэт кузова, широкие шины на оригинальных 17-дюймовых дисках (черных или двухцветных), аэродинамический обвес, новый дизайн бамперов и хромированные насадки выхлопа. В салоне установлены передние анатомические кресла и использованы красно-черные цвета в отделке. Руль, рукоятки рычага переключения передач и ручника, а также подголовники прошиты контрастной красной строчкой. Vesta Sportline оснащается 1,6-литровым мотором, форсированным до 118 л. с., и 5-ступенчатой «механикой». От 0 до 100 км/ч спорт-седан ускоряется за 10,9 секунд. Оснащение новинки аналогично топовой версии Techno. Сюда входит электронная приборная панель, медиасистема с 10,4-дюймовым экраном и навигацией Яндекс, камера заднего вида, парктроник, кондиционер, обогрев передних сидений и лобового стекла, и другие опции.

OTING PALADIN

В полку китайских автомобильных брендов, представленных на российском рынке, очередное пополнение: компания Sinomach Automobile привезла в Россию внедорожник Paladin. Sinomach Automobile – это дочернее предприятие госконцерна Sinomach, крупнейшего производителя промышленного оборудования в Китае и лидера по импорту автомобилей на местный рынок. Для Sinomach Automobile Россия стала первым экспортным рынком. Причем специально для нас была придумана новая марка Oting, за которой скрывается продукция совместного предприятия Zhengzhou Nissan. Рамный внедорожник Oting Paladin представляет собой переосмысленную версию рамного внедорожника Nissan Terra, с оригинальным салоном, 2,0-литровым турбомотором Mitsubishi 4K31 мощностью 228 л. с. и 8-ступенчатым автоматом ZF. Такая модель в заднеприводном варианте будет стоить от 3,8 млн, а с полным приводом part-time и понижайкой – от 4,25 млн. Ее продажи стартуют 15 января. Но на этом Sinomach Automobile останавливаться не планирует. Компания намерена ежегодно привозить в Россию 2-3 новинки и развивать собственную дилерскую сеть. На первом этапе будут открыты 15 салонов в Москве и Санкт-Петербурге, позднее дилерская сеть распространится на всю территорию страны. В следующем году ожидается российская премьера двух новых моделей Oting, построенных на шасси Nissan (с СП Zhengzhou Nissan подписан пятилетний дистрибьюторский контракт), и первый в очереди – пикап... Dongfeng DF6 под новым брендом. Sinomach Automobile хочет продавать на нашем рынке 10 тысяч машин в год. При достижении целевых показателей, компания будет рассматривать возможность запуска локальной сборки в формате SKD/CKD.



от 3 800 000 ₽

от 3 100 000 ₽



BAIC X7

Среднеразмерный кроссовер X7 стал пятой моделью BAIC, чья сборка была запущена на калининградском заводе «Автотор» в этом году. Переднеприводный BAIC X7 оснащен 1,5-литровым турбомотором мощностью 180 л. с. и 7-ступенчатой преселективной роботизированной коробкой передач. Габариты новинки – 4710x1892x1715 мм, колесная база – 2800 мм. Багажник вмещает 470 л. На российском рынке BAIC X7 представлен в единственной комплектации Comfort. В оснащение такого кроссовера входит полностью светодиодная оптика, «кожаные» сиденья, электронная приборная панель, 12-дюймовый дисплей мультимедиа, задние датчики парковки, камеры кругового обзора, панорамная крыша, подогрев руля и зеркал, а также отдельный климат-контроль. Перечень систем активной безопасности включает контроль слепых зон и полосы движения.

от 1 799 000 ₽



JAC JS3

Кроссовер JS3, который в самом Китае известен как JAC Refine S3, выпускается с 2019 года и является рестайлинговой версией модели, впервые представленной почти десять лет назад и даже продававшейся в России! Обновленная модель сохранила габариты предшественника (4345x1765x1640 мм при колесной базе 2560 мм), но получила новую оптику, бамперы и современный салон. Оснащение базовой версии Comfort включает две подушки безопасности, систему стабилизации, датчик света, светодиодные ДХО, кондиционер, простую аудиосистему с радио и USB, круиз-контроль, задний парктроник, электропривод и обогрев зеркал, а также мультируль. Такой кроссовер предлагается с 1,6-литровым атмосферным двигателем мощностью 109 л. с. При этом в «базе» он оснащается только 6-ступенчатой МКП. JS3 в комплектации Luxury можно заказать не только с «механикой», но и с вариатором Punch – такой кроссовер стоит от 1 899 000 р., а доплата за бесступенчатую трансмиссию составляет 100 тысяч. В оснащение данной версии входит отделка сидений кожей, климат-контроль, камера заднего вида, медиасистема с 10,25-дюймовым экраном, Apple CarPlay с Android Auto и электропривод складывания зеркал.

SOLLERS ST6

Пикап Sollers ST6, крупноузловая сборка которого была налажена на заводе «Автомобильные индустриальные технологии» во Владивостоке (бывший завод СП Mazda-Sollers), предлагается с 136-сильным турбодизелем (с чугунным блоком цилиндров и цепным приводом ГРМ), 6-ступенчатой механической коробкой передач, подключаемым полным приводом с «понижайкой» и блокировкой заднего дифференциала. Оснащение пикапа в начальной комплектации Base включает две подушки безопасности, системы курсовой устойчивости и помощи при старте на подъеме, мультируль, кондиционер, круиз-контроль, бортовой компьютер, аудиосистему, электрорегулировку зеркал, подогрев передних сидений и задние датчики парковки. Доплатив 100 тысяч можно взять версию Comfort, где будет «кожаная» обивка сидений, бесключевой доступ с запуском двигателя кнопкой, камера заднего вида, а также мультимедийная система с 6-ю динамиками, сенсорным экраном и системами Apple CarPlay/Android Auto.

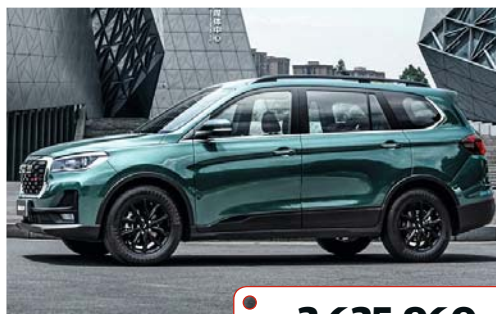
от 2 500 000 ₽



НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

SWM G05 PRO

Этот кроссовер длиной 4750 мм, доступен как в 5-, так и 7-местной версиях. Комплектуется он тем же силовым агрегатом (1,5-литровый турбомотор плюс робот 7DCT), что и SWM G01/G01F. В список стандартного оснащения 5-местного кроссовера входят 17-дюймовые диски, рейлинги, система бесключевого доступа и запуска двигателя, «кожаный» салон, 12-дюймовый дисплей медиасистемы и подогревы сидений. Покупатели 7-местной версии (от 2 733 460 р.) дополнительно получат климат-контроль для пассажиров второго ряда и панорамную стеклянную крышу.



от 2 625 960 ₽

SWM G01

Младший и самый доступный в линейке SWM кроссовер G01 (габариты — 4610x1855x1725 мм, колесная база — 2750 мм) оснащен 1,5-литровым турбомотором мощностью 139 л. с. в паре с 7-ступенчатым роботом. Уже в базовой комплектации у кроссовера есть светодиодные фары, 18-дюймовые диски, панорамная крыша, система

от 2 438 220 ₽



бесключевого доступа и запуска двигателя, «кожаные» сиденья, вентиляция и подогрев водительского кресла, электропривод и подогрев зеркал, климат-контроль, 10-дюймовый дисплей мультимедиа и камера заднего вида. Доплата за топовую комплектацию, где будут системы помощи водителю и «зимний пакет» — 40 тысяч. Как и другие модели SWM, предназначенные для продажи в России, этот кроссовер собирают в Калининграде на заводе «Автотор».



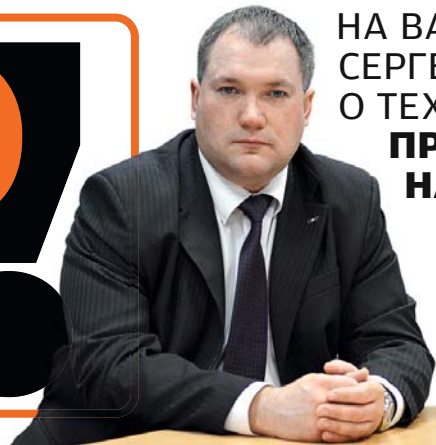
от 2 588 340 ₽

SWM G01F

Кроссовер SWM G01F является «спортивной» модификацией G01. Он отличается дизайном бамперов (задний — с интегрированным диффузором), наличием заднего спойлера и двух патрубков выхлопной системы. Оснащение базовой версии дополнено беспроводной зарядкой, электроприводами двери багажника и водительского кресла, камерами кругового обзора, передними датчиками парковки, аудиосистемой с 9-ю динамиками и сабвуфером, а также системами помощи водителю (контроля слепых зон и предотвращения фронтального столкновения) и шторками безопасности. Топ-версия с «зимним пакетом» и кожаной отделкой руля стоит на 40 тысяч дороже.



ПАРКОВКА



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

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

❏ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ БРАЛ «ДЕЛИМОБИЛЬ», ОСТАВИЛ НА ПАРКОВКЕ ВДОЛЬ ПРОСПЕКТА. ПОСТОЯННО ВИДЕЛ ТАМ ПРИПАРКОВАННЫЕ МАШИНЫ ОТ РАЗНЫХ КАРШЕРИНГОВ. ИТОГ – ШТРАФ 8000 РУБЛЕЙ. КАК БЫТЬ? (ФОТО ПРИПАРКОВАННОГО АВТО И САМОЙ ПАРКОВКИ ЕСТЬ).

❑ Если вы нарушили правила остановки и стоянки, иных вариантов, кроме оплаты штрафа, я не вижу. Тот факт, что рядом стояли другие автомобили, от необходимости соблюдения ПДД, к сожалению, не освобождает.

❏ КОГДА ПЕРЕХОДИЛА УЛИЦУ МЕНЯ ЗАДЕЛ АВТОМОБИЛЬ НА ПЕШЕХОДНОМ ПЕРЕХОДЕ. ОТ ПРИЕЗДА СКОРОЙ Я ОТКАЗАЛАСЬ. СПУСТЯ ДВА ДНЯ СТАЛО СИЛЬНО БОЛЕТЬ КОЛЕНА, НА КОТОРОЕ УПАЛА ОТ УДАРА. ПИСАТЬ ЗАЯВЛЕНИЕ НА ВОДИТЕЛЯ И ЗВОНИТЬ В ГИБДД НЕ СТАЛА. МОЖНО ЛИ МНЕ СПУСТЯ ДВА ДНЯ ОБРАТИТЬСЯ ЗА КОМПЕНСАЦИЕЙ К ВОДИТЕЛЮ МАШИНЫ, КОТОРЫЙ МЕНЯ ТОГДА УДАРИЛ?

❑ Чтобы предъявить претензии к водителю, вам необходимо получить подтверждение, что состояние здоровья ухудшилось именно из-за ДТП. Эти документы может выдать врач. После этого можно начинать общаться с водителем по поводу возмещения вреда здоровью.

❏ ЗАКАЗАЛ САДОВЫЙ СБОРНЫЙ ДОМИК. МАШИНА СТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ, ЗАВОЗЯ ДОМ НА УЧАСТОК, ПОВРЕДИЛА ВЪЕЗДНЫЕ ВОРОТА В НАШ СНТ. ПО КАРТИНКЕ С КАМЕРЫ СТОРОЖ ВЫЯСНИЛ, ЧТО ГРУЗОВИК ЗАЕЗЖАЛ НА МОЙ УЧАСТОК. ПРАВЛЕНИЕ НАШЕГО СНТ ТРЕБУЕТ С МЕНЯ ОПЛАТИТЬ РЕМОНТ ВОРОТ. НО Я ЖЕ ИХ НЕ ЛОМАЛ, С КОГО ВЗЫСКИВАТЬ УЩЕРБ ПО ЗАКОНУ?

❑ Вы тут ни при чем. В соответствии с законом, обязанность возмещения вреда лежит на лице, причинившем вред. Редкие исключения из данного правила к вам никакого отношения не имеют. Поэтому можете смело порекомендовать правлению СНТ предъявить претензии к той компании, чья машина к вам приезжала. При необходимости можете предоставить данные этой компании из имеющихся у вас документов (договоры, чеки, акты и так далее).

❏ ПОСТРАДАЛ В ДТП. ВОДИТЕЛЬ, КОТОРЫЙ МЕНЯ СБИЛ, БЫЛ ЛИШЕН ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТС НА 18 МЕСЯЦЕВ. В БОЛЬНИЦЕ УСТАНОВИЛИ, ЧТО В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП МОЕМУ ЗДОРОВЬЮ ПРИЧИНЕН УЩЕРБ СРЕДНЕЙ СТЕПЕНИ ТЯЖЕСТИ. ХОЧУ ПОДАТЬ ИСК В СУД НА ВИНОВНИКА ДТП О ВОЗМЕЩЕНИИ МАТЕРИАЛЬНОГО И МОРАЛЬНОГО ВРЕДА.

КАК ПРАВИЛЬНО ЭТО СДЕЛАТЬ, И КАКИЕ НУЖНЫ ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ЭТОГО?

❑ Для подачи иска вам необходимо собрать медицинские документы, подтверждающие не только факт причинения вреда здоровью в результате ДТП, но и расходы на лечение, лекарственные препараты и восстанавливающие процедуры. Собрав все эти документы, можно готовить исковое заявление и обращаться в суд. Сразу скажу, что подобные иски – это весьма сложные процессы, и будет лучше, если делом будет заниматься адвокат.

❏ Я СПРОВОЦИРОВАЛА ДТП – ВРЕЗАЛАСЬ В ДРУГОЙ АВТОМОБИЛЬ. ПОСТРАДАВШАЯ СТОРОНА ОБЕЩАЕТ ПОДАТЬ НА МЕНЯ В СУД ДЛЯ ВЫПЛАТЫ МАТЕРИАЛЬНОГО И МОРАЛЬНОГО ВРЕДА. СУММУ ВОЗМЕЩЕНИЯ МОРАЛЬНОГО ВРЕДА ТА СТОРОНА ОЦЕНИЛА В 100 ТЫС. РУБЛЕЙ, ССЫЛАЯСЬ НА ТО, ЧТО СВОИМИ ДЕЙСТВИЯМИ Я ЯКОБЫ ПРИЧИНИЛА ЛЕГКИЙ ВРЕД ЗДОРОВЬЮ ВОДИТЕЛЯ. Я НЕ ОТКАЗЫВАЮСЬ ПОМОГАТЬ ПОСТРАДАВШЕМУ, НО ТАКАЯ СУММА ДЛЯ МЕНЯ НЕПОДЪЕМНАЯ. КАК РЕГУЛИРОВАТЬ ЭТУ СИТУАЦИЮ? СТРАХОВКА ПО ОСАГО У МЕНЯ ЕСТЬ.

❑ Если у вас есть ОСАГО, то требования об уплате потерпевший должен предъявлять в страховую компанию. Не забудьте и вы сообщить своему страховщику, что имело место ДТП, в котором вы виноваты. Претензии к вам потерпевший сможет предъявить только в случае недостаточности суммы страхового покрытия или по компенсации морального вреда.

❏ В ДВОРОВОМ ПРОЕЗДЕ ЗАЦЕПИЛИСЬ ЗЕРКАЛАМИ ЗАДНЕГО ВИДА. ВРОДЕ ВСЕ ХОРОШО, ОФОРМИЛИ ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ, Я СОГЛАСИЛСЯ, ЧТО БЫЛ ВИНОВАТ. ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ ТА СТОРОНА МНЕ ПРИСЛАЛА СЧЕТ, ЧТО УСТАНОВКА НОВОГО ЗЕРКАЛА И ЕГО ПОКРАСКА СТОИТ ПОЧТИ 30 ТЫС. РУБЛЕЙ. НО ПО ОСАГО ТОТ МУЖИК УЖЕ ПОЛУЧИЛ ВЫПЛАТУ ЗА ЗЕРКАЛО, ПРАВИЛЬНО? НЕУЖЕЛИ МНЕ НАДО ОПЛАТИТЬ ЭТУ СУММУ?

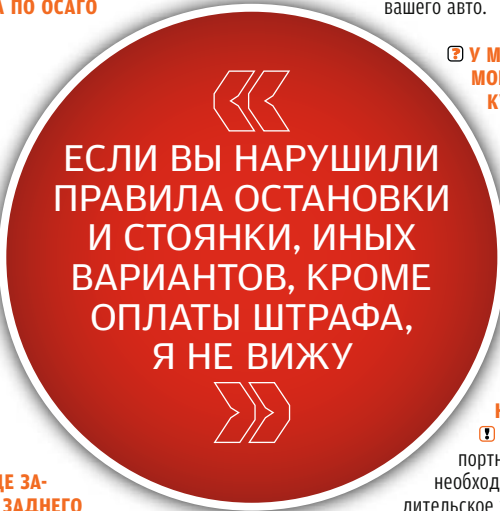
❑ Если Вы оформили европротокол, то все выплаты, в пределах установленной законом суммы (100-400 тысяч рублей, в зависимости от способа оформления европротокола), осуществляются страховщиком. Главное, что вы должны сделать – заявить в свою страховую компанию о наступлении страхового случая.

❏ ЯВЛЯЮСЬ ВЛАДЕЛИЦЕЙ АВТО, НО ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ НЕ ИМЕЮ. НА МАШИНЕ ЕЗДИЛ БЫВШИЙ ГРАЖДАНСКИЙ МУЖ. ЛЕТОМ ОН СТАЛ ВИНОВНИКОМ ДТП. НА ТОТ МОМЕНТ СТРАХОВКА НА МАШИНУ ЗАКОНЧИЛАСЬ. НЕЗАВИСИМАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПОСТРАДАВШЕЙ СТОРОНЫ НАСЧИТАЛА УЩЕРБ В 200 ТЫС. РУБЛЕЙ. ВЗЫЩУТ ЛИ С МЕНЯ ЭТУ СУММУ, ЕСЛИ БЫВШИЙ МУЖ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ЕЕ ВОЗМЕЩАТЬ?

❑ Закон позволяет в некоторых случаях возмещать вред за ДТП не только с виновного водителя, но и с собственника автомобиля. Такой риск есть. Единственное, что можно сделать, если с вас взыщут причиненный ущерб – это впоследствии взыскать его с того, кто непосредственно сидел за рулем вашего авто.

❏ У МЕНЯ УКРАЛИ ИЗ АВТОМОБИЛЯ СУМОЧКУ С ДОКУМЕНТАМИ. ТАМ БЫЛО ВСЕ, ВКЛЮЧАЯ ПРАВА, ПАСПОРТ И СТС НА МАШИНУ. НАПИСАЛ ЗАЯВЛЕНИЕ В ПОЛИЦИЮ. ПОЛУЧАЕТСЯ, ЧТО РАЗ НЕТ ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ, ТО РАБОТАТЬ ВОДИТЕЛЕМ Я НЕ МОГУ? КАК БЫСТРЕЕ ВОССТАНОВИТЬ ДОКУМЕНТЫ НА АВТОМОБИЛЬ?

❑ При управлении транспортным средством вам необходимо иметь при себе водительское удостоверение. Причем на руках должен быть оригинал документа. Восстановить документы относительно несложно. Вам нужно обратиться в любой отдел ГИБДД в рамках субъекта по месту жительства с соответствующим заявлением. Документы будут оформлены сразу же после проведения соответствующих проверок. То же самое относится и к регистрационным документам на машину. □





№1 в России*
Спасибо за вашу любовь!



СВ-ВО О РЕГИСТРАЦИИ СМИ ЭЛ № ФС 77-61841 ОТ 18.05.2015

Г.ЛИЦЕНЗИЯ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ РАДИОВЕЩАНИЯ № Л033-00114-77/00626420 ОТ 22.11.2022 Г.

*Mediascope, Radio Index – РОССИЯ 100К+, АПРЕЛЬ - СЕНТЯБРЬ 2023 г., Daily Reach, Weekly Reach. 12+.



ПАРКОВКА

ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



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

БЫВШИЙ СУПРУГ ДОВЕРИЛ МНЕ В ПЕРВЫЙ РАЗ РУЛЬ НАШЕЙ МАШИНЫ ЛЕТ 10

назад после того, как я его прилюдно обругала на заправке. На права я отучилась, образцово водила машину под руководством мужа, но только в пределах дачного поселка, где у нас была, как тогда говорили, фазенда. На то, чтобы самостоятельно поехать на нашей «ласточке», ВАЗ-2108, на работу, или отвезти ребенка в спортсекцию, муж всегда отвечал: «Нельзя, опыта нет». Мой удел был вывезти благоверного из гостей, где он, выпив, громко рассказывал нашим знакомым, что жена с правами нужна настоящему мужчине, только чтобы отвезти его, пьяненького, домой. И вот едем из таких гостей, орел мой, наклюкавшись, сонно сидит рядом, я рулю. По пути заезжаем на заправку. Муж командует: «Иди плати, я заправлю». Заправщиков тогда не было, и он сам, поборовшись с крышкой бака, открыл его и вставил заправочный пистолет. Я плачу в кассе за бензин, краем глаза замечаю, что он крышку бензобака на крышу положил, стоит, смотрит на счетчик колонки. В нашей машине, как у всех тогда, крышка просто отвинчивалась, она не была «пристегнута» к автомобилю. Подошла к машине, говорю ему: «Все, заправились, садись и поехали». Он покорно кивает, садится в машину, а крышка так и остается на крыше нашей «восьмерки». Я тоже сажусь в машину, заводжу двигатель, да к-а-ак заору! Он, такой весь «хорошенький», поел, попил, а я даже с женской половиной гостей на перекур не выходила! И такое зло меня взяло, что автомобиль у меня есть, а мне не доверяют его водить, что все свое негодование я выплеснула в этот крик. Параллельно народ заправляется, сзади нас тоже машина, старички интеллигентного вида сидят. Естественно, смотрят в нашу сторону. Как фурия, выскочила из машины, схватила крышку бака и, потрясая ей, кричу на всю заправку: «А крышку опять забыл? Она же денег стоит, я покупать новую не буду, мне мороки с тобой хватает. Я тебя больше возить не стану!» Бывший, одурев от спектакля, тарашит на меня глаза. Старички, что сзади, сурово смотрят на него сквозь стекло. Компания молодежи, что напротив, смеется, а в довершение заправщица по трансляции вставляет свои «пять копеек» на всю АЗС: «Женщина, на белой «восьмерке», да бросьте вы его!» Что тут началось. Он вылез из машины, снял с себя шапку, начал объяснять всем, что он вообще не пьет, что это случайно получилось. Молодежь ему: «Мужик, ты попал, плати штраф!» В итоге всем весело – мужу нет. С тех пор он без слов разрешил мне ездить за рулем, а спустя год вообще с ним разошлись. То, что он «зажимал» мне машину, тоже сыграло свою роль, хотя копили на нее мы вдвоем. Женщины, помните! Даже если у нас неновый и непрестижный автомобиль, водить его вы должны, как королева. Я вот с тех пор поменяла двух гражданских мужей, скоро стану бабушкой, это сын постарался, и езжу на новом «Гольфе». Крышка бака у него на пластиковой «веревочке» – не потеряется. А еще читаю об автомобилях. И сюда написала – а вдруг мою историю с крышкой напечатают?

Л. Корниенко, Ленинградская обл.



НАБОР ОТ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ И. Н. САМСОНОВА

КОГДА СЫНУ

исполнилось три года, мы с мужем подарили ему велосипед «Дружок». Колеса у него надувались автомобильным насосом. Как-то раз выходим с ним покататься, смотрим, а одно колесо спущено. Муж на работе,

дедушка наш вообще жил очень

далеко. Вышло, что помощи ждать не от кого. Глаза у мальчишки на мокром месте – только вышли во двор, а тут такая неприятность. Во дворе у нас тогда не особо машин было, так, три-четыре. Смотрю, у одних «Жигулей» дядечка копошится. Подхожу к нему, прошу накачать шину велосипеда. Дядька выслушал просьбу, кивнул головой, позвал сына и достал свой насос из багажника. Стали они вдвоем шину надувать. Сын во все глаза то на машину, то на дядьку, а он ему рассказывает про устройство насоса, про всякие золотники и ниппель в камере велика. Даже качнуть разок дал попробовать моему мальчишке. Расстались с тем автолюбителем, как родные. Стала его благодарить, а он говорит: «Не за что, это шоферская солидарность». Наверное, у него и свои

дела были, но он уделил

нам время. Сейчас этого

так не хватает, «шо-

ферской солидарно-

сти». Я не водитель,

меня муж и дети

возят, но то, как они

иногда реагируют

на других шоферов –

это же ужас. Люди,

перестаньте проявлять

свой гнев! Ваши крики

и замечания слышны толь-

ко в вашей машине. Тот, кому

это адресовано, их не слышит.

Есть тысячи советов, как управ-

лять автомобилем, но среди них

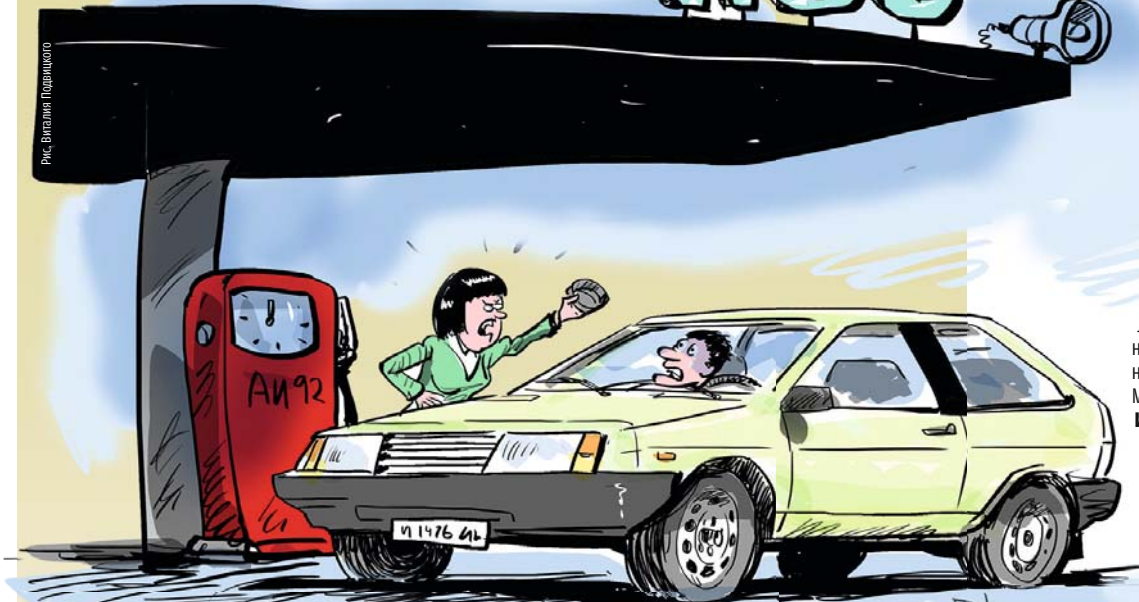
нет главного: как проявить терпе-

ние на дороге к себе подобным.

Может, запасемся терпением?

И. Н. Самсонова, Иркутск

АЗС

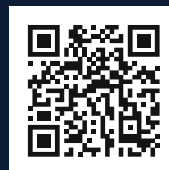


КАК УСТРОЕН АВТОПАРК

расскажем
и покажем



Подпишитесь
на электронную
рассылку
5koleso.ru/avtopark



- Новости отрасли коммерческого транспорта
- Обзоры спецтехники
- Тест-драйвы грузовых автомобилей
- Опыт эксплуатации
- Тренды и аналитика рынка
- Разбор инженерных решений и технологий
- История коммерческого транспорта

Оформите подписку на свежий номер
pressa-rf.ru индекс Э10444

arzi.ru индекс Э10444

ural-press.ru индекс 10444

podpiska.pochta.ru индекс ПН 355

Каталог Крыма индекс 22846



Новый выпуск и архив номеров
читайте бесплатно на сайте
5koleso.ru/archives/avtopark/

РЕКЛАМА
16+

ТЕРРИТОРИЯ УСПЕХА



ИГОРЬ ЛАРИОНОВ

Ваш бизнес – это территория, где вы задаете правила игры. А мы готовы следовать им. Мы слышим вас и реагируем на ваши предложения. Мы сопровождаем вас на всем пути, где бы вы ни находились. Мы приведем вас к успеху.

- Нагрузка на седельно-сцепное устройство до 10 т
- Низкая снаряженная масса и оптимальная развесовка по осям – увеличение грузоподъемности автопоезда до 1,2 т
- Адаптация к холодным климатическим условиям: утепление кабины, зимний пакет опций
- Надежная и экономичная силовая линия: 470 л. с./2200 Нм, 12 РКПП
- Фирменный тариф по лизингу от дистрибьютора
- Программы без первоначального взноса*
- Профессиональная помощь на дороге в подарок на 3 года
- Гарантия 3 года без ограничения пробега

Реклама. * Аванс по лизингу от 0% от стоимости автомобиля предоставляется в рамках совместных программ с лизинговыми компаниями-партнерами: ООО «Альфаавтомобиль», ООО «Балтийский лизинг», ООО «Газпромбанк Автолизинг», АО «Газпромбанк Лизинг», ПАО «ЛК «Европлан», ООО «Каркаде», ООО «РЕСО Лизинг», ООО «Сбербанк Лизинг», ООО «Элемент Лизинг». Решение о выдаче лизинга на указанных условиях принимается лизинговой компанией. Основные условия программ: лизинг в рублях РФ, срок 12-60 мес., первоначальный взнос от 0%, ставка удорожания устанавливается лизинговой компанией индивидуально для каждого клиента. Обязательно страхование КАСКО. Страхование осуществляется по тарифам страховой компании, выбранной клиентом самостоятельно. Предложение действительно до 31.12.2023 г. или до исчерпания бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. Подробности на сайте valdai45.st.tech



valdai45.st.tech

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный

