

LADA VESTA NG ПРОТИВ GEELY EMGRAND
НЕСРАВНЕННЫЕ



№ 1 (363) ЯНВАРЬ 2024 ◻ 5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО



ТЕСТЫ

- GEELY TUGELLA
- SUZUKI VITARA HYBRID

ZEEKR 001

ЗИМА НА ПРОВОДАХ

МОТО

- AODES PATHCROSS 1000 MUD PRO
- GR400 И ZONTES 350T

«КИТАЕЦ», КОТОРОГО Я КУПИЛ
JETTA VS5 ПРОТИВ GEELY COOLRAY



CHANGAN UNI-T
ЛЮБИ МЕНЯ
ГЛАЗАМИ



LIVAN S6 PRO
УДИВИ МЕНЯ





KAIYI

ТАКОЙ, КАК ТЫ

В январе 2024 года на российский рынок выйдет новый KAIYI X7 Kunlun – вместительный кроссовер с запоминающимся дизайном, широким набором опций и умных систем безопасности.



- ▶ Трехмерный дизайн интерьера привлекает интересными дизайнерскими решениями.
- ▶ Центральная зона управления расположена ближе к водителю.
- ▶ Кнопка запуска двигателя и кнопка выбора режимов движения расположены на рулевом колесе, а в оформлении дверей и центральной панели добавлены текстурированные серебряные вставки.

Узнайте подробности на kaiyi-auto.ru

или по телефону **8 800 600 81 47**

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

KAIVI X7

НОВЫЙ ФЛАГМАНСКИЙ КРОССОВЕР

Скоро в продаже!



ВОПЛОЩЕНИЕ
ВАШЕЙ ЭНЕРГИИ



ОКНА РОСТА

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ПРИ ПРОГНОЗЕ КУРСА ДОЛЛАРА ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ОРИЕНТИРОВАЛИСЬ НА СТОИМОСТЬ НЕФТИ, НО В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ЭТОТ ПОКАЗАТЕЛЬ РАБОТАЕТ НЕ ТАК ТОЧНО. А ЧТО ЖЕ С РЫНКОМ АВТОМОБИЛЕЙ? ТУТ ТОЖЕ ЕСТЬ СВОИ ИНДИКАТОРЫ, СИГНАЛИЗИРУЮЩИЕ О НАПРАВЛЕНИИ ТРЕНДОВ НА РЫНКЕ. ПРАВДА, НЕ ТАК НАГЛЯДНО, КАК ЦЕНА «ЧЕРНОГО ЗОЛОТА» О КУРСЕ ВАЛЮТ.

НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД РАБОТАЛА эмпирическая формула, получившая название Немцова-Улюкаева. Надо было заложенную в бюджет рублевую цену за баррель поделить на реальную цену бочки нефти в долларах — результатом этих арифметических действий оказывалась стоимость доллара в рублях. С авторынком так просто не получится. Как понять, будет рынок расти или падать? Так, например, если доля автомобилей Lada за относительно короткий период увеличивается на 25% и более, рынок, вероятно, падает. А вот если доля продукции АВТОВАЗа снижается более чем на 10% при общих равных — это достаточно серьезная заявка на то, что рынок новых легковых автомобилей находится в росте. Но все это справедливо, покуда у нас вдруг не вздумают приземлиться «черные лебеди»: в такой ситуации

большинство правил просто перестает работать.

Если в начале года уважаемые эксперты говорили, что цифра 870 тыс. проданных новых легковых автомобилей и LCV — это максимум, то в середине лета динамика продаж настолько ускорилась, что даже аккуратный в своих оценках «Автостат» спрогнозировал 1200 тыс., а то и 1300 тыс. проданных средств передвижения на конец года. В 2023 году новые модели и модификации автомобилей из Китая появились, как грибы после теплого дождя, и, казалось, эффект отложенного спроса простимулирует дальнейший рост продаж. Но курс валют вырос, за ним потянулась и ключевая ставка, поднявшая стоимость заемных средств до заоблачных высот. А более 40% новых автомобилей у нас приобретается в кредит.

В свою очередь, и государство не осталось в стороне, подсушив с повышением утилизационного сбора. С 1 августа за наиболее популярные автомобили, ввозимые в РФ, он составил в среднем 300 тыс. руб.

А если двигатель ввозимого транспортного средства имеет объем 3,5 литра и более, то раскошелиться импортеру придется уже на 1250 тыс. руб.

Естественно, все эти расходы в конечном счете лягут на плечи добросовестного

покупателя, заметно облегчая его кошелек. Как следствие, осенью рост продаж замедлился. И небывалое дело — дилеры стали понемногу давать скидки на китайские авто, пусть и не грандиозные, но вполне ощутимые. А учитывая, что продажи китайских автомобилей летом перевалили за 50%, а в некоторые осенние месяцы достигли и 60% от общего объема продаж, то править бал в следующем году, естественно, будут именно они.

В 2024-м нас ждет небывалое количество новинок из Поднебесной, причем многие компании обязательно привезут гибриды и «электрички». Показательно, что летом к нам «вернулась» Honda, а совсем недавно — Peugeot и Citroen, правда, без широкой огласки, неофициально и производимые в том же Китае, но зато с фирменной гарантией. Такой схемой могут воспользоваться еще несколько брендов. Сейчас прогнозы продаж на следующий год строятся очень аккуратно. Авторитетный «Автостат» предпочел подстраховаться, предложив несколько вариантов. Негативный сценарий — 900 тыс. проданных новых легковых автомобилей и LCV, базовый — 1300 тыс., ну а если все будет хорошо, то продажи, по оценкам экспертов, могут достичь 1480 тыс. легковых машин.

Поживем — увидим. Те, кто откладывал покупку, опять встанут перед выбором: новый «китаец» с гарантией, отечественный автомобиль, отечественный с «китайским привкусом», транспортное средство, ввезенное по параллельным каналам (их количество, скорее всего, сократится), и, разумеется, авто с небеснобесконечного вторичного рынка.

С Новым годом, дорогие друзья! Безопасных вам дорог и прекрасных поездок на личном автомобиле. □

Рис. Виталия Подвицкого





QJ MOTOR SRT 800 S ПОКОРЯЙТЕ НЕВОЗМОЖНОЕ

Двухцилиндровый двигатель 799 см³. Мощность 92,5 л. с. Полностью светодиодная оптика. Дисковые тормоза всех колес. Многофункциональная приборная панель с 7-дюймовым TFT-дисплеем. QJMotor — бренд №1* в Китае по продажам мотоциклов с двигателем рабочим объемом свыше 250 см³ десять лет подряд.

* по данным: <https://u.to/Tu8xIA>.

www.qj-russia.ru

QJMOTOR
ALWAYS FORWARD



16¹²



ПОДИУМ

8 НОВОСТИ

ПОЛИГОН

- 12** LIVAN S6 PRO
- 16** CHANGAN UNI-T
- 20** SUZUKI VITARA HYBRID
- 24** GEELY COOLRAY ПРОТИВ JETTA VS5
- 30** GEELY EMGRAND ПРОТИВ LADA VESTA NG
- 36** ZEEKR 001
- 40** GEELY TUGELLA
- 44** ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

МОТОПАРК

- 46** ВЫСТАВКА «ПОЕХАЛИ-2023»
- 50** СРАВНЕНИЕ GR400 ПРОТИВ ZONTES 350T
- 52** AODES PATHCROSS 1000 MUD PRO



24

GEELY COOLRAY ПРОТИВ JETTA VS5



OSM

СНЕГОХОДЫ OSM – СОЗДАНЫ ДЛЯ РОССИИ!



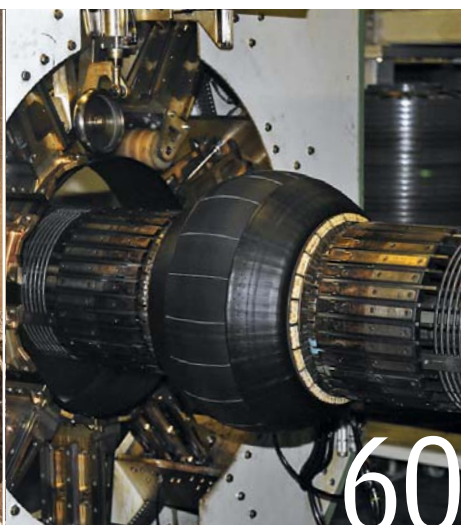
2 ГОДА
ГАРАНТИИ

SM1000

ВСЕ О СНЕГОХОДАХ OSM
НА САЙТЕ WWW.SM1000.RU



52



60



68

ГАРАЖ

54 НОВОСТИ

56 НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР ЛУКОЙЛ

60 ЗАВОД IKON TYRES

62 СИСТЕМЫ АВТОНОМНОЙ ЭНЕРГИИ

КОМТРАНС

66 НОВОСТИ

68 «СОБОЛЬ NN 4X4»

70 SANY D495A

МАГАЗИН

72 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

74 ПУТЕШЕСТВИЕ НА КАМЧАТКУ

78 ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ

80 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



**МЫ
В TELEGRAM**

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 1 (363) январь 2024

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@skoleso.ru
ЛИДИЯ ДЕРЕВЯНЧЕНКО

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

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

WWW.SKOLESO.RU

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» Оформить подписку можно на сайте «Почта России»
Подписка онлайн.
Подписные индексы журнала «5 Колесо»:
podpiska.pochta.ru П8534 (интернет-каталог)
akc.ru/catalogs 314776 (интернет-каталог)
ural-press.ru 314776 (интернет-каталог)
Каталог Крыма 22994 (печатный каталог)

Тираж – 152 000 экземпляров СВОБОДНАЯ ЦЕНА

Наименование: «5 Колесо». Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № СФ77-68812 от 17.02.2017. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Выходит с сентября 1993 года

УЧРЕДИТЕЛЬ/ИЗДАТЕЛЬ ООО «5К»
АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А

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

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

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

Подписано в печать 23.12.2023
Дата выхода в свет 25.12.2023

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

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?**



ТЕСТ РАВНЫХ КИТАЙЦЕВ

**RENAULT DUSTER
SUZUKI JIMNY?**



ТЕСТ ПО-ВЗРОСЛОМУ

БРУТАЛ



**НИВА
ИЛИ**



БОЛЬШОЙ СЮРПРИЗ

VGV U70 PRO И U75 PLUS. КОМПАНИЯ «МОТОР-ПЛЕЙС», СУБДИСТРИБЬЮТОР ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА «ХОНДА МОТОР РУС», ЗАНИМАЮЩИЙСЯ ПАРАЛЛЕЛЬНЫМИ ПОСТАВКАМИ АВТОМОБИЛЕЙ HONDA В РОССИЮ, РЕШИЛ РАСШИРИТЬ ПОРТФЕЛЬ БРЕНДОВ, ЗАКЛЮЧИВ ДИСТРИБЬЮТОРСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ С КИТАЙСКОЙ МАРКОЙ VGV □ **МАКСИМ ФЕДОРОВ**

МАРКА VGV (РАСШИФРОВЫВАЕТСЯ КАК Victory Go Victory) ВХОДИТ В КРУПНЫЙ КИТАЙСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ CNHTC, КОТОРЫЙ ЗАНИМАЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВОМ ГРУЗОВИКОВ Nowo и Sitrak, А ТАКЖЕ ДВИГАТЕЛЕЙ Weichai. ЕГО ЛЕГКОВОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ С ЗАВОДОМ В ЧУНЦИНЕ НАЗЫВАЕТСЯ Sinotruk Light Automotive — ОНО ЗАНИМАЕТСЯ ВЫПУСКОМ КРОССОВЕРОВ ПОД МАРКОЙ VGV С 2019 ГОДА. В САМОМ КИТАЕ ПРОДУКЦИЯ VGV ОСОБЫМ СПРОСОМ НЕ ПОЛЬЗУЕТСЯ, ПОЭТОМУ РОССИЙСКИЙ РЫНОК МОЖЕТ СТАТЬ ДЛЯ МАРКИ ПАЛОЧКОЙ-ВЫРУЧАЛОЧКОЙ.

Объявлено, что марка VGV начнет продажи в России в 2024 году, а ее дистрибьютором на нашем рынке станет компания «Мотор-Плейс», через которую сейчас работает «Хонда Мотор Рус», поставляя на российский рынок автомобили Honda китайской сборки. В портфеле VGV есть два крупных кроссовера — U70 Pro и U75 Plus (длина — 4,8 м, колесная база — 2,8 м), которые,

по сути, являются «близнецами», отличаясь только решеткой радиатора, оснащением, оформлением интерьера и двигателями.

Под капотом VGV U70 Pro стоит 1,5-литровый турбомотор мощностью 156 л. с., который может агрегатироваться 5-ступенчатой «механикой» или классическим 6-ступенчатым автоматом. У кроссовера VGV U75 Plus турбомотор другой, объемом 2,0 литра и мощностью 224 л. с., оснащенный 8-ступенчатым автоматом. Привод и там и там — только на переднюю ось. При этом если на U75 Plus ставится многорычажная задняя подвеска, то на U70 Pro — обычная балка.

Внутри VGV U75 Plus отличается 10,25-дюймовой панелью приборов (у U70 Pro шкалы анало-



говые), большим экраном медиасистемы диагональю 10,1 дюйма и сенсорным блоком управления «климатом». В базовое оснащение такого кроссовера для китайского рынка входит обивка сидений экокожей, панорамная крыша, электропривод передних кресел, светодиодные фары, но в России штатный пакет оборудования может быть другим.

Поскольку в плане дизайна эти модели не представляют собой ничего выдающегося, конкурировать с другими «китайцами» кроссоверам VGV будет непросто, поэтому главную ставку российский дистрибьютор делает на привлекательную цену. «Самым большим сюрпризом для рынка станет цена. Никто еще в России за последние пару лет не врывался в базовый ценовой сегмент с большим семиместным кроссовером,

где хозяйничали Duster, Creta и Seltos», — заявил глава компании «Мотор-Плейс» Михаил Плотников. Возможность предложить интересные цены есть: ведь в самом Китае VGV U75 Plus стоит чуть больше 21 тыс. долларов, а U70 Pro можно взять дешевле 18 тыс. долларов!

Кроссоверы VGV уже прошли адаптацию к российским условиям эксплуатации: производителем были внесены изменения в конструкцию подвески, перенастроены алгоритмы работы двигателя и гидромеханического автомата. Некоторым улучшениям был подвергнут и салон, а также проведена полная русификация медиацентра. Всего сделано более сотни изменений.

Сейчас компания «Мотор-Плейс» занимается формированием дилерской сети VGV в России. Не исключено, что продажей и обслуживанием этих кроссоверов будут заниматься те же дилеры, которые сейчас сотрудничают с «Мотор-Плейс» по марке Honda. □



Смотрите
на телеканале
«Авто Плюс»

ТЕЛЕКАНАЛ

АВТО
ПЛЮС

в январе 16+

МАШИНЫ ПРОШЛОГО



Машины прошлого – это иллюстрация автомобильной истории. Приятные воспоминания из детства, молодости. Для кого-то – несбывшаяся мечта, а для кого-то – наглядный пример того, как эволюционировали транспортные средства на протяжении столетий. Как они менялись, перерождались и превращались в самое популярное технологическое творение человечества. Новый сезон цикла программ от Ивана Зенкевича.

По четвергам в 20:40



МВД ПРОТИВ

МВД резко раскритиковало предложение Минтранса о введении штрафа за среднюю скорость, который планировалось вернуть с 1 сентября.

«Министерство внутренних дел не поддерживает проект поправок в Правила дорожного движения в части введения понятия «средняя скорость», а также закрепления обязанности водителя не превышать установленные ограничения скорости, в том числе средней, подготовленный Минтрансом России. Наличие неурегулированных проблемных вопросов было обозначено решением Верховного суда Российской Федерации от 7 октября 2019 года. В настоящее время администрирование правонарушений на основании данных систем автоматической фотовидеофиксации, измеряющих среднюю скорость движения транспортных средств, не осуществляется. Кроме того, сегодня в массмедиа обсуждается другая инициатива Минтранса России об усилении роли динамических информационных табло и знаков переменной информации. Данное ведомство опубликовало проект постановления Правительства Российской Федерации, который предусматривает правила размещения стационарных, передвижных или мобильных средств фиксации нарушений ПДД. МВД России против этих нововведений и не поддерживает проект Минтранса России. Он содержит положения, которые могут способствовать возникновению спорных ситуаций на дороге, и вводит избыточные административные ограничения для водителей», — сообщает на сайте министерства.

Получается, МВД встало на сторону водителей? Или просто не хочет погрязнуть в судебных тяжбах, как это уже было ранее? А может быть, в МВД решили лишний раз не будоражить общество в преддверии президентских выборов? Вопросы, вопросы...

Получается, МВД встало на сторону водителей? Или просто не хочет погрязнуть в судебных тяжбах, как это уже было ранее? А может быть, в МВД решили лишний раз не будоражить общество в преддверии президентских выборов? Вопросы, вопросы...



«ЛАРГУС» НА БАТАРЕЙКАХ

Новый российский электрокар Lada e-Largus, опытную партию которого запустили в производство в Ижевске, получил глубокой локализации от российского производителя — компании «Системы автономной энергии» (САЭ). На сегодняшний день «е-Ларгус» — это самый локализованный отечественный электромобиль: более половины его комплектующих сделаны в России. Батареи суммарной емкостью 61 кВт·ч размещаются на месте бензобака и в моторном отсеке универсала, обеспечивая запас хода до 390 км. На грузовой e-Largus будет ставиться одна батарея емкостью 45,7 кВт·ч. Аккумуляторы от САЭ разработаны и произведены в России, система управления и термостатирования тоже отечественная. Импортные ячейки, из которых собраны батареи, планируется локализовать в ближайшие два года. Lada e-Largus оснащается синхронным электромотором на постоянных магнитах мощностью 50 кВт (кратковременно может достигать пиковой мощности 120 кВт). Максимальная скорость электрического универсала ограничена на отметке в 145 км/час, при этом заявлено, что от 0 до 100 км/ч он разгоняется менее чем за 10 секунд. Серийное производство «е-Ларгусов» планируется начать в мае, вместе с возобновлением выпуска обычных универсалов с ДВС.



ОТ МОСКВЫ ДО КАЗАНИ ЗА 4800 РУБЛЕЙ

В России открыта платная трасса М-12 «Восток» от Москвы до Казани. Стоимость проезда для легковых автомобилей и мотоциклов (категория I, по классификации «Автодора») составляет 4800 рублей вне зависимости от дня недели. Тариф для среднегабаритного коммерческого транспорта и машин с прицепом выше 2 метров (категория II) составляет 7012 рублей, а владельцам грузовиков и автобусов, включая туристические (категория III) за тот же отрезок пути придется отдать почти 8900 рублей. Для оплаты проезда не нужна оставившаяся на всей трассе работает безбарьерная система «Свободный поток». Понятно, что уплачивая такие деньги, водители вправе получить за них должный уровень комфорта. И он здесь есть! На трассе М-12 работают 16 multifunctional zones of road service (МФЗ). Помимо АЗС, магазинов, кафе они оснащены детскими и спортивными площадками, а отдельные зоны — душевыми и прачечными. Всего в будущем на этой дороге будет 32 МФЗ. Сама трасса также будет расширяться. В следующем году по М-12 можно будет доехать уже до Екатеринбурга, а затем и до Тюмени. Эта дорога станет основой скоростного транспортного маршрута «Россия» длиной 12 000 км от Санкт-Петербурга до Владивостока.

ГИБРИД ИЗ ЛИПЕЦКА

На заводе «Моторинвест» в Липецкой области начнется производство гибридной модели — подзаряжаемого 7-местного кроссовера Evolute i-Space. Новинка имеет полноценный третий ряд сидений и двигатели на салазках сиденья во втором ряду: если их сложить, то получится багажное отделение объемом 2125 литров. Evolute i-Space оснащен последовательной гибридной силовой установкой суммарной мощностью 178 л. с. (в ее основе — атмосферный двигатель объемом 1,5 литра) с приводом на переднюю ось и подзаряжаемой от розетки тяговой батареей емкостью 17,5 кВт·ч. На разгон от 0 до 100 км/ч Evolute i-Space тратит 7,4 секунды. Запас хода только на электротяге достигает 87 км. При этом общий запас хода с заряженным аккумулятором и полным баком составляет 1150 км.



ВАРИАТОР ДЛЯ «ЛАДЫ»

В России планируется локализовать выпуск вариаторов. Бесступенчатые трансмиссии российской сборки, производство которых будет налажено совместно с неназванным «восточным партнером», будут ставить на Lada Vesta и другие отечественные модели. Причем «Веста» с вариатором выйдет на рынок уже в первой половине 2024 года, но, скорее всего, это будет еще не локализованная трансмиссия. Для того, чтобы локализация производства вариатора была выгодна, необходимо выпускать его сотнями тысяч. Поэтому такая трансмиссия может пойти и на другие отечественные автозаводы, где сейчас собирают «китайцев». Также вариатор наверняка получит Lada Iskra («обрусевшая» Dacia Logan 3-го поколения), которая будет запущена в серийное производство в 2025 году. Ну и на рубеже 2025–2026 годов АВТОВАЗ обещает выпустить кроссовер на шасси «Весты» — у него тоже будет версия с бесступенчатой трансмиссией.



ЗАВОД ЗА КОПЕЙКИ

До весны 2022 года питерский завод Hyundai был вторым по объемам производства автозаводом в России, уступая только АВТОВАЗу, и одним из самых технологичных. Предприятие полного цикла было максимально роботизировано, и, помимо цехов сварки и окраски, также имело собственное прессовое производство, а на площадях автозавода размещались компании, поставлявшие на конвейер различные локализованные детали. Теперь суперсовременный завод, способный выпускать 200 тысяч автомобилей в год, будет продан буквально за копейки. По данным агентства Reuters, предприятие «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» выкупит российская компания «Арт-Финанс» (принадлежит президенту группы «Авилон» Андрею Павловичу) за смешанную сумму в 77,67 долларов или около 7000 рублей по текущему курсу. Из-за продажи российского завода Hyundai Motor потеряет почти 220 млн долларов, но в будущем корейцы смогут выкупить предприятие обратно — этим и объясняется мизерная цена продажи. «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» станет вторым российским автозаводом иностранного производителя, который перейдет в собственность «Арт-Финанс». Ранее компания приобрела завод «Фольксваген Груп Рус» в Калужской области, где ожидается запуск «отверточной» сборки кроссоверов Creta. На питерском заводе Hyundai также, скорее всего, будут собирать «китайцев», и в числе наиболее вероятных претендентов занять вакантное место на конвейере значится компания GAC. Причем первоначально под эмблемой GAC будут выпускать... Hyundai Solaris, Creta и Kia Rio (!), тысячи машинокомплектов которых сейчас хранятся на заводе. По соседству с автозаводом «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» также находится предприятие по выпуску двигателей, где планировалось собирать бензиновые двигатели для моделей Kia и Hyundai российской сборки. Но его дальнейшая судьба пока не известна.



GR 400

И ЦЕЛОГО
ГОРОДА МАЛО





УДИВИ МЕНЯ

LIVAN S6 PRO

ЦЕНА: ОТ 2 549 900 Р **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

СКАЖУ ЧЕСТНО, ВСПОМИНАЯ НЕКАЗИСТЫЙ БЮДЖЕТНЫЙ КРОССОВЕР LIVAN X3 PRO, КОТОРЫЙ ПОБЫВАЛ У НАС В РЕДАКЦИИ В НАЧАЛЕ ОСЕНИ, НИЧЕГО ХОРОШЕГО ОТ ВСТРЕЧИ С СЕДАНОМ S6 PRO Я НЕ ЖДАЛ. ДА И САМ БЭКГРАУНД МАРКИ LIVAN ЧЕГО-ТО ВЫДАЮЩЕГОСЯ НЕ ПРЕДВЕЩАЛ. ЧТО Ж, ПРИЯТНО ПРИЗНАТЬ, ЧТО Я ОШИБАЛСЯ! □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА





1 У водительского кресла удобная плотная спинка с выраженной боковой поддержкой. Но расстраивает короткая подушка. В длительных поездках правая нога быстро начинает затекать.



LIFAN... ПОМНИТЕ ТАКУЮ МАРКУ и ее четырехколесные детища? Например, Smily, который пытался косплеить Mini и разваливался быстрее, чем набирал 100 км/ч. Или кроссовер Muway, у которого «тележка» с мостом сзади была буквально телегой. Эх, золотые годы автомобильной журналистики, когда на тест-драйв автомобилей из Поднебесной отправляли провинившихся авторов.

Сегодня 99% тест-драйвов в автомобильных изданиях — это машины из Поднебесной. Сами китайские автомобили за последние годы круто изменились в лучшую сторону. А Livan пережил неслабый перезапуск. После фатального банкротства марка была выкуплена

Geely. Букву «f» в названии заменили на «v», а в качестве доноров для постройки машин начали использовать модернизированные модели Geely прошлых поколений. Уж не знаю, что в этой аутлет-пирамиде пошло не так с кроссовером X3 Pro, но седан S6 Pro оказался весьма неплохим.

Пессимистичное настроение начало спадать уже при первом зрительном контакте. Широкая черная решетка радиатора, размерам которой позавидовал бы даже Lexus LX, узкие светодиодные фары и изогнутые элементы по бокам переднего бампера, напоминающие крылья самолетов. Эффектно выглядит S6 Pro. Особенно с этим светлым-голубым оттенком кузова, который



ДЕТАЛЬНО

ЛАКОНИЧНО



Приборная панель не перегружена ненужной информацией.



УДОБНО

Мультифункциональным рулем уже не удивить. Livan не исключение.

добавляет контрастности. Еще бы колеса пошире поставить вместо тонких 205-х для гармоничности.

Хрома и прочих броских элементов, свойственных азиатскому дизайну, минимум даже в салоне. Темное внутреннее убранство неплохо сочетается со светлым потолком и светлыми акцентными вставками на креслах. А в лаконичной прямолинейной архитектуре центральной панели доминирует широкий планшет из двойных экранов приборов и медиацентра. Цифровой минимализм и простор.

Впрочем, сказался минимализм и на оснащении. При хорошей спинке, подушка водительского

кресла очень короткая. У пассажирского кресла нет электрорегулировок даже во флагманской комплектации. А подстаканник на центральном тоннеле всего один. Экономно, однако. Причем держатели в подстаканнике настолько крепко впираются в стакан, что достать тару с кофе — та еще задачка.

Сзади с подстаканниками все в норме: их два в откидном подлокотнике. Места по меркам класса C+ тоже в достатке как в ногах, так и над головой. Спинка заднего дивана откидывается в пропорции 40 на 60, но ровный пол не обрывает. Из-за изгиба и небольшого проема в основной грузовой отсек,

длинномер уместить в седан будет непросто. Сам багажник на 418 литров глубокий и широкий. Вот только на его крышке нет ни ручки, ни электропривода.

Цифровой мир Livan S6 Pro понятен, но еще нуждается в дооснащении и калибровке. Без Apple CarPlay и Android Auto грустно. Зато некоторые неурядицы в русификации вас повеселят. Например, «длинтельная поездка». Впрочем, в сравнении с такими перлами, как «кондициони», от Chery, или «избегать жаркого летнего воздуха», от Jetour, — это еще мелочи.

Чего в S6 Pro в избытке, так это мощности. Под капотом флагманской комплектации разместились раздутая до 180 сил 1,5-литровая бензиновая «четверка». Переваривает тягу 7-ступенчатый робот с двумя сцеплениями. Причем делает это так расторопно, что даже в комфортном режиме S6 Pro норвит поелозить по дорожному покрытию передними колесами.

Считайте это профдеформацией, но бесконечная череда автомобилей концерна Chery в лице Omoda, Jaecoo, Exeed, Chery и Jetour приучили к роботам-лентяям, которые медлительностью в переключении передач напоминают автомати-

1 Один подстаканник для водителя и переднего пассажира – это очень странно.
2 Объем багажника для С-класса немаленький – 418 литров. Но не хватает ручки для закрывания крышки багажника.



ВОЖДЕНИЕ

По меркам бюджетного класса автомобилей из Поднебесной, этот седан едет очень неплохо.

8

САЛОН

Все хорошо, но всего один подстаканник и короткая подушка водительского кресла.

7

КОМФОРТ

Местами жестковат и шумноват, но в пределах допустимого.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Обширный набор ассистентов пассивной и активной безопасности.

10

- 3** В единую панель объединены два экрана диагональю 12,3 дюйма каждый.
4 Сзади достаточно просторно даже для взрослых пассажиров.
5 О Geely напомнит логотип на накладке 1,5-литрового мотора.

ческие коробки. В Livan S6 Pro стоит роботизированная трансмиссия из старых добрых времен: нетолерантная, резкая, задорная. В общем, хорошая! Правда, странно, что не предусмотрен ручной режим управления трансмиссией...

Шустрая коробочка, 180 «лошадок», относительно понятная рулевка и плотная подвеска мгновенно настраивают перевести

электронные помощники в спортивный режим и перемещаться с ветерком. Естественно, в те дни, когда столица не поглощена снежным апокалипсисом. Даже жалко, что тест-драйв «шестерки» выпал на зимний период. Так и хочется пронестись по извилистым сухим дорожкам, чтобы собрать полную картину впечатлений от S6 Pro.

Но даже сейчас с поправкой на лед, снег и нешипованные «Пирелли» 205/50R17, S6 Pro оставляет послевкусие шустрого, плотно сбитого седана, который охотно позволяет перемещаться динамично. Маркетологам стоило бы задуматься о переименовании версии Flagship в какой-нибудь Sport Edition. Тогда отпали бы все вопросы об излишней жесткости на средних неровностях вроде стыков и мелких ям, а на посторонние шумы в салоне никто и внимания бы не обратил. □

LIVAN S6 PRO

Габариты 4730x1818x1480 мм

База 2702 мм

Снаряженная масса н. д.

Полная масса н. д.

Клиренс 150 мм

Объем багажника 418 л

Двигатель бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1499 см³, 180/5500 л. с./мин⁻¹, 290/2000-3500 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний

Размер шин 205/50R17

Динамика 190 км/ч; 8,4 с до 100 км/ч

КОНКУРЕНТЫ



Changan Eado Plus

от 2 269 900 Р



Geely Emgrand

от 1 999 990 Р



Omoda S5

от 2 249 900 Р

✦ ЛУЧШЕЕ В 180-СИЛЬНОМ S6 PRO – ЭТО ТО, КАК ОН ЕДЕТ.

✧ РАЗДРАЖАЕТ ОТСУТВИЕ APPLE CARPLAY, ОДИН ПОДСТАКАННИК И КОРОТКАЯ ПОДУШКА КРЕСЛА.

ВЕРДИКТ

8,5

ПОСТРОЕННЫЙ НА БАЗЕ GEELY EMGRAND ПРОШЛОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ, LIVAN S6 PRO СУЩЕСТВЕННО ПРЕВЗОШЕЛ ДОНОРА. ПРОСТОР ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ И ДОРАБОТОК ЕЩЕ, КОНЕЧНО, БОЛЬШОЙ. НО СЕДАНУ УЖЕ МОЖНО ПОСТАВИТЬ ТВЕРДУЮ ЧЕТВЕРКУ. ОН НЕПЛОХО ОСНАЩЕН, ХОРОШО ЕДЕТ И СТОИТ В МАКСИМАЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ 2,7 МЛН. РУБЛЕЙ.



ПОЛИГОН

CHANGAN UNI-T

ЛЮБИ МЕНЯ ГЛАЗАМИ

CHANGAN UNI-T ЦЕНА: ОТ 2 819 900 Р В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

«ГЕЛЕНДВАГЕН», LEXUS RX, BMW X5, CADILLAC ESCALADE, AUDI A5, RANGE ROVER, GENESIS G80... ПАРКОВКА ВОЗЛЕ МОДНОГО КРОССФИТ-ЦЕНТРА В «ЛУЖНИКАХ» ПЕСТРИТ ПРЕМИУМОМ С САМЫХ РАЗНЫХ КОНТИНЕНТОВ. НО ПРОХОДЯЩАЯ МИМО ГРУППА МОЛОДЫХ ФУТБОЛИСТОВ СМОТРИТ И ОБСУЖДАЕТ ТОЛЬКО ОДИН АВТОМОБИЛЬ НА ЭТОЙ ПАРКОВКЕ – CHANGAN UNI-T

□ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА





«ДА, ЭТО ЖЕ MCLAREN!» — выкрикнул один. «О, точно!» — подхватили остальные. Черт! А ведь школьники правы. UNI-T действительно выглядит так, как если бы ребята из Уокинга решили выпустить кроссовер. Взгляните на безрамную решетку радиатора или на переднюю оптику, которая в совокупности с черными вставками в бампере образует S-образный рисунок. Прямо, как у McLaren P1 или у 570GT!

Впрочем, помимо передней оптики и бампера, у UNI-T множество других классных дизайнерских фишек. Выдвижные наружные ручки передних дверей крыльями откидываются в стороны, стоит только разблокировать центральный замок. А вот ручки задних дверей придется поискать. Они спрятаны в верхней части дверей в черной полосе, призванной создать эффект парящей крыши. Да-да, так же, как у Toyota C-HR.

Над крышкой багажника UNI-T раскинулся здоровенный спойлер с прорезями. Если смотреть на него сверху, можно разглядеть литеру V — символ марки Changan. У кроссовера скошенные задние стойки, что делает его модным кросс-хэтчем или купе-кроссовером, если выразаться языком маркетологов. А еще у него широкие 20-дюймовые колеса, отлично дополняющие дерзкий

облик. В общем, дизайнеры постарались на славу!

Своей экстравагантной внешностью UNI-T, как и другие модели из серии UNI, обязан специалистам из дизайн-центра компании Changan, расположенного в итальянском Турине. Под руководством Бертрона Баха, автора дизайна «Опелей» 2010-х, команда создала настоящий шоу-кар, который должен был завоевать сердца европейских автолюбителей в 2020 году. «Тэшка» приехала бы жителям Старого Света по душе. Там любят небольшие яркие кроссоверы. Но случилась пандемия, и UNI-T не вышел на европейский рынок. Теперь, спустя три года, он удивляет своей внешностью россиян.

Внутренний мир этого кроссовера не производит такого же вау-эффекта, как его экстерьер, или как салоны других моделей из линейки UNI. Он более сдержанный, что даже удивляет. Обычно сдержанностью бравируют старшие по рангу модели, а младшие дают на эмоции визуальными фишками. В UNI-T прослеживается стилистика спорткара с архитектурой, обращенной вокруг водителя, но нет никаких ярких деталей, напоминающих об Lamborghini и Audi RS, как в салонах UNI-K и UNI-V.

Впрочем, это даже хорошо. Стоит только расположиться за рулем UNI-T, как понимаешь,



1 Довольно странно, что при такой эффектной внешности, которая явно ориентированная на молодую аудиторию, Changan не предлагает в России для кросс-хэтча UNI-T яркие цвета кузова. В палитре только шесть оттенков: белый, черный, два вида синих и два вида серых.



1

всего «спортивность» играет исключительно показную роль. Спортивное на вид водительское кресло оказывается мягким с довольно короткой подушкой. Диапазон регулировки кресла по высоте небольшой — хочется опуститься еще чуточку ниже. Нет ручного режима управления коробкой передач. А сам джойстик трансмиссии, расположенный на конце «парящей» панели, постоянно останавливается на нейтрале при переключении с драйва на реверс. Приходится качать его по два раза.

В остальном все неплохо. Есть широкий экран мультимедиа с поддержкой Apple CarPlay и функцией записи аварийных ситуаций со всех наружных камер, беспроводная зарядка, понятная и хорошо отрисованная цифровая приборная панель, панорамная крыша и неплохой запас воздуха,

несмотря на компактные размеры кроссовера.

Даже на втором ряду не придется жаловаться ни на потолок, ни на спинки передних кресел. Но багажник скромный. Данных по его объему Changan не приводит. Но из-за крутого наклона заднего стекла и высокого пола, много вещей увезти с собой в дальнее путешествие не получится.

Путешествовать на UNI-T можно, но едва ли это будет комфортно. Виною тому все то же водительское кресло с короткой подушкой, из-за которой правая нога затекает уже через час-полтора. Но едет кроссовер живо. Бензиновая 1,5-литровая турбочетверка на 167 сил резво откликается на педаль по правой педали. Сама педаль короткоходная. Дозировать тягу очень удобно.



ДЕТАЛЬНО



ДА, НО..

Селектор трансмиссии необычной формы классно выглядит, но на деле не очень удобен.



ЗАБОТА

В оснащение UNI-T входит коврик на кнопках для защиты бампера и обшивки багажника.





Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия в обычном режиме немного медлительна, как офисный клерк ранним утром. Бодрящая чашка кофе для нее — перевод шайбы под правой рукой водителя в положение Sport. Теперь другое дело! Коробка живо перебирает передачи и долго удерживает необходимую ступень для интенсивного ускорения. Кажется, есть задор погонять...

Желанию пронестись с ветерком способствует плотное шасси и широкие, по меркам габаритов кроссовера, колеса с резиной размерностью 245/45R20. Легкий, полугоратонный кросс-хэтч азартно атакует повороты и уверенно держится

на высокой скорости. С «короткой» рейкой (2,5 оборота от упора до упора) управляется UNI-T хорошо, но не идеально. Не хватает прозрачности в обратной связи. Уж больно она сейчас синтетическая.

Но самое главное, чего не хватает в UNI-T, — это полного привода. Момент в 280 «ньютон» уже с 1250 оборотов хватает, чтобы кроссовер попытался повернуть передние колеса на влажном асфальте. Но эффектно стартовать с визгом с места не выйдет. Тут же вмешивается излишне активная ESP, которая отрубает тягу.

Что уж говорить про снег, который этой зимой всухую одер-



живает победу над коммунальными службами. Стоишь во дворе и с завистью смотришь, как владелец кроссовера с самой простой системой полного привода паркуется на том месте, которое UNI-T только что не смог покорить... ❑

ВОЖДЕНИЕ

Прям хорошо! Еще бы над усилителем руля поколдовать и полный привод добавить.



САЛОН

Выглядит стильно, но у водительского кресла слишком короткая подушка.



КОМФОРТ

Плотная подвеска хорошо отрабатывает неровности, а вот шумоизоляцию можно улучшить.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Множество умных помощников и широкий набор систем безопасности.



CHANGAN UNI-T

Габариты	4515x1870x1565 мм
База	2710 мм
Снаряженная масса	1465 кг
Полная масса н. д.	
Клиренс	180 мм
Объем багажника н. д.	
Объем топливного бака н. д.	
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1499 см³, 167/5500 л. с./мин¹, 280/1250-3500 Нм/мин¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	245/45R20
Динамика	205 км/ч; хх с до 100 км/ч

КОНКУРЕНТЫ



Geely Coolray
от 2 594 990 Р



Jetour Dashing
от 2 339 900 Р



Omoda C5
от 2 679 900 Р

⊕ КРОСС-ХЭТЧ CHANGAN UNI-T ЭФФЕКТНО ВЫГЛЯДИТ, ХОРОШО ЕДЕТ И НЕПЛОХО ОСНАЩЕН.

⊖ НО СЛИШКОМ КОРОТКАЯ ПОДУШКА КРЕСЛА И ОТСУТВИЕ ПОЛНОГО ПРИВОДА ОСТАВЛЯЮТ ОСАДОЧЕК.

ВЕРДИКТ



В СВОЕЙ ЛИЧНОЙ СИСТЕМЕ КООРДИНАТ Я БЫ МОГ НАЗВАТЬ UNI-T ЛУЧШЕЙ МОДЕЛЬЮ ВО ВСЕЙ «КОНЮШНЕ» CHANGAN, ОФИЦИАЛЬНО ПРЕДСТАВЛЕННОЙ В РОССИИ. МОГ БЫ, ЕСЛИ БЫ БЫЛА ДОСТУПНА ПОЛНОПРИВОДНАЯ ВЕРСИЯ. ОХ УЖ ЭТИ ЕСЛИ БЫ... А ПОКА ОН ПРОСТО НЕПЛОХ! СТИЛЬНЫЙ МАГНИТ ДЛЯ ГЛАЗ С ХОРОШЕЙ ДИНАМИКОЙ.



ИЗ ГОДА В ГОД МАЛЕНЬКАЯ, но гордая компания Suzuki не изменяет себе. В эпоху трансформации автомобиля в гаджет на колесах, повальной электрификации и потери индивидуальности в автомобилях, такой консерватизм вызывает неподдельное удивление. Новые европейские модели издали можно легко принять за какой-нибудь китайский HiPhi. А Suzuki и с расстояния в сто шагов остается Suzuki. Что это — старомодность или верность традициям?

РЕТРО СНОВА В МОДЕ

В Москве выпали рекордные осадки за последние 70 лет. «Снег» стал самым произносимым словом декабря 2023 года. И даже под белым «покрывалом» в очертаниях этого красного кроссовера легко узнается старая добрая Vitara.

Впрочем, а с чего бы не узнать?! От носа до кормы перед вами Suzuki Vitara образца 2018 года, когда кроссовер пережил легкий

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

SUZUKI VITARA HYBRID В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

С ПЕРВОГО ВЗГЛЯДА МОЖЕТ ПОКАЗАТЬСЯ, ЧТО ЭТО ТА САМАЯ SUZUKI VITARA ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ, КОТОРАЯ ПОЯВИЛАСЬ НА СВЕТ В ДАЛЕКОМ 2015-М ГОДУ И ПЕРЕЖИЛА ЛЕГКИЙ РЕСТАЙЛИНГ В 2018-М. ДА, ЗРЕНИЕ ВАС НЕ ОБМАНЫВАЕТ. ВСЕ ТАК И ЕСТЬ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ОДНОГО «НО». ВИДИТЕ ШИЛЬДИК НА КРЫШКЕ БАГАЖНИКА? ЭТО ГИБРИД! □ НИКИТА СЕМЕНОВ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



рестайлинг. Ох уж эти славные времена, когда слово «пандемия» мы знали только из сериалов и фильмов-катастроф. Прошли годы, а ничего нового во внешности главного «манимейкера» Suzuki не появилось.

Здесь все та же решетка радиатора, тот же бампер с хромированными «усами», такие же накладки на крыльях, те же самые ручки с черной прорезиненной кнопкой бесключевого доступа на передних дверях. Разве что начинка в передней оптике поменялась, да шильдик HYBRID разместился на двери багажника.

Внутри — настоящее ретро для «зумеров». Никаких телевизоров, беспроводных зарядок, управлений жестами и прочего хайтека. Десяток физических кнопок и клавиш, стрелочные приборы, простенький дисплей бортового компьютера, сопоставимый по размерам с «яблочными» часами, небольшой тачскрин медицентра, механический рычаг ручного тормоза, тканевая обивка кресел, фиксируемый селектор трансмиссии и настоящие аналоговые часы.

Кринжово? Как бы не так! Цифровой детокс и чертовски классная эргономика в салоне.

Простенькие кресла с механическими регулировками оказались комфортными, а их обивка из микрофибры Suzuki-TEX — весьма приятной. Аналоговая приборная панель легко читается и не слепит в темное время суток. Медицентр дружит со смартфоном через Apple CarPlay. А стрелочные часы всегда на виду.

А еще в «Витаре» очень просторно, несмотря на ее размеры. Багажник тоже, на первый взгляд, кажется вместительным. Так и захотелось набить его до отказа и отправиться в путешествие куда-нибудь, где нет стюльцо



1

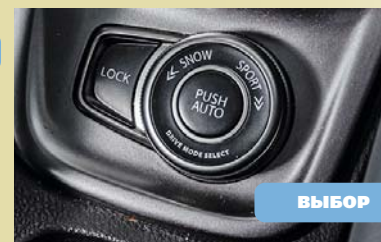


ДЕТАЛЬНО



ПРАКТИЧНО

У «Витары» небольшой, но удобный по компоновке багажник



ВЫБОР

Электроника предусматривает четыре режима движения для разных случаев жизни.

снега. Но долго набивать его не пришлось: две крупные сумки и чемодан заняли все грузовое пространство. Что ж, тоже неплохо! К слову, у двери багажника нет электропривода, так что придется хлопать, и хлопать сильно. По крайней мере, мне пришлось, так как на тестовом автомобиле из-за морозов заедал замок.

А ЧТО НОВОГО-ТО?!

Новое в «Витаре» тщательно скрыто от глаз. О гибридной силовой установке не напомнят ни клавиши в салоне, ни особые акценты в интерьере, даже никакой розетки для подзарядки нет. Только на маленький экран бортового компьютера можно вывести инфографику из нулевых о состоянии заряда батареи — вот и все упоминание об электричестве.

1 Кроссовер Suzuki Vitara с «мягким» гибридом официально в Россию не поставляется. Редкие продажи ведутся только через параллельный импорт. Поэтому цену мы указали ориентировочную. Смотрите сами. В Великобритании 129-сильный кроссовер оценивают минимум в 20 500 фунтов. Далее множим на курс, добавляем растаможку и прочее.

Впрочем, стоит сразу сказать, что силовая установка этой «Витары» сделана по принципу «мягкого» гибрида. К 1,4-литровому бензиновому турбомотору K14D Boosterjet, который работает в связке с 6-ступенчатым автоматом и фирменной системой полного привода AllGrip, японцы прикрутили 48-вольтовый стартер-генератор с ременным приводом и литий-ионную батарею.

Относительно бензиновой турбо-версии с тем же мотором 1.4, суммарная мощность силовой установки сократилась со 140 до 129 сил. Но паспортные данные разгона до 100 км/ч не изменились — те же 10,2 секунды. Ощущения подтверждают заводские замеры. Vitara резво срывается с места, оперативно реагируя на правую педаль. А автомат перебирает передачи пошустрее некоторых

роботов на китайских автомобилях.

В городских 60–80 км/ч кроссовер ведет себя весьма бодро, позволяя попрыгать из ряда в ряд. Спасибо плотной подвеске и короткой базе. Жаль прыгать долго не удалось. Циклон «Ваня» щедро засыпал Москву снегом, и основную часть тест-драйва пришлось передвигаться в соответствующем режиме управляющей электроники.

В обычном режиме гибридная Vitara буксовала в снежной каше. Но в режиме Snow кроссовер собирался с духом и уверенно шагал по заснеженным столичным дорогам и дворам. А еще у системы полного привода AllGrip есть режим Lock, который принудительно блокирует многодисковую муфту. Тогда и в сугроб, который когда-то был парковочным местом, можно залезть.

Кроме того, кроссовер «Сузуки» приятно удивил расходом топлива 7,8 литров и запасом хода в шесть-семь сотен километров. Да, цифры рекордными не выглядят. Но в условиях активного передвижения по трафику заснеженного города и танцев по правой педали — не плохо!

Также порадовали электронные помощники. Адаптивный круиз-контроль, система автоматического экстренного торможения, система удержания в полосе и многие другие работали отлично и не раз выручали. Что ж, не такой уж этот кроссовер и старомодный! **2**

2 Несмотря на новую 48-вольтовую систему силовой установки, «Витара» остается аналоговой. Но в этом есть и плюсы — к ней не надо привыкать, а риски, что что-то сломается или будет глючить минимальны.



ВОЖДЕНИЕ

Кроссовер бодро себя чувствует в городском потоке.

8

САЛОН

Тем, кто ностальгирует по прошлому, понравится. Но он удобный.

8

КОМФОРТ

Отлично настроенное шасси и комфортные кресла.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Обширный набор всевозможных ассистентов активной и пассивной безопасности.

10



+ МАНЕВРЕННАЯ, ДИНАМИЧНАЯ ДЛЯ ГОРОДА И ЭКОНОМИЧНАЯ.

- НЕ ВСЕМ БУДЕТ ПО ДУШЕ ТАКОЙ КОНСЕРВАТИЗМ.

ВЕРДИКТ

8,2

SUZUKI VITARA С «МЯГКИМ» ГИБРИДОМ НЕ БЛЕЩЕТ СОВРЕМЕННЫМИ ДИЗАЙНЕРСКИМИ РЕШЕНИЯМИ И БОГАТЫМ ЦИФРОВЫМ ОСНАЩЕНИЕМ. И ЭТО ХОРОШО. МИРУ НУЖНЫ РАЗНЫЕ МАШИНЫ, А НЕ ТОЛЬКО ГАДЖЕТЫ. ОНА КОНСЕРВАТИВНА, НО ПРИ ЭТОМ МАКСИМАЛЬНО УДОБНА В ГОРОДСКИХ «ДЖУНГЛЯХ». И ГЛАВНЫЕ ЕЕ ПЛЮСЫ — МАНЕВРЕННОСТЬ И ЭКОНОМИЧНОСТЬ.

SUZUKI VITARA HYBRID

Габариты 4175x1775x1610 мм

База 2500 мм

Снаряженная масса 1295 кг

Полная масса 1780 кг

Клиренс 175 мм

Объем багажника 362/1119 л

Объем топливного бака 47 л

Двигатель бензин-электрический, турбированный, 4-цилиндровый, 1373 см³, 129/5500 л. с./мин⁻¹, 235/2000-3000 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия автоматическая, 6-ступенчатая, привод полный

Размер шин 215/55R17

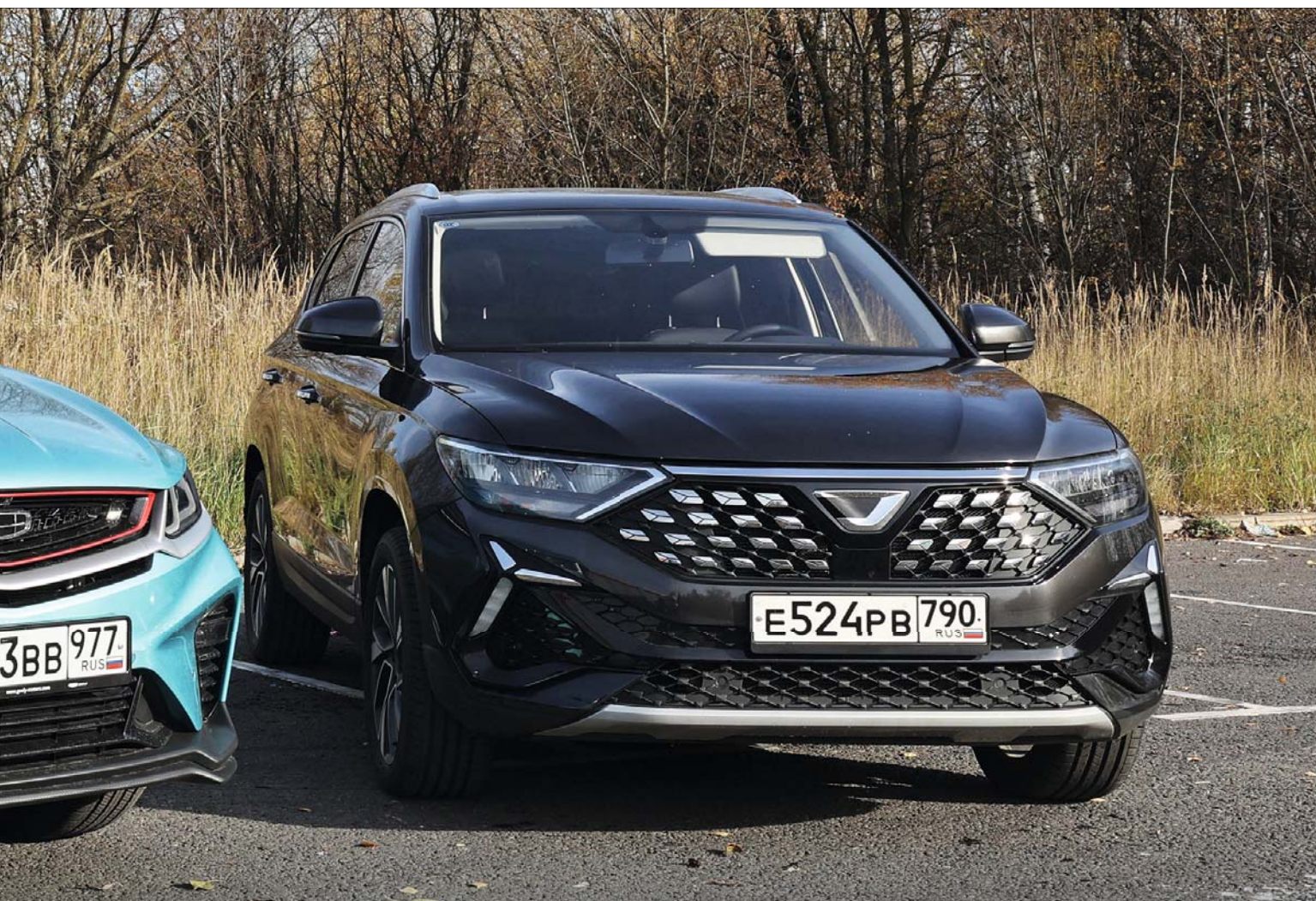
Динамика 190 км/ч 10,2 с до 100 км/ч



«КИТАЕЦ», КОТОРОГО Я КУПИЛ

- ▣ **GEELY COOLRAY ЦЕНА:** ОТ 2 329 900 ₹ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.
- ▣ **JETTA VS5 ЦЕНА:** ОТ 2 450 000 ₹ **В ПРОДАЖЕ:** С 2022 Г.

ВЫБОР НОВОГО АВТОМОБИЛЯ ДЛЯ СЕБЯ — ЭТО ВСЕГДА СЛОЖНАЯ ЗАДАЧА. ОДНО ДЕЛО — ТЕСТИРОВАТЬ МАШИНЫ И СМОТРЕТЬ НА НИХ СО СТОРОНЫ, А СОВСЕМ ДРУГОЕ — ОТДАТЬ СВОИ КРОВНЫЕ. В ЭТОМ СМЫСЛЕ ПРОФЕССИЯ ЖУРНАЛИСТА В ЧЕМ-ТО ДАЖЕ МЕШАЕТ. О ТОМ КАК, ЗАЧЕМ И ПОЧЕМУ Я КУПИЛ СЕБЕ JETTA VS5, А НЕ GEELY COOLRAY, ПОСТАРАЮСЬ РАССКАЗАТЬ МАКСИМАЛЬНО БЕСПРИСТРАСТНО ▣ ИГОРЬ СИРИН ▣ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



КРОССОВЕРЫ ОКОНЧАТЕЛЬНО победили. Я начал это подозревать с выходом новых Hyundai Creta и Renault Duster, когда самые популярные модели сегмента стали действительно удобными в салоне и красивыми снаружи. До этого кроссовер все-таки был компромиссом, когда легковушка лучше управлялась и была явно удобнее по эргономике; но эволюцию не остановить, и сегодня выбор низких машин явно меньше, а главное, в повседневной жизни они не так удобны, особенно зимой.

Так что, расставшись с правой Toyota Passo, я точно устремил свой взор на небольшие «кроссы». Бюджет — 2,5 миллиона

рублей. Поэтому особо не разглагольешься, но все-таки есть над чем поломать голову. В этом сегменте есть предложения у всех участников большой китайской четверки: Chery, Haval, Geely и Changan, а также много сочувствующих, вроде FAW, Kaiyi, BAIC и иже с ними. Посмотрел даже на возможность ввоза подержанных машин, но правый руль я второй раз не хочу, из Кореи долго и дорого везти, да и выбор там за мой бюджет не очень. А вот в Китае есть чем поживиться, и даже можно уложиться в 2 миллиона, но пугает вопрос доступности запчастей на экзотические машины. Поэтому решил все-таки вернуться в салоны дилеров.

Naval Jolion — единственный, кто предлагает полный привод в этом сегменте, и это сильное преимущество. К тому же у него большая колесная база и много места в салоне. Но я его откинул из-за неудачной эргономики и подвески, которая мне не подходит. Chery Tiggo 4 хорош вариатором, который работает более плавно, в отличие от роботов, к тому же у него отдельный климат-контроль, но он банально не понравился внешне всей моей семье. Changan CS35 до рестайлинга с атмосферником и автоматом был комфортным, но в ходе обновления его оборудовали турбодвигателем и роботом. В итоге получился слишком нервный



на 20 см кроссовер VS7, но мне он показался избыточным. В нем собрались три компонента, которые ни в одной другой машине никак не могли объединиться: классический автомат, раздельный климат и адаптивный круиз-контроль с функцией экстренного торможения. Правда пришлось смириться с отсутствием целого вороха других опций, но об этом чуть позже.

Машину я взял из числа официальных поставок, с сервисной книжкой на русском языке и гарантией 3 года или 100 тысяч км. Но даже если что-то пойдет не так, по силовому агрегату и подвеске, Jetta — точная копия популярных в России Skoda Kargoq и VW Taos. Причем задняя подвеска у китайской модели независимая, хотя у наших машин в переднеприводном исполнении сзади была балка.

А теперь, после того, как выбор сделан, и моя личная Jetta прошла обкатку, я решил провести сравнительный тест VS5 и обладателя почетного второго места моего личного рейтинга — Geely Coolray.

Для сравнения выбран дорестайлинговый автомобиль, так как

ВОЖДЕНИЕ

По разгонной динамике Coolray очень хорош, но настройка подвески не оптимальна, ей не хватает азарта.

8

САЛОН

Можно было бы дать за салон 10, но он ощущается немного тесным и в нем нет ряда опций, которые есть у прямых конкурентов.

8

КОМФОРТ

Шумоизоляция салона вполне приличная, подвеска неплохо справляется с неровностями.

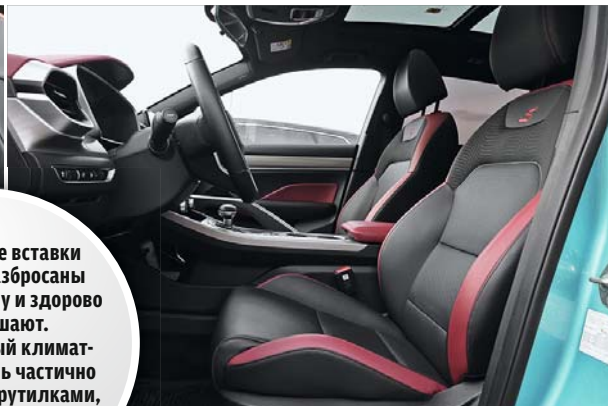
9

БЕЗОПАСНОСТЬ

6 подушек безопасности — это сегодня скорее норма, но адаптивный круиз-контроль появился только после рестайлинга.

8

GEELY COOLRAY ОТ 2 329 900 ₽



и жесткий кроссовер, который подойдет для светофорных гонок, но не для жизни.

Из популярных кроссоверов остался только Geely Coolray. Он хорошо выглядит, бодро едет, да и на рынке их много, что обещает минимум проблем с запчастями. И я уже почти отправился за ним в автосалон, но случайно заглянул в салон FAW. Их модели T77 и T55 мне не очень понравились, а вот Jetta обратила на себя внимание. Практически Skoda Kargoq, и этой породы не скрыть. С любого ракурса узнаются черты немецкого концерна. А стоило мне открыть капот и сесть в салон — выбор был сделан. Спина однозначно угадывает качественный профиль кресла, такого в «китайцах» не встретишь. А двигателем и вовсе с эмблемой VW. Это хоро-

шо известный у нас 1.4T семейства AE211 с ремнем в приводе ГРМ, а главное, едва ли не единственный немецкий мотор, который не страдает «масложором». Плюс в паре с ним работает классический автомат, правда не 8-ступенчатый, как был на Kargoq российской сборки, а более простая 6-ступенчатая модель. Привод — передний, но это уже нюансы.

На российском рынке Jetta относительно массово завозится как серыми дилерами, так и компанией FAW, которая и собирает их в партнерстве с концерном Volkswagen. Мой выбор пал на модель VS5. Также есть удлиненный

- 1 Бордовые вставки аккуратно разбросаны по всему салону и здорово его украшают.
- 2 Однозонный климат-контроль лишь частично управляется крутилками, часть функция зашита в мультимедиа.





он сильно уступает. Зато при складывании сидений в Geely получается ровный пол, а у Jetta — заметная ступенька.

По месту на втором ряду сидений соперники примерно близки, но разница в качестве отделки ощутимая. У Jetta — дешевые дверные ручки без микролифта, слабая подсветка, нет подогрева заднего дивана, а на дверях нет второго контура резинового уплотнителя.

Такого я не видел даже на Lada Vesta. Единственное, за что хочется похвалить VS5 — это за то, что двери закрывают пороги кузова, в отличие от Geely, во всем

остальном Coolray для пассажира лучше.

А вот в том, что касается места водителя, тут все не так однозначно. Jetta эргономически почти не отличается от других моделей концерна VW. Кресла пусть и обшиты скользким кожаным, но сидеть в них удобно. Цифровая панель усеченная, как и у Geely, но на нее можно вывести круглый циферблат спидометра или тахометра, по желанию водителя. Цветовое сочетание красного с синим — не самое оптимальное, но привыкнуть можно. Coolray нарисован заметно приятнее, передняя панель сделана из мягкого пластика с амбиентной подсветкой, но кресла менее удобные, а климат-контроль, выставленный на привыч-

3 Уже в базовой комплектации салон обшит кожаном — практично, но неуютно.

4 Места сзади достаточно много, но нет подлокотника и подогревов.



ВОЖДЕНИЕ

Потенциал у шасси MQB очень хорош, тем более у Jetta сзади независимая подвеска, тогда как у большинства одноклассников балка.

9

САЛОН

Эргономически интерьер очень хорошо продуман — чувствуется немецкая школа, но китайцы сэкономили практически на всем.

9

КОМФОРТ

По уровню шумоизоляции и от дороги и от двигателя Jetta заметно уступает Geely. Хорошо что плавность хода можно улучшить переходим на колеса 16 дюймов.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

У VS5 тоже 6 подушек, есть адаптивный круиз-контроль, но отсутствует слежение за разметкой и слепыми зонами.

9

JETTA VS5 ОТ 2 450 000 ₺

обновленный стоит уже 3 миллиона, и он явно вне рамок ценовой категории. К тому же он еще долго будет продаваться, но уже под именем Belgee X50. Так что тест еще долгое время будет актуален.

Начнем с того, что необходимо в первую очередь зимой — дорожного просвета. Тут оба соперника не смогли одолеть нашу покрывку высотой 20 см. Так что реальный клиренс у них 18–19 см. На Jetta я уже в салоне был вынужден поставить стальную защиту. С завода у VS5, в отличие от Skoda и VW, под двигателем нет защиты совсем.

По внешним габаритам наши соперники достаточно близки, но немцы традиционно лучше работают с внутренним пространством. Так что по объемам багажника они отличаются в полтора раза, и в это охотно веришь. У VS5 заметно ниже уровень пола, больше длина и ширина. Вот только от фирменных фишек Skoda с крючками и сеточками не осталось ничего, нет даже розетки на 12 вольт. Обычный жесткий пластик и докатка под полом. У Coolray багажник отделан лучше, под полом есть небольшой органайзер, но по запасу пространства





БАНК ДАННЫХ



GEELY COOLRAY

JETTA VS5

Coolray короче, и это привело к значительному проигрышу в объеме багажника.

Динамические характеристики VS5 хуже, чем у Skoda Karoq с аналогичным мотором.

Двигатель Jetta несет на себе эмблему VW и аналогичен по характеристикам.

ГАБАРИТЫ, ВЕС

Длина, мм	4330	4419
Ширина, мм	1800	1841
Высота, мм	1609	1616
Колесная база, мм	2600	2630
Клиренс, мм	190	180
Снаряженная масса, кг	1415	1355
Полная масса, кг	1715	1730
Объем багажника, л	330	482
Объем топливного бака, л	45	51

ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Максимальная скорость, км/ч	190	170
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,4	9,5
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	7,8	8,5
загородный цикл	5,4	5,9
смешанный цикл	6,4	6,8

ТЕХНИКА

Тип двигателя	бензиновый, 3-цилиндровый, турбо	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо
Рабочий объем, см ³	1477	1395
Мощность, л. с. при мин ⁻¹	150/5500	150/5000-6000
Крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	255/1500-4000	250/1750-4000
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая
Привод	передний	передний
Передняя подвеска	McPherson	McPherson
Задняя подвеска	полунезависимая	независимая
Тормоза (передние/задние)	дисковые	дисковые
Размер шин	215/55R18	225/50R18

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог, Р	5250	5250
ТО-1/ТО-2, Р	26 312 / 32 800	22 868 / 35 414
ОСАГО, Р	21 500	21 500
Каско, Р	35 570	87 825

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 – по данным дилера (интервал ТО – 10 000 км). Каско и ОСАГО – из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.



- 1 Багажник Geely отделан лучше, но он заметно меньше.
- 2 Jetta не досталось ничего из опций Simply Clever, которые были у Skoda Karoq.

ные 22 градуса, не обеспечивает комфортной температуры. Также у Geely нет функции экстренного торможения, что может пригодиться, если водитель отвлекся от дороги. Так что оптимальным вариантом было бы совместить красоту Coolray с эргономикой VS5, но если приходится выбирать, я делаю ставку на комфорт и плавную работу автомата против не всегда адекватного робота.

Относительно динамики, Geely выигрывает в одни ворота. Вроде бы и мощность формально одинаковая, а по массе Jetta немного легче, что объясняется более скромным количеством шумоизоляции, но и с места, и с хода Coolray здорово отрывается. Тут важно вспомнить, что на некоторых рынках 3-цилиндровый мотор разработки Volvo выдает 163 л. с., а кроме того, 7-ступенчатый робот с двумя сцеплениями пусть и раздражает рывками в пробках, все-таки имеет более высокий КПД, нежели 6-ступенчатый автомат с растянутыми передаточными числами. □

	Geely Coolray	Jetta VS5
Вождение	9	9
Салон	8	9
Комфорт	9	8
Безопасность	8	9
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	8,5	8,8

ВЕРДИКТ

ЛЮБИТЕЛЯМ АКТИВНОЙ ЕЗДЫ ЛУЧШЕ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА GEELY COOLRAY. ОН ДИНАМИЧНЕЕ, ДА И ВЫГЛЯДИТ БОЛЕЕ СТРЕМИТЕЛЬНО. JETTA – ЭТО ЗАГОТОВКА ДЛЯ ТЕХ, КТО ХОЧЕТ ПОЛУЧИТЬ НЕМЕЦКУЮ МЕХАНИКУ ЗАМЕТНО ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ ОРИГИНАЛЬНЫЕ МОДЕЛИ РОДОМ ИЗ ГЕРМАНИИ. В VS5 НУЖНО ДОБАВИТЬ ШУМОИЗОЛЯЦИЮ И ТЕПЛЫЕ ОПЦИИ, НО ЗАТО УЖЕ СЕЙЧАС МОЖНО ПОЛУЧИТЬ ПРИЯТНУЮ УПРАВЛЯЕМОСТЬ И УДОБНУЮ ПОСАДКУ.

Получить журнал стало проще!



Заказывай свежий номер
не выходя из дома :



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



НЕСРАВНЕННЫЕ

- ▣ **GEELY EMGRAND** ЦЕНА: ОТ 1 999 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.
- ▣ **LADA VESTA NG** ЦЕНА: ОТ 1 239 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

ЛЮБОЕ СРАВНЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ИНОМАРОК НЕСЕТ В СЕБЕ МАССУ ДОПУЩЕНИЙ, НАЧИНАЯ С ТОГО, ЧТО ЕСТЬ ЛЮДИ, КОТОРЫЕ ПРИНЦИПИАЛЬНО НЕ РАССМАТРИВАЮТ НАШИ МАШИНЫ, И ЗАКАНЧИВАЯ ЦЕНЫМ ГАНДИКАПОМ. КАК НИ КРУТИ, ИДЕАЛЬНОГО СРАВНЕНИЯ НЕ ПОЛУЧАЕТСЯ, НО ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ ПРОТИВОПОСТАВИТЬ ДРУГ ДРУГУ УНИВЕРСАЛ LADA VESTA И СЕДАН GEELY EMGRAND

▣ ИГОРЬ СИРИН ▣ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



ЧТОБЫ ХОТЯ БЫ НЕМНОГО

уровнять наших соперников, мы взяли Vesta в максимальной на данный момент комплектации Techno, да еще и с вместительным кузовом универсал. Честнее было бы сравнивать седаны, но Lada предлагает возможность такого выбора, а китайцы нет. Geely нам достался тоже топовый, с автоматом, хотя хотелось бы средний вариант, раз такое предложение есть на рынке. Но в своих оценках мы постараемся держать в уме и альтернативные варианты данных моделей.

Как ни странно, но зимой на скользкой извилистой трассе, которую мы построили для оценки удобства управления машиной в городе, недостатки Lada в виде отсутствия системы стабилизации и механический стояночный тормоз дали заметное преимущество. Да, езда без ассистирующей элек-

троники требует от водителя больше внимания и устойчивых навыков, но если они есть, то Vesta зимой способна доставить массу удовольствия. Именно на ней я встретил суровые декабрьские снегопады, и мне скорее понравилось. Geely такого заряда бодрости не дает: на нем едешь стабильно, безопасно, но не так интересно.

Учитывая солидные габариты Emgrand и небольшой дорожный просвет, зимой возможность довернуть машину во дворе с помощью ручника иногда бывает очень кстати. Что касается клиренса, то покупая Vesta, есть возможность выбрать не только стандартную легковушку с дорожным просветом 178 мм, но и кросс-версию,

под которой будет 203 мм. У Geely все не так весело: под пластиковой защитой двигателя всего 15 см. Кроме того, не стоит забывать про массивные бамперы.

В топовой комплектации седан Geely имеет красивый двухцвет-





1 Цифровая панель приборов не блещет качеством графики.

2 Лобовое стекло греется только с зоны покоя дворников и этого иногда не хватает.



ВОЖДЕНИЕ

Связка двигатель-коробка работают очень приятно, но шасси не располагает к активной езде.

9

САЛОН

Качество отделки топовой комплектации хорошее, но чувствуется что разработчики сэкономили. Например, толщина стекол – всего 3 мм.

9

КОМФОРТ

На высокой скорости слишком отчетливо слышен гул шин. И это мягкие нешипованные колеса. Езда на шипах – только в берушах.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

В топовой комплектации есть диодный свет и 6 подушек безопасности. В «базе» их всего 2 и обычный галоген.

8

EMGRAND ОТ 1 999 900 ₹

3 Салон оформлен очень красиво, но это особенность топовой комплектации.

ный салон с очень элегантным подбором тонов. Центральный тоннель заметно шире и от этого «китаец» ощущается более просторным. Дизайнеры Lada Vesta тоже постарались. После рестайлинга появилась светлая вариация салона, а также большой вертикальный экран мультимедиа. И пусть по габаритам он немного уступает Geely, пользоваться навигацией на нем явно удобнее. Тем более Яндекс уже предустановлен с завода, включая сервис музыки и даже возможность просматривать видео, правда только если машина неподвижна. У Geely встроенной навигации нет, да и коннект со смартфоном не такой простой, как хотелось бы. В части цифровой панели приборов китайцы тоже сэкономили. Это прозвучит дико, но приборка Vesta существенно лучше. Здесь привычные круглые шкалы, шире функционал бортового компьютера, а главное, водитель может вывести на щиток показания со штатной навигации.



3



Но даже несмотря на весь этот хайтек, по совокупности ощущений Geely все-таки лучше. На холостых двигатель полностью лишен шумов и вибраций, есть климат- и круиз-контроль, полноценная система бесключевого доступа, а также 6 подушек безопасности. Правда, это справедливо только для топовой комплектации. Во всех остальных версиях, подушек будет две, так же как и у Vesta.

А вот в чем Lada впереди, так это в количестве теплых опций. Здесь есть не только подогрев передних кресел и руля, но также обогревается все лобовое стекло. Geely отчасти компенсирует это обогревом зоны покоя дворников и дистанционным запуском двигателя. Но зимой возможность за считанные минуты растопить весь лед на стекле гораздо важнее.

На заднем ряду ни в одном из наших автомобилей обогрева нет, хотя до рестайлинга они

4 В вертикальный экран интегрированы сервисы Яндекс, а у цифровой панели приборов красивая графика.

ВОЖДЕНИЕ

Vesta умеет доставлять удовольствие водителю, если конечно он готов ездить на «механике» и довольствоваться скромным мотором.



САЛОН

Рестайлинг сделал салон уютнее и качественнее, но пока еще Vesta лишена многих опций, зато есть мощная печка и обогревы.



КОМФОРТ

Уровень шумоизоляции приятно удивил, уже в «базе» есть торсистые подкрылки. Подвеска рассчитана на российские направления.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Две подушки и диодный свет в «базе» — это хорошо, но по-прежнему нет системы стабилизации: ESP обещают весной 24 года.



VESTA NG ОТ 1 239 900 ₺



5 Бежевый салон — дополнительная опция в топовой комплектации, у Cross-версии вставки коньячного цвета.
6 Возможность выбрать кузов универсал — приятная опция Lada.





у «Лады» были и, возможно, позднее еще вернутся. По запасу пространства в ногах, Geely если и выигрывает, то совсем немного. А вот по ширине разница приличная. Но что еще более удивительно, Emgrand с кузовом седан обеспечивает больше места над головой, чем универсал Vesta SW. Если бы мы взяли «Весту» с 4-дверным кузовом, то там люди ростом выше 180 см сидели бы склонив головы.

По размеру багажника у нас практически паритет. Geely обещает, что войдет 500 литров, но раскладывать вещи надо аккуратно, чтобы их не помяли массивные петли багажника. Lada заявляет объем 480 литров, причем как для седана, так и для универсала. К преимуществам «сарая», разумеется, относится возможность получить большой единый объем при складывании задних кресел. Но если рассматривать багажники 5-местных автомобилей, то у Geely все-таки немного больше пространства в длину и ширину, а также есть вместительные ниши по бокам. Универсал Vesta подкупает 12-вольтовой розеткой и крючками на боковинах. Раньше был еще двойной пол с органайзе-

ром, но сейчас его можно только сделать своими силами или искать на вторичном рынке.

По динамике наши соперники формально близки. Разница в заводских характеристиках всего 0,1 сек., и это если взять «Весту» с кузовом универсал. Седан, теоретически, должен опережать Geely больше, чем на секунду. Но по факту у нас получились обратные результаты. Разгон с места зимой скорее оценивает возможность шин, а вот при попытках ускориться с хода китайский седан заметно резвее. Причем, если мы на «Ладе» заранее включали пониженную передачу, то Emgrand просто ехал в режиме Drive. Автоматическая 6-ступенчатая коробка быстро исполняет команды водителя, и Geely уходит вперед. Тут в первую очередь сказывается разница в мощности, а также преимущество в количестве передач.

По шумоизоляции мы так и не смогли определить однозначного лидера. Geely использует более технологичный подход, стараясь снизить уровень шумов и вибраций от силового агрегата за счет его современной кон-

- 1** У Geely заметно больше база, но пространства сзади не экстремально много, хотя и больше чем в Vesta.
- 2** у Lada удобнее диван, но места меньше и для ног и над головой. Подлокотников нет нигде.
- 3** Подогревов заднего дивана нет ни в одном автомобиле, но Emgrand предлагает воздуховоды.
- 4** До рестайлинга у Vesta был подогрев, но сейчас он недоступен.

БАНК ДАННЫХ



GEELY EMGRAND

LADA VESTA NG

ГАБАРИТЫ, ВЕС

Длина, мм	4638	4440
Ширина, мм	1822	1760
Высота, мм	1460	1500
Колесная база, мм	2650	2635
Клиренс, мм	151	178
Снаряженная масса, кг	1340	1275
Полная масса, кг	1665	1730
Объем багажника, л	500	480
Объем топливного бака, л	50	55

ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Максимальная скорость, км/ч	180	178
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,6	12,5
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	8,3	9,9
загородный цикл	5,4	5,8
смешанный цикл	6,4	7,3

ТЕХНИКА

Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый	бензиновый, 4-цилиндровый
Рабочий объем, см ³	1499	1596
Мощность, л. с. при мин ⁻¹	122/6300	106/5800
Крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	152/5000	148/4200
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая	механическая, 5-ступенчатая
Привод	передний	передний
Передняя подвеска	McPherson	McPherson
Задняя подвеска	полунезависимая	полунезависимая
Тормоза	дисковые	дисковые
Размер шин	205/50R17	195/55R16

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог, ₽	3050	2650
ТО-1/ТО-2, ₽	19 757 / 39 702	13 997 / 21 800
ОСАГО, ₽	21 500	21 500
Каско, ₽	84 447	48 154

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 – по данным дилера (интервал ТО Geely – 10 000 км, Lada – 15 000 км). Каско и ОСАГО – из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

Geely крупнее, но это тенденция роста классов, от которой Lada отстает.

Более современный мотор «китайца» заметно экономичнее. Помогает тут и шестая передача.

Содержание иномарки обойдется примерно вдвое дороже.



- 5 Багажник Geely больше в длину и ширину.
- 6 Универсал Vesta мог бы иметь фальшпол для выравнивания уровня при складывании сидений, но пока его нет.

струкции, тогда как вазовские инженеры не поскупились на шумоизоляцию и более толстые стекла. В итоге на низких скоростях тише «китаец», но он хуже изолирован от внешних дорожных шумов. Так что при движении на высокой скорости Vesta тише. Ее подвеска не всегда хорошо парирует мелкие неровности, зато с удовольствием проглатывает более крупные ямы и кочки. Особых претензий к подвеске Geely нет, но для наших дорог, особенно зимой, Lada все-таки предпочтительнее.

Еще один любопытный нюанс — это свет. У Lada Vesta уже в базовой комплектации идут светодиодные фары. Тогда как на «пустом» Geely будет менее яркий галоген. Китайцы объясняют это заботой о бюджете ремонта в случае легкого фронтального удара. Но тут составить конкуренцию отечественным машинам вряд ли удастся. Фары для «Весты» в любом случае дешевле и ярче светят. □

	Geely Emgrand	Lada Vesta NG
Вождение	9	9
Салон	9	8
Комфорт	8	9
Безопасность	8	6
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	8,5	8

ВЕРДИКТ

GEELY ЯВНО СОВРЕМЕННЕЕ, И ЭТО ЗДОРОВО ОЩУЩАЕТСЯ. НО ЕГО РАЗРАБОТЧИКИ ЭКОНОМИЛИ НА МЕЛОЧАХ. LADA ЛУЧШЕ АДАПТИРОВАНА К НАШЕМУ КЛИМАТУ И ДОРОГАМ, А КРОМЕ ТОГО, ВАЗОВСКИЕ ИНЖЕНЕРЫ, КАК НИ СТРАННО, ОКАЗАЛИСЬ БОЛЕЕ ЩЕДРЫМИ НА ШУМОИЗОЛЯЦИЮ И БОРТОВУЮ ЭЛЕКТРОНИКУ. ОСТАЛОСЬ ДОЖДАТЬСЯ ПОЯВЛЕНИЯ БОЛЕЕ МОЩНОГО МОТОРА И ВАРИАТОРА.



НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ, ПОКА У МЕНЯ БЫЛ Zeekr, выдались не очень морозными. Днем термометр показывал минус 5, но ночью было уже ближе к минус 10. Каждое утро подходя к ярко-оранжевому чуду, я пытался понять, а действительно ли у меня кроссовер — автомобиль, который прочно ассоциируется с преодолением как минимум снежных переметов и нечищенных дворов. Его высота лишь чуть больше 1,5 метров, и это удобно с точки зрения очистки утром машины от снега. Не смущает даже огромная ширина и длина: 2 на 5 метров — такой не в каждый гараж поставишь! Но со стороны, если рядом нет других машин, он не выглядит таким большим, и это скорее похвала дизайнерам концерна Geely. Ведь на дороге он заметно



ЗИМА НА ПРОВОДАХ

ZEEKR 001 ЦЕНА: ОТ 5 000 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ЕЗДУ НА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕ ЗИМОЙ ОКРУЖАЕТ МАССА МИФОВ. МЫ ВЕДЬ ПОМНИМ, КАК ТЯЖЕЛО ЗАВОДИЛИСЬ СОВЕТСКИЕ МАШИНЫ В МОРОЗ, И ИХ ГЛАВНОЙ ПРОБЛЕМОЙ БЫЛО ПАДЕНИЕ НАПРЯЖЕНИЯ В БАТАРЕЕ. А ТУТ ВСЯ МАШИНА, ПО СУТИ, СОСТОИТ ИЗ АККУМУЛЯТОРОВ. ЧТОБЫ ПРОВЕРИТЬ, КАКОВО ЖИТЬ С «ЭЛЕКТРИЧКОЙ» ЗИМОЙ, МЫ ВЗЯЛИ НА ТЕСТ ZEEKR 001

□ ИГОРЬ СИРИН □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



крупнее, чем, например, Monjaго, а издалека так не скажешь.

Ну и, конечно, странно сметать снег с кузова в абсолютной тишине. Обычно какой порядок действий зимой? Завел мотор, включил все доступные обогревы, и пока масло расходится по всему ДВС, счищаем выпавший ночью снег. С электромобилем последовательность действий примерно такая же, только работы мотора не слышно. Максимум — это гул от печки. При этом тепло начинает поступать в салон практически сразу — работает электроотопитель. Если заряжать «электричку» возле дома, то ее можно прогреть, пока она питается от сети, что позволит выиграть несколько десятков километров автономности. Увы, у 001 нет электрообогрева лобового стекла, но мощный отопитель за 3–4 минуты размораживает весь салон.

Я опасался, но у меня ни разу не примерзли безрамочные стекла, и стабильно срабатывали электрозамки открывания дверей. Пользоваться ими крайне непривычно, и мне кажется — это любопытная фишка из числа тех, что

рано или поздно уйдут в историю. Но сейчас показать друзьям, как машина сама распахивает двери, словно Rolls-Royce, — бесценно.

На дороге Zeekr удивляет дважды. От низкого стремительного автомобиля на 21-дюймовых колесах ждешь жесткой езды и поначалу внимательно выскидываешь все ямы на дороге, чтобы случайно в них не попасть. Но делать этого совершенно не нужно. 001 буквально разглаживает дорогу перед собой. Даже современный Mercedes-Benz не даст того уровня комфорта, который обеспечивает Zeekr: он словно парит над дорогой. Автомобиль, конечно, реагирует на неровности, но это скорее для информации о том, что происходит под колесами. Дискомфортных ударов в салон не допускается.

И в то же время «электричка» совсем не ощущается валкой. Чтобы попасть в поворот, достаточно повернуть руль на нужный угол, и Zeekr там окажется. Конечно, он не в силах обмануть законы физики, и зимой на скользком покрытии его 2,5 тонны должны как-то цепляться за дорогу, но в рамках

сцепных свойств он творит чудеса. Низкий центр тяжести и большие колеса позволили настроить подвеску просто невероятным образом. Ну и, конечно, широкое использование алюминия и пневмостойки — это в настоящее время высшая точка инженерного мастерства, и тут китайцы не поскупились. Похожие ощущения от езды дают также Voyah, Avatr и Hongqi. Такое впечатление, что автомобильный институт, вроде нашего НАМИ, разработал алюминиевую платформу последнего поколения и раздал всю документацию ведущим китайским производителям. Как еще можно объяснить, что у Поднебесной практически одновременно появилось сразу несколько конкурирующих между собой брендов, которые располагают похожими по характеристикам и ездовым повадкам моделями? Во всем развитом автомобильном мире компаний, которые владеют подобными технологиями, — единицы, а тут целый выводок!

Дорожный просвет у 001 в стандартном положении порядка 15 см, но если задраить пневмоподвеску максимально высоко, то под автомобилем будет явно больше 20 см. А учитывая совершенно плоское днище, он сможет обойти многие кроссоверы при движении по снежной целине.

Оказавшись на воле, Zeekr может доставить водителю массу положительных эмоций. Система стабилизации отключается практически полностью, что удивительно для концерна, в состав которого входит Volvo. Основную тягу электроника сначала бросает на задний электромотор, и машина послушно уходит в занос, позволяя дрифтить в свое удовольствие. Но стоит вылететь в снег или про-



1 Цветовых вариантов отделки салона множество, такого мало кто предлагает.

2 Сзади много места для ног, но крыша ожидаемо достаточно низкая.

3 Багажник достаточно вместительный, но его проем мог бы быть и пониже.

сто утопить газ сильнее, как плавно подключается передняя ось. Разумеется, никаких рывков или толчков, и при этом полнейшее взаимопонимание с водителем, словно машина читает мои мысли. Никогда бы не подумал, что скажу такое про полностью электронную модель, тем более из Китая, но управляется она приятнее многих старых добрых аналоговых.

По динамике у современных «электричек» почти нет равных среди машин с ДВС. Мало того, что мощность в 500+ л. с. для них уже давно считается нормой, так еще и реакции на газ молниеносные и бесшумные. В спортивном режиме нет запаздываний коробки или турбонаддува: нажал на газ и через долю секунды получил

удар от ускорения, которое впечатывает тело в спинку кресла. Конечно, по мере падения заряда батареи, динамические способности проседают. Когда аккумулятор разрядился до 40%, разгон до «сотни» занял уже вполне средние 7 секунд вместо 4,5, которые были при зарядке в районе 80%. Но это скорее для любителей экстремальных видов спорта. Даже за пару дней езды я успел наиграться этими режими старта. На кроссовере Evolute I-Joy у меня прошлой зимой были проблемы. Мотор не выдавал больше 50% от пиковой мощности. И тут мы приходим к тому, что половина от 150 л. с. — это уже мало, а вот 1/2 от 550 л. с. — это в любом случае очень хороший разгон.

Выбирая режимы вождения, важно помнить, что, в отличие

от машин с ДВС, электроника действительно отсекает часть мощности. Если на бензиновой машине в режиме «Эко» утопить газ в пол, то мотор раскрутится до наибольших оборотов, и разгон будет максимально быстрым. У электромобилей все несколько иначе: электроника защищает водителя от возможных ошибок, и потому в «Эко» разгон будет достаточно плавным, наверное, в половину от максимального.

Но именно при такой спокойной езде лучше всего наслаждаться салоном Zeekr. И тут есть на что обратить внимание. Китайцы предлагают покупателям на выбор невероятное буйство красок. Есть спокойная серая и черная классика, а можно выбрать, например, вот такой, как у нас, «апельсин», причем он таким будет не только снаружи, но и внутри. Не помню, чтобы подобное предлагал немецкий премиум в заводском исполнении без трехкратной доплаты. У нашего автомобиля кресла обшиты серой алькантарой с оранжевыми вставками. Такие же яркие ремни безопасности, элементы на передней панели и даже на дверях. Также я у дилеров видел варианты, когда подушка и спинка кресел выполнены в разных цветах. Например, можно выбрать более практичный темный низ и яркий верх.

По запасу места для ног сзади, Zeekr ожидаемо очень хорош — ко-

ДЕТАЛЬНО



СКРОМНО

Цифровая панель приборов дает минимум информации, все остальное — на экране мультимедиа.



УДОБНО

Спереди есть удобный багажник для проводов и дорожной мелочи.

КОНКУРЕНТЫ



Avatr 11
6 000 000 ₽



Li i7
5 500 000 ₽



Voyah Free
4 500 000 ₽

ZEEKR 001

Габариты	4970x1999x1560 мм
База	3005 мм
Снаряженная масса	2225 кг
Клиренс	174 мм
Емкость батареи	100 кВт·ч
Силовая установка	2 электрических двигателя, суммарная мощность 544 л. с., крутящий момент 384 Нм
Трансмиссия	редуктор привод полный
Размер шин	265/40R22
Динамика	200 км/ч; 3,8 с до 100 км/ч
Запас хода	616 км

⊕ ДИНАМИКА, УПРАВЛЯЕМОСТЬ, ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ.

⊖ ОГРАНИЧЕННЫЙ ЗАПАС ХОДА, ЦЕНА.

ВЕРДИКТ

9,8

ЗАВОДИТЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ, НЕ ИМЕЯ РЕГУЛЯРНОГО ДОСТУПА К РОЗЕТКЕ ДОМА ИЛИ НА РАБОТЕ, — НЕ САМАЯ РАЗУМНАЯ ИДЕЯ. ВРЕМЯ, ПОТРАЧЕННОЕ НА ПОИСК ЭНЕРГИИ, БУДЕТ ОТРАВЛЯТЬ ЭМОЦИЙ, КОТОРЫЕ ZEEKR ДОСТАВЛЯЕТ ПРИ ЕЗДЕ. НО ЕСЛИ ВОПРОС С ЗАРЯДКОЙ РЕШЕН, НЕ ВИЖУ НИ ОДНОГО АРГУМЕНТА, ЧТОБЫ ПОКУПАТЬ МАШИНУ С ДВС БЛИЗКОЙ МОЩНОСТИ.



лесная база больше 3 метров. А вот особо рослым пассажирам крыша ляжет на голову. Зато угол наклона спинок регулируется с помощью электропривода, а также на блоке микроклимата можно управлять обогревом и массажем. Здесь же есть меню степени затемнения стеклянной крыши. Хотя если говорить о зимней эксплуатации, то лучше бы здесь была обычная шторка.

Задний багажник широкий и вместительный. Разумеется, с ворсистой отделкой и даже клапшами для опускания задней подвески, если предстоит грузить что-то тяжелое. И здесь явно будет неприятно хранить грязные зарядные провода. А испачкаются они рано или поздно обязательно. Удивительно, что в мире есть уже

достаточно большое количество производителей «электричек», но пока еще никто из них не смог реализовать механизма внутреннего хранения проводов, как например, у пылесоса. Так что здорово, что у Zeekr есть небольшой передний багажник, который идеально подходит для кабеля зарядки.

Катаясь по городу и потратив достаточно много времени на обогрев во время фотосъемки, за день мы проехали около 150 км, ни разу не задумавшись об экономии энергии. И, стартовав с 80%, под вечер в батарее осталась ровно треть заряда. Таким образом, теоретическая автономность Zeekr 001 зимой в городских условиях с беспечным водителем — где-то 300 км, и это очень неплохо.

Если кататься строго по городским дорогам и строго в рамках ПДД, даже зимой эта «электричка» точно проедет в полтора раза больше. Ну а если заряда не хватило, то в Москве (и не только) уже появилось достаточное количество быстрых чарджеров, которые за 30–40 минут пополнят запас энергии в батарее как минимум до 80%. Стоимость электричества на таких станциях — около 20 рублей за 1 кВт·ч или примерно в 3 раза дороже дневного домашнего тарифа в столице. При этом средний расход энергии — около 25–30 кВт·ч на 100 км. В бензиновом эквиваленте выходит 10–12 литров на «сотню», что смешотворно, учитывая табу «лошадей» под капотом. □

ВОЖДЕНИЕ

Поначалу нужно привыкнуть к распределению веса без акцента на переднюю ось, но в остальном Zeekr очень послушен.

10

САЛОН

Буйству красок в салоне позавидуют многие. Те кто не любят китч, могут выбрать более спокойные оттенки.

10

КОМФОРТ

Пневмоподвеска отлично проглатывает неровности даже на 21-дюймовых колесах, ну а шума тут нет совсем.

10

БЕЗОПАСНОСТЬ

Автомобиль оснащен по последнему слову техники, но его динамика и высокая масса могут стать проблемой для неопытного водителя.

9



УНИВЕРСАЛЬНОЕ КУПЕ

GEELY TUGELLA ЦЕНА: 3 884 990 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2020 Г.

«ТУГЕЛЛА» НА РЫНКЕ УЖЕ ТРИ ГОДА, И САМОЕ ВРЕМЯ ПОСМОТРЕТЬ, НАСКОЛЬКО ЭТО КРОСС-КУПЕ ВСЕ ЕЩЕ АКТУАЛЬНО ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ЗИМЫ. МЫ ОТДАЛИ «КИТАЙЦА» НА РАСТЕРЗАНИЕ ТРЕМ ЧЛЕНАМ НАШЕЙ ФОКУС-ГРУППЫ

ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



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

GEELY TUGELLA ДЕБЮТИРОВАЛА в России еще в 2020 году, когда конкурировала со всем мировым автопромом, и уже тогда она смогла о себе заявить. Но еще интереснее то, что сейчас можно найти на вторичном рынке образцы с пробегами за 150 тысяч км, и они вполне живы. Я даже не поленился и съездил посмотреть одну такую машину. Да, в салоне есть следы эксплуатации, но на кузове нет

и намек на коррозию, которой очень боятся покупатели новых китайских машин. На двигателе и коробке нет запотеваний или подтеков масла, мотор работает ровно, без посторонних шумов. Есть некоторые нарекания по работе подвески, но на 20-дюймовых дисках это немудрено. Слегка затерты фары, но это скорее особенность наших дорог, нежели автомобиля.

Так что даже с большими пробегами Geely справляется неплохо. Да и ездить на машине скорее приятно. По уровню оснащения три года назад Tugella задала очень высокую планку, да и сейчас ее не назовешь бедной. Тут и проекция на лобовое стекло, и бесконтактное открывание

багажника. Еще бы в салоне добавить алькантары вместо кожаной, но, думаю, и это китайцы рано или поздно сделают. Мне по-прежнему не нравится жесткая подвеска. На мой вкус ее следовало бы сделать комфортнее, но надо признать, что и исходный Volvo XC40 — не образец для подражания. В шведском кроссовере, от которого китайцы позаимствовали шасси, тоже достаточно трясет при езде. Но я допускаю, что такое «спортивное» поведение может кому-то и понравиться.

По динамике Tugella стабильно превосходила корейских соперников вроде Kia Sportage или Hyundai Tucson. Сейчас среди китайских одноклассников Geely по-прежнему один из самых быстрых кроссоверов, хотя отрыв уже не так велик. Но если бы я рассматривал машину для себя, то остановился бы на дефорсированном варианте 199 л. с. — он обещает еще больший запас прочности. Ну и что-то все-таки нужно придумать с подвеской. В противном случае зимой эффектные диски обречены.



- 1** Вставки из алькантары всегда украшают интерьер, но здесь они очень скромные.
- 2** Учитывая жесткость подвески ручка для пассажира на центральном тоннеле очень кстати.





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

В повседневной жизни я предпочитаю седаны. Это настоящая классика, и у меня сразу два таких. Поэтому если бы я искал себе кроссовер, то смотрел бы на купеобразные исполнения. И тут даже хорошо, что заднее стекло тоже подъемное. Получается, что и стиль соблюден, но в то же время я могу перевозить достаточно крупные вещи и при желании даже получить единый объем, сложив задние кресла.

Мне понравилась связка мотор — коробка передач. Японцы и корейцы редко предлагали у нас турбомоторы, и от этого страдала динамика, европейцы часто грешили роботами, а это минус с точки зрения надежности. А тут оптимальный симбиоз — доста-

точно надежный и не слишком форсированный турбоагрегат 2,0 литра 238 л. с. (хотя мы помним, что на Volvo он выдавал до 320 л. с.) и классический 8-ступенчатый японский автомат Aisin. Этот же автомат работал в том числе на дизельных вариантах шведских машин и момент «переваривал» заметно больше, чем у Tugella. Так что есть надежда, что эта связка будет работать долго и не доставит хлопот владельцам.

Как результат — езда получается ровно под настроение водителя. Хочешь ездить спокойно, «чилить» по городу — пожалуйста, Geely не провоцирует на резкие ускорения. Но если нужно куда-то успеть, турбина раскрывается и уносит меня вдаль.

Можно придирается к нюансам настройки подвески и поведеннию машины на очень высоких скоростях, но надо помнить, что Tugella — это все-таки не спорткар, да и сама компания Volvo тоже не стремилась делать машины

со спортивным характером. Конек шведов — это безопасность, и тут у «китайца» тоже все хорошо. Уже в базовой комплектации — шесть подушек и жесткий кузов, а за доплату есть адаптивный круиз-контроль, функция экстренного торможения, слежение за дорожной разметкой и прочие ассистенты.

КОНКУРЕНТЫ



Changan UNI-K
от 3 639 900 ₽



Chery Tiggo8 Pro Max
от 3 780 900 ₽



Exeed TXL
от 4 250 000 ₽

GEELY TUGELLA 2.0 T

Габариты	4605x1878x1643 мм
База	2700 мм
Снаряженная масса	1815 кг
Клиренс	204 мм
Объем багажника	446 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 1969 см³, 238/5500 л. с./мин⁻¹, 350/1500–4500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод полный
Размер шин	245/45R20
Динамика	210 км/ч; 6,9 с до 100 км/ч
Расход топлива	8,1 л на 100 км в смешанном цикле



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

Кроссовер с мощным мотором и классическим автоматом за относительно разумную цену — это сейчас настоящая экзотика. На рынок выходит большое количество новых машин, но всем им чего-то не хватает. Кто-то лишен полного привода, у иных плохо настроенный робот. А недавно я покатался на формально идеальной машине из числа официально поставляемых в Россию, но она оказалась полностью лишена теплых опций. Есть вентиляция кресел, но нет обогревов. В Geely Tugella, напротив, все хорошо сбалансировано. Зимой в салоне становится

- 1 Колесная база в точности как у Volvo XC40, но места сзади вполне хватает.**
- 2 У цифровой панели приборов есть вариант с круглыми шкалами — сейчас это приятное исключение из правил.**
- 3 Багажник достаточно вместительный и отделан хорошо, еще бы лючок для лыж.**

комфортно уже через несколько минут, а кроме того, в ключе есть кнопка дистанционного запуска мотора. Никаких дополнительных сигнализаций и вмешательства в бортовую электронику.

Когда Tugella только вышла на рынок, мне такая форма кузова показалась не очень практичной, но при очном знакомстве оказалось, что багажник не такой уж и маленький, и сзади тоже можно сидеть. Места для ног не особенно много, но жаловаться пассажиры точно не будут, тем более уже в базовой комплектации к их услугам есть электроподогрев. А мне, как водителю, Tugella нравится. Она хорошо следует за педалью газа. Без нервозности роботов, но при этом и не медленно, как на вариаторах. Разгон именно такой, какого ожидаешь. В поворотах Geely хорошо чувствуется

родство с автомобилями Volvo. Да и пусть в основе кроссовера простенькая платформа от XC40, но все-таки.

Из недостатков я бы отметил отсутствие заднего дворника, который есть на обычных кроссоверах, жесткую подвеску и шум от дороги. Хотя мягкие зимние шины его немного приглушают. Боюсь, что летом автомобиль Geely будет еще более гулким, что особенно заметно на фоне тихого мотора. Те, кто станут кататься на кросс-купе в городе, вряд ли ощутят это как проблему: достаточно от тормозиться перед лежащим полицейским, и все будет хорошо. Но для дальних поездок по трассе я бы советовал добавить шумоизоляции на колесные арки и переходить на более скромные диски. 20 дюймов избыточно для этого шасси. □



1

ДЕТАЛЬНО



УМЕРЕННО

Стеклопанельная крыша не очень большая — сделать ее крупнее не позволил кузов кросс-купе.



НЕ НУЖНО

Подрулевые лепестки скорее красивая игрушка, 8-ступенчатый автомат и сам работает очень разумно.



2



3





ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

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



ПРИЦЕП-АВТОДОМ GRASSHOPPER 390T
ВЛАДИМИР И МАРИНА
 ПЕНСИОНЕРЫ □
 СТАЖ ВОЖДЕНИЯ: 40 И 23 ГОДА

Этот наш первый прицеп-автодом, а так как мы большие любители путешествий, то все достоинства Grasshopper оценили буквально с первых километров. Раньше путешествовали с обычным прицепом, в который грузилось все необходимое снаряжение. Спали в палатках. Это, конечно, очень романтично, но с приобретением автодома осознали, что отдохнуть, остановившись в любом понравившемся нам месте,

можно в условиях комфорта. Например, при температуре воздуха за бортом -10°C , отопление прицепа обеспечивало идеальные условия для ночлега. А так же очень приятно, что помещение душевой (туалетной) комнаты отапливаемое, это придает еще больше комфорта.

Понравилось и то, что на дорогах уже существует некое братство владельцев прицепов-автодомов: водители приветствуют друг друга сигналами. Для нас это было неожиданно, но затем и мы стали поддерживать эту традицию. На стоянках люди подходили к нам и интересовались как самим автодомом, так и осо-

бенностями подобного формата отдыха.

Одним из самых запомнившихся путешествий, стала поездка из Москвы на Кольский полуостров и обратно. По дороге останавливались на Ладожском и Пудожском озерах в Карелии, на реке Титовка, посетили село Териберка, побывали в городах Мурманск и Никель. Продолжительность маршрута составила 5600 км, а все путешествие, в котором мы получили массу приятных впечатлений, заняло 30 дней.

Тягачом у нас был автомобиль Toyota Fortuner, и буксировка прицепа никаких

трудностей не составила. Разве что расход топлива увеличился, что вполне объяснимо. Разумеется, «прожорливость» автомобиля будет расти пропорционально нагрузке прицепа, поэтому она, загрузка, не должна превышать ту, что указана в инструкции по эксплуатации. Помимо параметров загрузки, следует соблюдать и скоростной режим, тогда при буксировке автодома никаких проблем или неудобств не возникнет.

В полевых условиях мы старались ехать особенно аккуратно, но движение по ухабам и выбоинам привело к деформации крепления лестницы. В связи с этим, в актив автодомов Grasshopper можно занести и тот факт, что по всем вопросам всегда можно обратиться в компанию. Так, после поездки в Астраханскую область мы отогнали прицеп к производителю для устранения неполадок, выявленных в ходе путешествия. В частности, было установлено дополнительное крепление для холодильника. Обратная связь от покупателей в компании приветствуется, поэтому вот еще пара пожеланий... Учитывая, что в нашей стране сервис для автодомов пока плохо развит и оборудованных стоянок крайне мало, хотелось бы в штатной комплектации иметь солнечную батарею и генератор для зарядки оборудования прицепа.

Если же резюмировать и выделить «сухой остаток», то для тех, кто любит путешествовать на автомобиле и при этом сохранять максимальную «автономность», приобретение прицепа Grasshopper будет правильным решением. □

Цена прицепа: 1 750 000 р.

Год выпуска: 2023

Год приобретения: 2023



CHERY TIGGO 4 PRO ОЛЕГ КАЗАКОВ

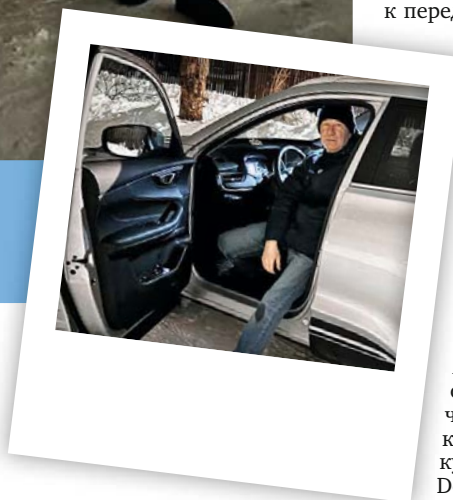
59 ЛЕТ □ НАЧАЛЬНИК СТРОИТЕЛЬНОГО УЧАСТКА □
СТАЖ ВОЖДЕНИЯ 28 ЛЕТ

Chery Tiggo 4 Pro — первый новый автомобиль, который я приобрел, хотя являюсь автомобилистом с большим стажем. Начиная с ВАЗ-21014, затем были различные Opel: Astra, Vectra, Omega. Еще владел Audi и BMW. Вопрос по целесообразности приобретения «китайца» практически не возникало. Во-первых, были большие сомнения в возможности обслуживания иномарок брендов, ушедших из России. Во-вторых, китайский автопром сейчас выходит на лидирующие позиции, что дает определенную уверенность в качестве выпускаемых автомобилей. Кроме того, поездок, требующих от автомобиля каких-то уникаль-

ных качеств, я не совершаю и в перспективе не планирую. Таким образом, покупка произведенного в Китае автомобиля показалась мне оптимальной.

Что касается марки и модели, то и здесь решение было принято быстро. Причем без посещения автосалонов и проведения тест-драйвов. На выбор во многом повлияло то, что Chery уже давно присутствует в России, а значит, эти автомобили полностью адаптированы к нашим условиям. Увидел Chery Tiggo 4 Pro на улице, походил вокруг него и... сделал окончательный выбор. Понравился дизайн, устроили габариты, салон приятный и удобный в плане эргономики.

Если говорить об утилитарности, то автомобилем в основном пользуемся вдвоем с женой, иногда отвозим внуков в школу и садик. Комплектацию выбрал оптимальную: «механике» предпочел АКП, к функционалу



мультимедийного устройства особых предпочтений не было, а вот обогрев передних сидений в наших условиях очень кстати. Да, хотелось бы и обогрева задних сидений, и люка, или панорамной крыши... Но это уже и иные комплектации, и другие деньги, а я планировал уложиться в определенную имеющуюся у меня сумму — кредиты и займы не приемлю.

Скажу сразу, с автомобилем попал в самую точку: отлично управляется, экономичный двигатель, большой дорожный просвет... В общем, классический городской кроссовер, как раз то, что мне было нужно. И это при том, что и выбор, и сама покупка проходили в нестандартном формате — я стал первым

в России покупателем, который приобрел автомобиль на OZON. Покупки на этом маркетплейсе делал и раньше, но, не скрою, покупка автомобиля вызвала сомнения. В то же время был не склонен к покупке в автосалоне, где нередко приходится отбиваться от назойливых предложений менеджеров, навязывающих дорогие комплектации, опции и дополнительные услуги, а на момент подписания договора цена неожиданно возрастает. В случае с OZON все оказалось очень просто и максимально прозрачно. На сайте выбрал комплектацию, оплатил покупку, и буквально через полчаса мне позвонил менеджер, который уточнил выбор варианта и сказал, что начинает готовить автомобиль к передаче, и все необхо-

димые процедуры займут всего два дня. Цена, указанная в предложении на OZON, не изменилась ни на копейку. Также менеджер обозначил опции, которые можно приобрести и дополнительно установить. Я выбрал порядка десяти позиций и был приятно удивлен, что все опции получил в качестве подарка, так как я стал первым покупателем в компании Delivery car.

Менеджер, с которым я изначально общался, затем сопровождал все стадии сделки, а машину обязались доставить по любому указанному мной адресу. Решил устроить сюрприз для всей семьи — автовоз привез мой Chery Tiggo 4 Pro прямо на дачу. Автомобиль был с госномером и всеми необходимыми документами, включая полис ОСАГО. Более того, через какое-то время позвонил менеджер и напомнил, что через два месяца или после 5000 км пробега моему автомобилю желательно пройти «нулевое» ТО, которое можно сделать в ближайшем дилерском центре Chery. Так что «сопровождение» продолжается и по сей день. □

Цена: 2 270 000 р.
Год выпуска: 2023
Год приобретения: 2023
Общий пробег: 850 км
Личный пробег: 850 км
Расходы на ремонт / ТО: 9000 р. (ТО-0)



ПОНАЕХАЛИ!

ЛЮБАЯ ВЫСТАВКА — МЕРОПРИЯТИЕ ТЕМАТИЧЕСКОЕ. В МОСКОВСКОМ «ЭКСПОЦЕНТРЕ» ПОД ФЛАГАМИ «ПОЕХАЛИ» С 1 ПО 3 ДЕКАБРЯ СОБРАЛОСЬ НЕЧТО НАСТОЛЬКО СПЕЦИФИЧНОЕ, ЧТО ПРОЙТИ МИМО МЫ НИКАК НЕ МОГЛИ

□ ПЕТР МИШИН □ ФОТО АВТОРА

КОМАНДА ОРГАНИЗАТОРОВ «Поехали» год за годом, чтобы публика не скучала, собирает под одной крышей выжимку из нескольких экспозиций. И если с вездеходной его частью (выставка «Вездеходер-2023») все в целом закономерно, то условно традиционная «Мотозима» именно в этот раз как инфоповод не чета всем прошлым.

Со стендов мотоциклетной экспозиции мы увидели в прямом смысле намечающийся переворот

рынка, который упорно собирается подтянуть за собой переворот в сознании покупателей!

Ассортимент мотоциклов, квадроциклов и скутеров повторял прошедшую недавно в Китае выставку CIMA Motor, но в усеченном формате. Что интересно, в этот раз мы не увидели стенды таких знаковых для России брендов, как Bajaj

и CFMoto. Видимо, набираются сил к «Мотовесне». Зато хорошо напомнили о себе бренды с истинно российской пропиской.

«Русская Механика» представила все самое каноничное и еще чуть-чуть, а именно: совершенно новый мотовездеход RM 800T и получивший новый силовой агрегат снегоход Tiksy 500 4T. Sharmax напрямую

«
ПОКА СОЗНАНИЕ
НЕ ПОСПЕВАЕТ
ЗА РЕАЛЬНОСТЬЮ.
НО ОСОЗНАНИЕ
БЛИЗКО!
»



- 1 RM 800T.
- 2 Stels «Мороз» SL600R.
- 3 Changjiang Bobbie.



из Череповца привез свой легкий снегоход SN 500 4T и большие утилитарники SHP-880 EFI Long и SHP-1000. Базирующийся в Брянске Stels анонсировал свой первый туристический снегоход «Витязь SA800», модернизированный Viking 2.0 V800 M и малолитражный снегоход «Капитан S150». У Irbis Motors в числе новинок значатся: мотовездеход ATV200, снегоходы CF200 и Tungus 500.

Все последующее в нашем обзоре «Поехали-2023» принадлежит массивной китайской «делегации».

Одним из первых стендов, встречавших посетителей в павильоне с мотоциклами, был стенд мегапродуктивного даже по меркам Китая бренда Changjiang. И здесь было все! И мотоциклы с коляской в нескольких вариантах, и интересные «одиночки», и даже нечто, напоминающее отечественный мотороллер «Муравей» (трицикл CJ Scarab 350).

Benda сразу с одного стенда показала почти весь спектр современных тенденций в конструкции моторов: небольшой круизер Funrider 125 с V-образной двойкой, среднеразмерный круизер BD500 с двигателем V4 500 см³ и пауэркруизер LFC 700, оснащенный рядным «водяным» 4-цилиндровым двигателем 680 см³. Разброс по мощности, конечно, слегка шокирует. Особенно дико-



- 4 Benda LFC 700.
- 5 «Кибитки» Aodes.
- 6 Обновленная линейка Kayo.
- 7 Groza Defender.

винный V4, который явно вызовет у истинных «хондофилов» скудную ностальгическую слезу (речь про параллели с Honda Magna VF750).

С уходом привычных брендов сеть компаний Formula 7, которая уже много лет объединяет любителей техники для активного отдыха, не потеряла былую хватку. На «Поехали-2023» ее стенд домился от разноформатных мотовездеходов Aodes, которые уже успели завоевать популярность по всему миру, и лодочных моторов Parsun производительностью от 9,9 до 130 л. с.

Тут же, чтобы не отставать от конкурентов, Motorrika выкатила большое количество экипировки, новое шасси под кроссовые и эндуро мотоциклы, а также новый «борзый» двухтактник Miura TS300. Выглядит очень многообещающе! Есть потенциал к замещению таких брендов, как KTM и Husqvarna.

Новый король мультибренда, занявший самый крупный стенд выставки — компания Rolling Moto. Помимо уже сформировавшегося ассортимента, подвезли изрядное количество новых моделей и суббрендов.



1



2

Загибайте пальцы: обновления у Кауо, в т. ч. в сегменте легких мотовездеходов; разнообразные мотоциклы Groza — от «колясочек» до полноразмерных турингов; бюджетная линейка внедорожных мотоциклов Ataki; уже известные российским мотоциклистам среднекубатурные Zontes; мотоциклы ZRI, которые зайдут на рынок сразу с рядных 2-цилиндровых

двигателей; пока малоизвестные, но интересно оформленные и сконструированные (обратите внимание на легкий скремблер RE3) мотоциклы Cyclone. Учитывая, что в активе Rolling Moto имеется и техника для опытных водителей (например, мотоцикл двойного назначения GR500 Adventure), потребитель без внимания и, что

самое главное, без подходящего мотоцикла не останется.

Но, пожалуй, наиболее ярким среди стендов про мотоциклы на каждый день был уголок поклонения бренду Benelli и расположенный поблизости стенд его «сводного» бренда QJ Motor. Представители Benelli эффектным клином расставили по стенду сразу 11 моделей,

- 1 ZRI 750J-B.
- 2 Новый бренд в России – Cyclone.
- 3 11 моделей Benelli, в т. ч. новые кроссоверы TRK 702 и 702X.

3



- 4 VOGE 300 Rally.
- 5 Мотоциклы X-Wedge оборудованы мотором от американской S&S, которая выпускает детали для V-twin'ов H-D, Victory и других производителей.
- 6 Gaokin GK1200.
- 7 Royal Enfield Super Meteor 650.



4



6

включая абсолютно новые кроссоверы TRK 702 и 702X. У QJ Motor самые важные позиции — это родстер с налетом ретро SRV550 и построенный по мотивам Suzuki V-Strom паркетник QJ SVT 650X.

Уже прочно обосновавшийся в России бренд Voge после отдельной закрытой российской премьеры кроссовера DS900X довел его и до выставки. И, надо заметить, мотоцикл все три дня собирал вокруг себя толпы интересующихся.

В это сложно поверить, но с 2023 года китайские производители пытаются по-взрослому подсадить каноничные американские мотоциклы. Зарождение как минимум нового инфополюса, а как максимум новой единицы техники с претензией на стиль, качество и ауру американской



7

роскоши можно было воочию наблюдать на стенде X-Wedge. Где в трех из четырех моделей стоял тот самый V-twin производства S&S. Мотоциклы пока носят статус прототипов. Все, не считая трицикла Walker WR1000,

по конструктиву и концепции призвано закрывать недостачу по американским круизерам, которые ушли с российского рынка.

Отдельно отмечу несколько имиджевых мотоциклов. Во-первых, Gaokin (он же Brixton) GK1200 со стенда Universal Motors. Этот неоклассик уже играет на равных с брендами из мировой элиты. Большой рядный 2-цилиндровый двигатель объемом аж 1222 см³ и классическое шасси смотрятся очень убедительно.

Во-вторых, в 2024 году до наших мотосалонов обещает до-

браться актуальная линейка от Royal Enfield. Засевшие на индийских производственных мощностях британцы почти полностью изменили подход к качеству и дизайну. Как результат — абсолютно новый параллельный 650-кубовый «твин» и обширный перечень моделей на его основе. С лоском и вниманием к мелким деталям, как в старые добрые.

Следует понимать, что выставка в общем и ее прокитайский формат в частности — это пусть и актуализированная, но не самая большая часть единого целого. Но рынок уже точно не будет прежним! Когда-то европейские и американские производители были довольно дерзко «подсижены» японцами, в новейшей истории примерно то же пытаются осуществить китайские бренды. Наблюдать за этим в любом случае очень интересно и отдельно отрадно, что начинают появляться российские производители с высокой степенью локализации. □



В ПОИСКАХ БАЛАНСА

ПУТЕШЕСТВОВАТЬ НА МОТОЦИКЛЕ МОЖНО НЕ ТОЛЬКО ЛЕТОМ: В РОССИИ ДОСТАТОЧНО МЕСТ, ГДЕ ХОРОШО ЕЗДИТЬ И ОСЕНЬЮ, И ДАЖЕ ЗИМОЙ – КРЫМ, КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ... МОТОПРОБЕГ К МОРЮ МЫ ОСУЩЕСТВИЛИ НА GR400 И ZONTES 350T. МАРШРУТ ВКЛЮЧАЛ ТРАССЫ, СЕРПАНТИНЫ, ГОРОДСКИЕ УЛИЦЫ И БЕЗДОРОЖЬЕ, ТАК ЧТО УДАЛОСЬ ПРОЧУВСТВОВАТЬ И СРАВНИТЬ МОТОЦИКЛЫ В РАЗНЫХ УСЛОВИЯХ **□ НИКИТА ЩЕРБАТЮК □ ФОТО ИГОРЯ НОВИКОВА**

У GR400 ОЧЕНЬ ХОРОШАЯ ЭРГОНОМИКА, особенно для людей ниже 180 см. С ростом 177 см мне сидеть было комфортно. За счет низко установленного (для своего класса) сиденья, (790 мм) этот мотоцикл подойдет для невысоких мужчин и девушек. А вот более рослым водителям посадка может показаться неудобной.

Руль широкий, сиденье мягкое, подвеска тоже, так что все мелкие неровности на грунтовке проезжаются незаметно. Подвески достаточно универсальные: начинающему райдеру хватит за глаза. Я ездил на GR400 в разных режимах и не заметил никакого дисбаланса в работе шасси: на грунтовке мягко и комфортно, даже

можно немножко поскákat по камушкам на пляже. И это при том, что персональной регулировки нет на передней подвеске.

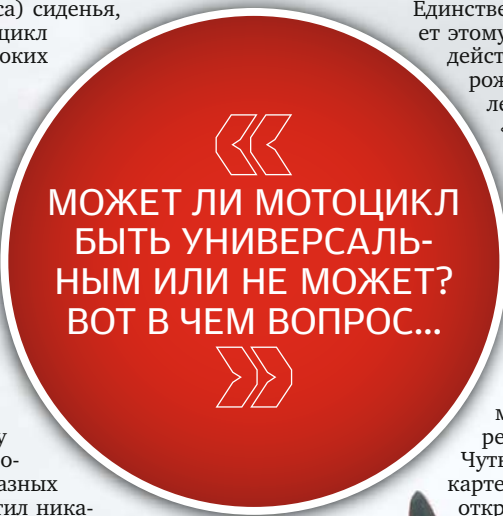
Единственное, что не дает этому аппарату стать действительно внедорожным, так это колеса: они не только «неправильной» размерности (не 21/18, а 19/17), так еще и литые. Отсутствие защиты выхлопной системы и картера также заставляет быть осторожным. Самой нижней частью мотоцикла является резонатор глушителя. Чуть выше находится картер, и он абсолютно открытый. Та защита, которая есть, убере-

жет только от случайно выскочивших из-под колес камней, которые ударяют по мотоциклу не снизу, а спереди.

Эргономика же позволяет с удобством ездить в стойке. Подножки находятся в правильном месте, и нет никаких мешающих выступов пластика или рамы, как это встречается на некоторых одноклассниках GR400. А если снять резинки, получим хорошие «зубастые» подножки.

На трассе мотоцикл не болтает ни от ветра, ни от неровностей дороги. Он очень стабилен, хорошо идет. По характеристикам 400-кубовая «двойка» мощностью 37 л. с. больше подходит шоссейнику, потому что «раскрывается» только после 6000-6500 оборотов. То есть, чтобы ездить на GR400 динамично, нужно постоянно крутить мотор. Это нормально для города и неплохо для трассы: 120-130 км/ч для него хорошая «крейсерская» скорость. Но когда видишь на тахометре высокие обороты, технику становится жалко. Хотя можно успокоить себя тем, что это надежный мотор Loncin, и ему такие обороты не страшны.

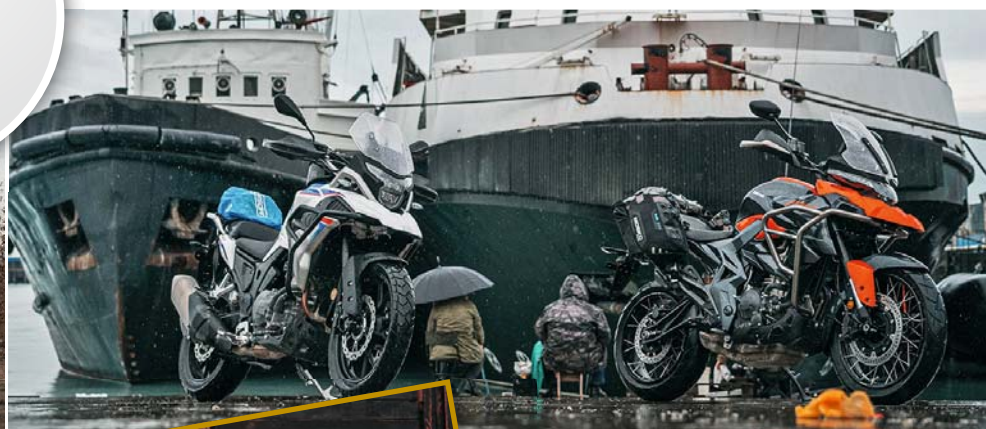
Освещение все светодиодное и хорошо справляется со своей задачей. Не скажу,



МОЖЕТ ЛИ МОТОЦИКЛ БЫТЬ УНИВЕРСАЛЬНЫМ ИЛИ НЕ МОЖЕТ? ВОТ В ЧЕМ ВОПРОС...



1 Zontes 350T.
2 GR400.



что это лучший свет, который доводилось мне видеть на мотоцикле, но его достаточно и в ближнем, и в дальнем диапазоне.

Понравилась и приборная панель, несмотря на то, что она не имеет темного режима, а тахометр остался аналоговым. Цветовая гамма спокойная, не режет глаза даже в темное время суток. Помимо стандартного набора показаний, на приборку выводится шкала топлива и показатель остаточного пробега. У меня расход получился примерно 6 л/100 км, но это в смешанном режиме и часто на высоких оборотах. Заявленный минимальный расход — 4,2 л/100 км. Думаю, его можно достичь, если не изнашивать технику, а ездить спокойно.

От мотоцикла осталось очень приятное ощущение в плане сборки: я не нашел ни кривых швов, ни торчащих проводов или неаккуратно собранных узлов.

На мой взгляд, учитывая также и стоимость GR400, — это сейчас один из лучших, не побоюсь этого слова, турингов для новичков. На нем можно попробовать и путешествие, и не слишком сложное бездорожье: без вязкой грязи, бревен и прочего мазохизма.

Второй наш испытуемый — Zontes 350T. У него спицованные колеса и прямтаки фундаментальные дуги! Классно спроектировано крепление в нескольких точках, за счет чего дуги не имеют обратного хода. Еще они довольно далеко отнесены от мотоцикла, поэтому при па-

дении аппарат практически не страдает.

А вот подвеска у Zontes гораздо более жесткая и короткоходная, чем у GR400. В теории более «мягкие» спицованные колеса должны были это компенсировать, но нет.

Посадка менее туристическая и раскованная, подножки слегка отнесены назад, как на дорожных мотоциклах, и имеют небольшой наклон вперед. Форма пластика и бака спроектированы так, что ездить на 350T стоя не очень удобно. И руль у него уже, чем у GR400. То есть эргономика Zontes 350T больше дорожная, чем туристическая и тем более внедорожная.

Силовой агрегат у него уже не двух-, а одноцилиндровый, правда, мощностью даже чуть больше — 39 л. с. и более при емистый с низов и в среднем диапазоне оборотов. На верхах тяга пропадает. По характеристикам мотор однозначно более городской, для работы в трафике, а вот по трассе больше 120 км/ч ехать на нем не хочется. В том числе и потому, что на скорости более 120 км/ч заметна

вибрация. Рулится 350T в городе заметно лучше GR'a: он более юркий, собранный, а GR400 — плавный, даже чуть-чуть будто «размазанный».

За счет большего момента на низах, на грунтовках Zontes кажется интереснее и веселее — проще сорвать заднее колесо в юз, проще поднять переднее, если нужно переехать какое-то препятствие. Но это уже сильно специфические моменты.

Погрузиться в них к тому же не даст огромный резонатор — та часть выхлопной системы, которая является самой нижней точкой мотоцикла. Не травмировать ее, выехав в лес, в поле, в горы или куда-то еще, будет крайне тяжело, потому что она — первое, что найдет камень, пенек или кочку и, естественно, погнется. А если повесить туда защиту, то клиренс мотоцикла станет ничтожно мал.

Сильная сторона Zontes — электроника. Мотоцикл оснащен как «брендовый» флагман. У него бесключевой доступ к баку и в подседельное пространство, в котором, правда, нет места для хранения, но для обслуживания аккумулятора это удобно.

Самый топ — это, конечно, электрорегулировка ветрового стекла! Ей реально пользуешься: заехал в город, или жарко стало — стекло опустил, катаешься, наслаждаешься. Выехал на трассу, понимаешь, что сильно задувает — кнопочку нажал, одна секунда и стекло уже верхнем положении. Разница между нижним и верхним положением — порядка 10 сантиметров, это прилично! В адвенчер-шлеме с козырьком очень комфортно ехать по трассе, было гораздо меньше шумов.

У меня Zontes 350T оставил такие впечатления: с одной стороны, более интересный мотор для бездорожья, спицованные колеса, классные дуги, с другой — вот этот низкий резонатор, «не моя» эргономика, узкий руль и жесткие подвески. Это отличный паркетник, но совсем не внедорожник. Скорее, городской аппарат и для выездов за город на 200–300 км. Нарядный, эффектный, с прямой посадкой и развитой электроникой — к нему и смартфон подключить можно с выводом навигации. □



К ГОНКЕ ГОТОВ!

ОКУНАЕМСЯ В ГРЯЗЬ НА КИТАЙСКОМ КВАДРОЦИКЛЕ AODES PATHCROSS MUD PRO 1000, ПОДГОТОВЛЕННОМ К СОРЕВНОВАНИЯМ ПРЯМО НА ЗАВОДЕ

□ ГРИГОРИЙ АЛЕШИН □ ФОТО AODES

С ТЕХ ПОР, КАК АМЕРИКАНО-КАНАДСКИЕ и японские квадроциклетные бренды официально ушли с российского рынка, прошло не так уж много времени, но свято место пусто не бывает: оставшийся после грандов котлован не успел даже просохнуть и покрыться сетью мелких ручейков серых поставок, как в него хлынул бурный поток техники для активного отдыха из Китая.

Как же выловить в этой мутной воде что-то стоящее? Конечно, можно перелопатить десятки профильных форумов, разобраться в истории «поднебесных» фирм и фирмочек, но лучше обратить внимание на то, чем сегодня торгуют самые известные дистрибьюторы. Например, Formula 7 с широчайшей дилерской сетью, раскинувшейся на полстраны, многие годы возила к нам BRP Can-Am, а теперь активно продвигает бренд Aodes. Если вы ни разу про него не слышали, просто присмотритесь к этим «квадрикам» повнимательнее — ничего не напоминает?

Да, вы правы, сходство канадских Can-Am Outlander с китайскими Aodes PathCross заметно

с первого взгляда, и это неслучайно, у них, действительно, много общего, поэтому механики, хорошо знакомые с «Аутлендером», легко перестраиваются на Aodes.

Бренд Aodes принадлежит одному из ведущих китайских, да и мировых, производителей ATV и UTV — Shandong Odes Industry, который уже около 30 лет делает двигатели и трансмиссии для квадроциклов и снегоходов многих брендов, то есть это производитель для производителей.

Свою продукцию Odes поставляет примерно в сто стран по всему миру, например, 800-кубовый V-twin в снегоходах «Русской механики» сделан на заводе этой компании. Кстати, в Штатах Odes давно известен и легко конкурирует с тем же BRP Can-Am.

В линейке Aodes PathCross, представленной в России, — 10 моделей, различающихся объемом мотора (650, 800 и 1000 «кубов») и оснащением. Среди них — две «литровые» версии: одноместный Mud Pro и двухместный Mud Pro Max. Эти аппараты подготовлены для гонок по грязи прямо на заводе.

По технической части Mud Pro не отличается от «гражданских литров»: у него такая же прочная стальная рама, в которой установлен четырехтактный впрысковый V-образный двухцилиндровый двигатель жидкостного охлаждения. Мотор — по сути, Rotax, но собственного производства Odes Industry. Точный объ-

ем двигателя — 976 см³, максимальная мощность — 87 л. с. при 6500 об/мин, максимальный крутящий момент — 101 Нм при 5500 об/мин.

В паре с двигателем работает вариатор CVTech, трансмиссия с понижающей передачей, есть жесткая блокировка переднего межколесного дифференциала. Подвеска полностью независимая: спереди на двойных поперечных рычагах, сзади на продольных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости. Передние амортизаторы с выносными компенсационными бачками, задние без них, есть настройки пружины с преднатягом, руль с электроусилителем. Дисковые тормоза — на всех колесах, шланги армированные. Судя по толстым рычагам и мощным приводам, запас прочности у Mud Pro достаточный, да и качество сборки радует: детали пригнаны плотно, пластик хороший, зазоры ровные.

Ну а что же входит в «грязевый пакет»? Прежде всего — большие 30-дюймовые колеса, ведь даже для техники с независимой подвеской размер колес имеет значение: чем больше, тем выше клиренс. Дорожный просвет Mud Pro — 330 мм. Грязевые покрышки CST Wild Thang (30x9 — 14 спереди, 30x11 — 14 сзади) с очень агрессивным рисунком протектора установлены на 14-дюймовые алюминиевые диски с бедлоками, которые позволяют снижать давление в шинах до очень низких значений,



MUD PRO ВЕЗДЕ
ГРЯЗЬ НАЙДЕТ.
ТАК ЕЙ И НАДО!



не опасаясь разбортирования колес, а значит, двигаться по мягким грунтам будет гораздо легче.

Радиатор, вместе с электровентилятором и расширительным бачком, вынесен вверх и спрятан под прочным защитным кожухом — его не пробьешь веткой и не забьешь грязью в болоте, под верхнюю часть того же кожуха выведены сапуны. Высоко наверх торчат и шноркели, а под обшивкой рядом с ними спрятан блок реле и предохранителей в герметичном боксе. Ни мотор, ни вариатор не зальешь в броне, даже если «квадрики» окажется под водой, что называется «по капот».

Лебедка, защита рук, зеркала, пассажирское кресло с рукоятками и спинкой для двухместной версии, фаркоп, бамперы — все это тоже ставится на заводе, как и на остальные «квадрики» Aodes. Только передний силовик немного отличается — у него есть боковые дуги, за ко-

торые удобно крепить канистры. Кстати, поскольку все оборудование заводское, проблем с регистрацией в технадзоре не предвидится.

Специально для спортсменов китайцы даже оставили возможность завести мотор, когда коробка стоит на передаче — маленькая, но очень нужная «фишка», ведь многие забывают перекинуть рычаг в нейтраль или паркинг и теряют драгоценные секунды, добежав до своего «квадрика» на старте.

Мы тестировали Aodes PathCross 1000 Mud Pro на квадротреке «Формула 7» и смогли оценить не только проходимость, но и поведение квадроцикла на скоростных прохватах со шпильками и резкими поворотами. Мощности хватает! Нажимаешь курок, и литровый аппарат срывается с места, заряжая порцией адреналина. К газу не нужно привикаать, дозировать усилие легко, тормоза тоже понятные, а главное — мощные. Управление очень легкое — электроусилитель позволяет без проблем поворачивать колеса на любом рельефе. Райдеру ростом около 180 см удобно ездить в стойке даже со стандартным рулем. Не приходится выворачивать колени и широко расставлять ноги — седло в передней части заужено. Даже сидя близко к рулю, не упираешься коленями в колесные арки, кстати, само седло целиком обшито нескользящим материалом. Площадки для ног широкие, зацепистые, грязь

в них не сильно застревают — в общем, сделано все, чтобы райдер мог забыть о мелочах и сосредоточиться на результате.

В настройках подвески мы не копались, для езды весом меньше 90 кг и заводские оказались вполне комфортны. Mud Pro хорошо отрабатывает не только кочки, но и скоростные участки — в поворотах нет сильной раскачки и кренов,

«квадрик» не нужно «отлачивать» постоянным подруливанием, на прямой он очень стабилен. Запаса тяги и на повышенной передаче хватает для преодоления многих рельефных препятствий даже на заднем приводе, ну а если понадобится понижайка — нет проблем, режимы трансмиссии переключаются легко, так что нет повода лениться это сделать. Несмотря на большие колеса, в грязи тоже не ощущается нехватка тяги, так что в основном проходимость этого квадроцикла зависит от уровня подготовки райдера, ну а если удалось дойти до предела — просто размотайте лебедку.

Короче говоря, Aodes PathCross 1000 Mud Pro — уникальный продукт, рассчитанный на самые серьезные приложения без всяких гаражных доработок. Причем китайцы настолько уверены в его качестве, что дают на этот квадроцикл двухлетнюю гарантию, хорошо понимая, как его будут использовать. В общем, на чем ездить после Can-Am, кажется, стало понятнее. □

AODES PATHCROSS 1000 MUD PRO

Габариты 2300x1230x1460 мм
Колесная база 1350 мм
Дорожный просвет 330 мм
Двигатель двухцилиндровый V-образный, жидкостного охлаждения, 976 см ³ , мощность — 63,7 кВт (87 л. с.)
Трансмиссия вариатор CVTech, режимы 2WD/4WD/4WD Lock
Передняя подвеска: двойные A-образные рычаги, газомасляные амортизаторы YIT с выносным резервуаром и возможностью регулировки
Задняя подвеска независимая с продольными рычагами и стабилизатором поперечной устойчивости, газомасляные амортизаторы
Объем топливного бака 22 л
Сухая масса 425 кг
Дополнительное оборудование электроусилитель руля, светодиодная оптика, фаркоп с электроподготовкой, лебедка, вынос радиатора и шноркелей, розетка 12 вольт и USB



МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ

Аналитическое агентство «Автостат» и международный бренд Teboil провели совместное исследование среди автовладельцев Казани. Организаторы исследования ставили перед собой задачу узнать текущие потребности владельцев автомобилей в Казани, их ожидания от современных автозаправочных комплексов, а также попросили рассказать о самых заветных желаниях и мечтах в преддверии новогодних праздников.

Международный бренд Teboil всегда старается быть как можно ближе к своим клиентам, чтобы предоставлять услуги и продукцию, которые в полной мере удовлетворяют потребности современных автовладельцев. В связи с этим в преддверии новогодних праздников на территории Казани была запущена специальная акция «На пути к мечте». Гости АЗС Teboil, сделав покупку на одной из станций сети Teboil в Казани на сумму от 1000 рублей, смогут поделиться своей мечтой с брендом и получить шанс на ее исполнение. Для участия в конкурсе необходимо перейти на сайт акции, заполнить простую форму и прикрепить фото чека, а также рассказать о своей мечте и объяснить, почему ее исполнение так важно для участника. Акция будет проходить в три этапа с 4 декабря 2023 года по 29 февраля 2024 года. В рамках каждого этапа будут определяться 11 финалистов, которые получат возможность побороться за главный приз – осуществление мечты. Среди одиннадцати финалистов будет выбран один участник, поделившийся самой трогательной

историей. Именно он получит возможность реализовать свою мечту при поддержке Teboil. Остальные 10 участников получат по 2000 баллов на карты лояльности Teboil.



СВЕЧЕЙ СТАЛО БОЛЬШЕ

Бренд METEOR объявил о расширении фирменного ассортимента свечей зажигания, линейка которого увеличилась на два артикула. Для заказа со склада доступны свечи зажигания SA 435 с тип-формулой HR6DPP33V и SA 454 с тип-формулой HR7MPP302. Новые свечи зажигания с платиновой поддождят для таких автомобилей, как Ford, Mazda, Volvo и других.

Свечи METEOR – это свечи премиум-сегмента, они производятся с использованием инновационных сплавов и технологий, которые обеспечивают с более высокой надежностью и максимальный срок службы с учетом особенностей двигателей. Гарантийный срок на свечи зажигания METEOR составляет 24 месяца с момента продажи и соблюдения ряда условий, включая требования ТУ и ГОСТ Р 53842-2010.

Свечи METEOR выпускает ООО «Энгельс свечи зажигания» (ранее ООО «Роберт Бош Саратов») – завод, основанный в 1942 году и ставший головным предприятием и ключевым поставщиком свечей зажигания для машиностроительной отрасли СССР. С конца 90-х и на протяжении более 25 лет предприятие входило в состав немецкого концерна Bosch, а в 2023 году стало принадлежать многопрофильному холдингу S8 Capital и переименовано в METEOR Auto.



ЕСТЬ СЕРТИФИКАТЫ!



Российское производственное предприятие ООО «Энгельс свечи зажигания»/METEOR Auto, выпускающее свечи зажигания под брендами METEOR и ЭЗ, успешно завершило процесс ресертификации в рамках требования международного стандарта к Системе менеджмента качества ISO 9001:2015 и национального стандарта автомобильной промышленности ГОСТ Р 58139-2018. Независимый аудит проходил на производственной площадке

METEOR Auto (ООО «Энгельс свечи зажигания») и затронул все подразделения предприятия, относящиеся к производству свечей зажигания. Оценивалось построение системы менеджмента качества и выполнение стандартов предприятия, в том числе учитывают ли они все возможные риски при производстве продукции.

Полученные сертификаты соответствия стандарту международной Системы менеджмента качества по ISO 9001:2015 и ГОСТ Р 58139-2018 – первые в истории компании после ухода из России концерна Bosch и перехода к новому собственнику. Ранее компания сертифицировалась по IATF 16949 – международному отраслевому стандарту для предприятий автомобильной промышленности. В настоящий момент METEOR Auto получил российский аналог сертификата IATF 16949 – по ГОСТ Р 58139-2018, а также письмо о соответствии требованиям IATF 16949 от сертифицирующего органа. Кроме того, на предприятии внедрены и поддерживаются стандарты Системы менеджмента безопасности труда и охраны здоровья (ISO 45001:2018) и Системы экологического менеджмента (ISO 14001:2015). В дальнейшем METEOR Auto намерен ежегодно проходить ресертификацию по вышеперечисленным стандартам.

«Орган сертификации подтвердил, что мы – надежный поставщик автомобильных запчастей, способный обеспечить стабильное качество нашей продукции и гарантировать клиентам своевременные поставки свечей зажигания брендов METEOR и ЭЗ», – подчеркнул директор по качеству ООО «Энгельс свечи зажигания» Андрей Колпащиков. В планах METEOR Auto – проведение аудитов со стороны клиентов как российских, так и предприятий из дружественных стран.

BRIDGESTONE КУПИЛИ

Многопрофильный российский холдинг S8 Capital, объединяющий промышленные и высокотехнологические активы из разных секторов экономики, от производства до медиа, завершил сделку по приобретению российских активов японской компании «Бриджстоун».

В периметр сделки вошли один из наиболее современных шинных заводов на территории Российской Федерации, расположенный в городе Ульяновск, с производственной мощностью 2,4 млн шин в год, а также офис продаж. Согласно условиям сделки, торговые марки и бренд Bridgestone новому собственнику не передаются. Весь персонал численностью около 1000 сотрудников сохранит рабочие места.

«Перед S8 Capital стоит амбициозная задача по выводу на рынок новых продуктовых линеек, соответствующих высочайшим международным стандартам качества. Мы видим значительную синергию между шинными активами, в том числе в отношении НИОКР, и планируем развивать производственную и научно-технологическую кооперацию между промышленными площадками холдинга. При этом производственные предприятия будут по-прежнему играть важную социальную роль, создавая дополнительные рабочие места в регионах присутствия», — рассказал управляющий директор многопрофильного холдинга S8 Capital Торстен Шуберт.

С приобретением активов Бриджстоун, общая производственная мощность всех шинных предприятий, принадлежащих холдингу S8 Capital, включая ранее приобретенные заводы по производству шин в Калуге (бывшее подразделение Continental AG), Ярославле и Омске (АО «Кордиант»), составит более 15 млн шин в год. Таким образом, S8 Capital станет вторым крупнейшим производителем отечественных шин.

Шинный завод компании «Бриджстоун» официально запущен в 2016 году и является одним из самых современных на территории РФ. Предприятие представляет собой полный цикл производства от подготовки резиновой смеси до выпуска готовой продукции. В производственном портфолио завода представлены шины с типоразмерами в диапазоне 13–20 дюймов.

ЗНАКОМЬТЕСЬ — НОВЫЙ БРЕНД



Производство первых моделей летних шин под новым брендом Tohero стартовало на шинном заводе Gislaved. Выпуск линейки начнется с 3-х базовых моделей.

Tohero MP47 — шина для легковых автомобилей и кроссоверов, отмеченная высокими характеристиками управляемости, акустического комфорта, долговечности и скоростными характеристиками.

Tohero MP82. Шина HT для кроссоверов и внедорожников с адаптированным для легкого бездорожья рисунком протектора. Отличается высоким ресурсом ходимости.

Tohero MP72. Шина AT для кроссоверов и легких внедорожников. Рисунок протектора спроектирован для движения по грунтовым и гравийным дорогам, а также легкому бездорожью.

Старт продаж шин под брендом Tohero назначен на летний сезон 2024 года.

БЕЗ ЗАПЧАСТЕЙ НЕ ОСТАНЕМСЯ



Фонд развития промышленности профинансировал юбилейный 1500-й проект.

«Муромский машиностроительный завод» получил льготный заем ФРП в размере 1,75 млрд рублей на создание производства импортозаменяющих комплектующих для электробусов «КАМАЗ», автомобилей AURUS, а также сельскохозяйственной спецтехники. Общий бюджет проекта составляет 2,2 млрд рублей.

Предприятие на своей площадке в городе Муром Владимирской области построит новое производственное помещение и оснастит его современным оборудованием. В цехе будут крупносерийно выпускать четыре типа комплектующих, которые используют

в электробусах, легковых и грузовых автомобилях, а также сельскохозяйственных тракторах. В частности, на заводе наладят первое в России серийное производство рулевых реек с электроусилителем для транспортных средств на платформе AURUS, с последующей адаптацией их под легковые автомобили других российских производителей, а также малотоннажного грузового транспорта (LCV) «Газель» и «Соболь». На данном этапе реализации проекта по развитию производства автокомпонентов компания намерена выпускать до 2000 реек в год. Ранее автозаводы использовали импортные изделия, в первую очередь из Европы. Также на площадке будет организован выпуск электрических порталных мостов для электробусов «КАМАЗ» и «Волгабас». Объем производства составит более 200 мостов в год с последующим наращиванием выпуска. Кроме того, предприятие будет изготавливать трансмиссии (коробку переключения передач и задние мосты) для сельскохозяйственных тракторов Ковровского электромеханического завода. Планируется выпускать до 500 трансмиссий в год после выхода на полную мощность. При производстве комплектующих будет использоваться преимущественно отечественное сырье, уровень локализации составит до 94% в зависимости от изделия. В новом цехе будет создано 75 рабочих мест.

ПОЛУЧИТЕ AUTOGRAPH

Компания Ikon Tyres (ООО «Айкон Тайерс») запустила в серийное производство летние шины под новым брендом. Продукты, которые поступят в розничную продажу весной 2024 года, будут первыми шинами, на которых нанесен бренд Ikon Tyres — это премиальные шины Ikon Autograph и шины средне-ценового сегмента Ikon Nordman.

Компания получила новое имя после завершения сделки по продаже российских активов финского концерна Nokian Tyres в конце марта 2023 года. На заводе сохранились все технологические процессы, оборудование, производственные автоматизированные системы. Для изготовления шин сейчас используется сырье от омологированных ранее поставщиков из-за рубежа и России. Технические характеристики, качество и безопасность летних шин идентичны моделям, которые ранее выпускались на заводе во Всеволожске.





КАКОМУ МАСЛУ МОЖНО ДОВЕРЯТЬ

ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ВОПРОС ВЫБОРА МОТОРНЫХ МАСЕЛ ПО-ПРЕЖНЕМУ ОСТАЕТСЯ ОТКРЫТЫМ. КАНИСТРЫ С ЭТИКЕТКАМИ ПРИВЫЧНЫХ БРЕНДОВ, СВЕРНУВШИХ СВОЙ БИЗНЕС В РОССИИ, ЕЩЕ ПРИСУТСТВУЮТ НА ПОЛКАХ МАГАЗИНОВ, НО ВЕРОЯТНОСТЬ НАРВАТЬСЯ НА КОНТРАФАКТ УВЕЛИЧИЛАСЬ В РАЗЫ. НОВЫМ МАРКАМ, ПРОДУКЦИЯ КОТОРЫХ ПОСТЕПЕННО ЗАПОЛНЯЕТ ОБРАЗОВАВШИЕСЯ ПУСТОТЫ, ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ ЗАВОЕВАТЬ ДОВЕРИЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ, А ЭТО ДЕЛО ВРЕМЕНИ. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ, ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ПАНИКИ НЕТ – ВАЖНО ПОДХОДИТЬ К ВЫБОРУ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ВЗВЕШЕННО И ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДОСТОВЕРНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ

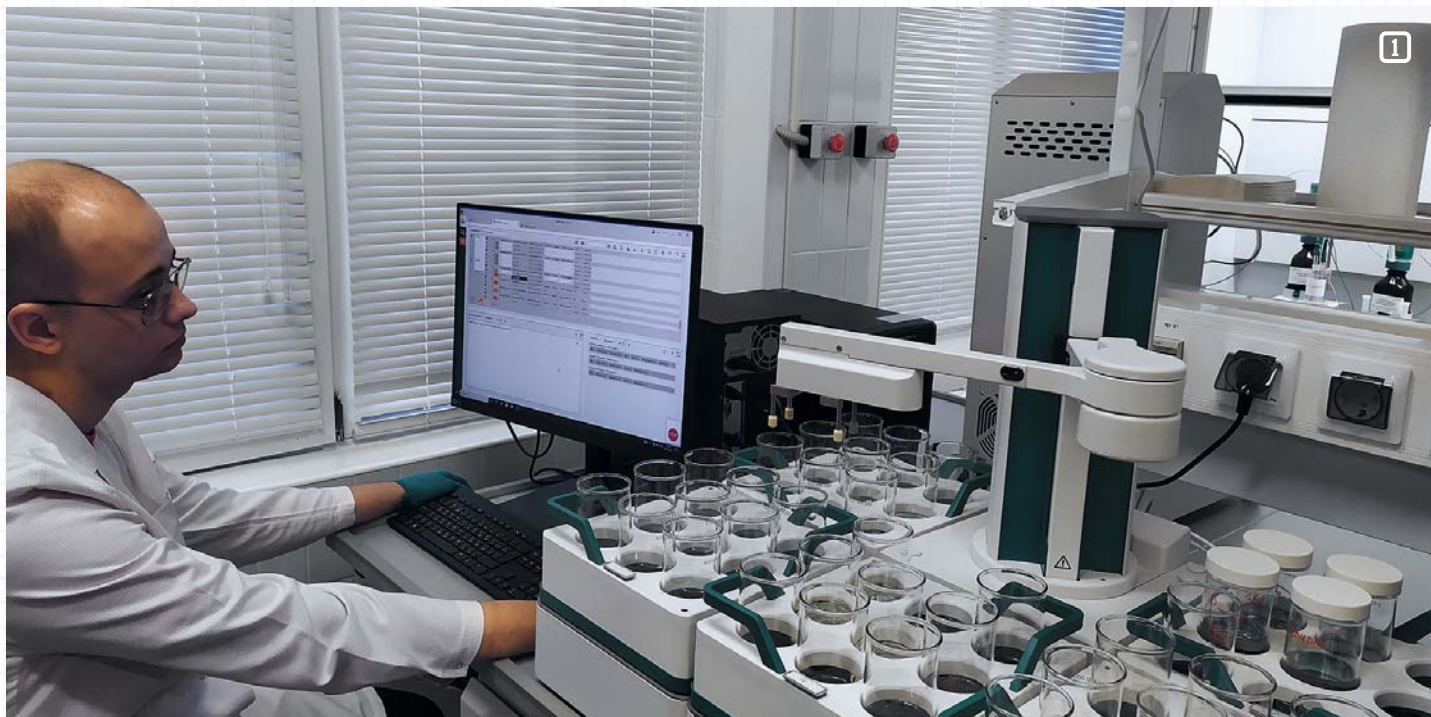
□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА И «ЛЛК-ИНТЕРНЕШНЛ»

ВЗЯТЬ В СВОИ РУКИ

Фердинанд Порше как-то заметил: «Если хочешь сделать что-то хорошо, сделай это сам». После чего занялся созданием автомобиля своей мечты, а результат этой работы известен. На самом деле, фраза замечательного конструктора вполне могла бы стать лозунгом для концепции вертикально интегрированной компании, ярким примером которой является крупнейшая в России частная нефтяная бизнес-группа «ЛУКОЙЛ».

Судите сами: разведка месторождений и добыча нефти, ее переработка, производство на основе «черного золота» топлива, смазочных материалов и битумов, собственные логистические системы и дилерские сети... Все многочисленные звенья цепи здесь объединены в единый технологический процесс. В этой системе за направление смазочных материалов отвечает созданное в 2005 году ООО «ЛЛК-Интернешнл», в штате которого трудятся без малого 3000 сотрудников, и которое является 100% дочерним обществом ПАО «ЛУКОЙЛ».

В портфеле «ЛЛК-Интернешнл» более 800 продуктов различного назначения, которые производятся на девяти собственных заводах, а продукция, которой ежегодно выпускается порядка 800 тысяч тонн, реализуется в более 100 странах по всему миру. В активе компании – производство собственных базовых масел, технологии разработки и производства присадок, и, что очень важно, высокий научный потенциал. Все это позволяет разрабатывать смазочные материалы в тесном контакте с автопроизводителями, после чего обеспечивать поставки масел для первой заливки





2

1 Этот роботизированный комплекс способен в автоматическом режиме обрабатывать до 170 образцов.
2 Процесс исследований начинается с замешивания образцов.

на конвейеры автозаводов, а также на сервисные станции. Поэтому с заводов «ЛЛК-Интернешнл» продукция выходит не только под маркой ЛУКОЙЛ, но и под брендами автопроизводителей.

СНАЧАЛА БЫЛО СЛОВО

В лабораторном стакане абсолютно прозрачная жидкость, которую и от родниковой воды не отличить. На самом деле, это базовое масло III+ группы, которое применяется для производства синтетических масел ЛУКОЙЛ. «Нефть освобождают от воды и примесей, а затем разделяют на фракции» – эта привычная схема не о «базе» III+ «от ЛУКОЙЛ». Все стадии очистки этот продукт, конечно же, проходит, но для топовой линейки LUKOIL GENESIS последующая работа продолжается уже на молекулярном уровне. На заводе по производству смазочных материалов в базовое высокоочищенное масло вовлекаются пакеты присадок (в том числе с использованием фирменной технологии DigaMax), и в результате получаются качественные моторные масла, созданные по уникальным рецептурам.

Так вот, о рецептурах... Если схематично, то разработка смазочных материалов начинается так же, как и разработка большинства новых продуктов – с технического задания, в котором отражены первичные требования. Разрабатываемая формула по своим базовым параметрам должна соответствовать отраслевым спецификациям, а также требованиям OEM, а специалистам, работающим над ней, необходимо уже на первом этапе создать рецептуру, которая по физико-химическим параметрам укладывается в заданные заказчиком лимиты. Дальше «слово», то есть расчеты, реализуются в «дело», после чего полученные рецептуры проходят лабораторные испытания, которые должны подтвердить соответствие заданным параметрам. И вот здесь неосценимым преимуществом «ЛЛК-Интернешнл» стал специальный на-



учно-исследовательский центр, который начал свою работу в городе Торжок в 2023 году, и теперь весь цикл лабораторных исследований и испытаний проходит на одной площадке, что значительно ускоряет процесс разработок.

Далее в программе – моторные испытания, а если это входит в требование заказчика, то и полевые тесты, проходящие в реальных дорожных условиях. Как только состоятельность рецептуры подтверждается результатами тестов (за последние три года «ЛЛК-Интернешнл» провело более 600 стендовых испытаний и более 50 моторных тестов), образцы передаются в независимые лаборатории. Если и там рецептура получает одобрение, то на производстве начинается выпуск партий готовой продукции по проверенной и эталонной рецептуре, получившей все необходимые допуски.

ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

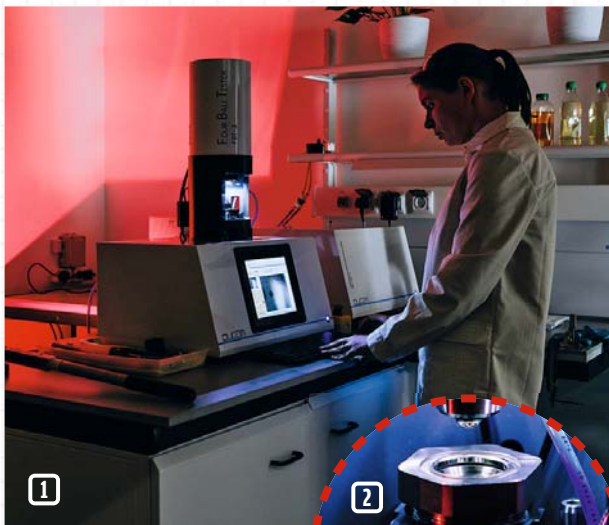
Посещения лабораторий и научно-исследовательских центров происходят по-разному: где-то разрешают «заглянуть в щелочку», где-то просят не фото-



3 Чистейшее базовое масло группы III+, пакет присадок, образец готового масла.
4 **5** В этой лаборатории образцы проходят испытание окислением.



графировать графики и цифры на экранах мониторов, а иногда посещение и вовсе ограничивается «лекцией» в конференц-зале центра. Научно-исследовательский центр смазочных материалов ЛУКОЙЛ стал приятным исключением, а его руководитель Карина Долматова была готова ответить на самые каверзные вопросы. При этом не скрывала гордости, демонстрируя оборудование. Действительно, гордиться есть чем – установки и стенды в НИЦ самые современные. Первое впечатление: просторные помещения лабораторий, большое количество оборудования и... совсем мало персонала. Карина подтвердила, что это не оптический обман – штат научно-исследовательского центра невелик, а акцент сделан на максимальную автомати-



зацию процессов. Вернее, на оптимальное распределение задач между человеком и автоматизированными комплексами.

Например, замешивание образцов, с вовлечением всех необходимых компонентов, происходит в ручном режиме: сначала, для определения основных физико-химических качеств, готовится небольшой по объему образец, затем, для определения расширенной линейки показателей, образец большего объема. А вот дальше к работе подключается титратор, снабженный роботуркой и способный обработать без участия человека более 170 проб. Инженеру остается лишь задать программу метода и отслеживать полученные результаты на мони-

торе компьютера. Автосамплеры, автодозаторы... Приставку «авто» здесь можно добавить к большей части оборудования, что позволяет и скорость получения результатов повысить, и пресловутый человеческий фактор минимизировать.

Еще один пример – дизельная форсунка, позволяющая смоделировать поведение масла в узле. При помощи этой установки за несколько десятков циклов (число циклов задается в зависимости от спецификации двигателя), каждый из ко-

1 2 Так выглядит прибор Four Ball Tester с помощью которого проводятся испытания на износ.

3 Устройство для автоматической смены образцов. Образцы нагреваются до 250 °С, влага испаряется и сухим газом переносится в ячейку, где и происходит определение количества воды в пробе.

4 Вискозиметр Штабингера. Методом экспресс-анализа можно быстро определить динамическую и кинематическую вязкость, а также плотность любого нефтепродукта.

5 Еще вискозиметры. Слева – имитатор холодного пуска, фиксирующий температуру масла, при которой коленчатый вал двигателя гарантированно прокрутится.





6 торых длится полторы минуты, проверяется устойчивость масла к механическому разрушению. Так, сопоставив результаты теста с реальными пробегами, можно определить срок службы масла до его замены.

«Масла ЛУКОЙЛ имеют повышенный запас прочности по интервалу замены», – сообщает Карина Долматова. То же самое можно сказать и про другие характеристики масел ЛУКОЙЛ: большинство параметров, которые здесь задаются при разработке продуктов, более жесткие, чем того требуют международные допуски и соответствия. Например, «по стандарту» для определения окислительной стабильности масел проводится RPVOT-тест, так называемое окисление масла в бомбе. В НИЦ ЛУКОЙЛ это испытание ужесточили – сначала масло продувается азотом и только потом проводится тест «по протоколу».



6 Дизельная форсунка позволяет проверить устойчивость масла к механическому воздействию.

7 8 В лаборатории трибологии есть и «классическая» 4-шариковая машина, и самое современное цифровое оборудование.

нужную емкость. Кажется бы, к уровню автоматизации в НИЦ пора было бы привыкнуть, но тем не менее склад произвел впечатление. Кстати, никаких «книг учета» ни на складе, ни в лабораториях нет – от бумажного документооборота в научно-исследовательском центре стараются уйти.

Все лаборатории, и НИЦ в Торжке, и находящиеся на заводах в Перми, Тюмени и Волгограде, объединены в единую информационную систему. Далее все по схеме: в московском офисе разрабатывается формула, специалист, который ей занимается, задает перечень тестов, которые должны провести инженеры НИЦ, те, в свою очередь, вносят в систему данные испытаний. Сейчас к информационной системе подключаются все приборы, находящиеся в лабораториях научно-исследовательского центра, что позволяет оперативно снимать результаты и в режиме реального времени выгружать их в общую сеть. Разумеется, тщательно проработаны и вопросы безопасности – в обязательном порядке предусмотрен backup, то есть резервное копирование всех данных.

Представители «ЛЛК-Интернешнл» нередко называют свой НИЦ «единым центром научно-исследовательских компетенций». Таким образом, в вопросах касающихся смазочных материалов вообще, и тех, что разрабатываются и производятся под брендом ЛУКОЙЛ, его сотрудники действительно являются экспертами. А значит, и той самой достоверной информацией, о которой говорилось выше и на которую можно опираться при выборе моторного масла, располагают в полной мере. □



ВСЕ ХОДЫ ЗАПИСАНЫ

В лаборатории НИЦ ЛУКОЙЛ можно проводить более 300 типов испытаний по самым различным многокомпонентным продуктам, и только за 2023 год здесь было сделано более 12 000 тестов. Масла моторные, трансмиссионные, индустриальные – в научно-исследовательском центре все эти продукты не только разрабатываются, но выборочный контроль качества проходит и конечная продукция, то есть смазочные материалы, сходящие с заводских линий. Под контролем и качество входного сырья. «Все масла ЛУКОЙЛ проходят через лаборатории компании, поэтому за их качество я ручаюсь», – резюмирует Карина Долматова.

Как правило, на большинстве производств самым скучным для посещения местом является склад хранения компонентов, но в Торжке сумели удивить даже этим помещением. На стеллажах двух карусельных машин, грузоподъемностью в пять тонн каждая, хранятся образцы. Оператору достаточно завести дату и номер образца, а автоматизированная линия выдает



ПРИВЫЧКА БЫТЬ ЛУЧШИМИ

УСТАНОВЛИВАЯ ШИНЫ NORDMAN 8 НА МОЙ АВТОМОБИЛЬ, МЕХАНИКИ СЕРВИСА БЕСЕДОВАЛИ МЕЖДУ СОБОЙ: «ВОТ ВЕДЬ ФИННЫ... ГРОЗИЛИСЬ С РОССИЙСКОГО РЫНКА УЙТИ, А ШИНАМИ ВОВСЮ ПРОДОЛЖАЮТ ТОРГОВАТЬ. МОЛ, НИЧЕГО ЛИЧНОГО, ПРОСТО БИЗНЕС. А ШИНЫ ХОРОШИЕ». К МОЕМУ РАССКАЗУ О ТОМ, ЧТО «ХОРОШИЕ ШИНЫ» ИЗГОТОВЛЕННЫ НА ЗАВОДЕ, КОТОРЫЙ СЕГОДНЯ К ФИНЛЯНДИИ УЖЕ НЕ ИМЕЕТ НИКАКОГО ОТНОШЕНИЯ, КОЛЛЕКТИВ ШИНОМОНТАЖА ОТНЕССЯ С НЕДОВЕРИЕМ. И НАПРАСНО □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ

Чтобы все «разложить по полочкам» стоит вернуться к истокам, коими стал 2004 год. Именно тогда был дан старт инвестиционному проекту по строительству в городе Всеволожск Ленинградской области одного из самых крупных и современных заводов по производству шин. Новое предприятие вошло в состав финского концерна Nokian Tyres, а запуск производства был произведен в рекордные сроки – летом 2005 года с его конвейера сошли первые шины. И это было лишь начало, отмеченное первым миллионом произведенных шин. Потом была преодолена планка в четыре миллиона, затем в десять, а апофеозом стал выход на проектную мощность в 17 млн шин в год. Разумеется, производительность увеличилась прямо пропорционально уровню

автоматизации производства. Что касается «цены вопроса», то инвестиции в строительство завода и в его развитие превысили 1 млрд евро. К 2009 году мощности предприятия позволяли две трети выпускаемой продукции экспортировать почти в 40 стран мира, но при этом и о российском рынке не забывать: 98% шин, продаваемых у нас под брендом Nokian Tyres, выпускал завод во Всеволожске, и лишь 2% экспортировались с предприятия в финском городе Нокиа.

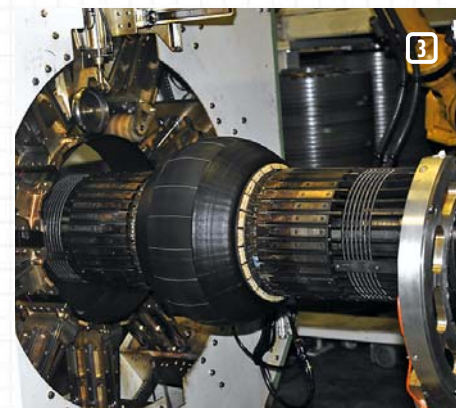
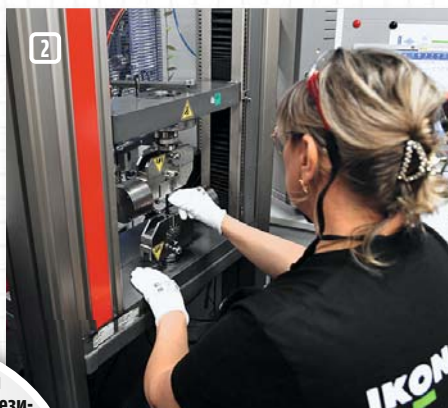
В апреле 2022 года, после введения ЕС очередного пакета антироссийских санкций, был запрещен экспорт шин из России в страны Евросоюза, и одновременно появился запрет на многие виды сырья, которые завод получал из Европы. Как только санкции обрели юридическую силу, совет директоров Nokian Tyres объявил о «контролируемом уходе» с российского рынка. То есть о продаже всех активов, которыми компания обладала в России. Был объявлен тендер, победителем которого стала Группа «Татнефть», и в марте 2023 года сделка была завершена. Но еще до этого момента было понятно, что для продолжения работы завода потребуются принятие быстрых решений. В рамках этой программы было задействовано более сотни проектов, связанных с технологиями, оборудованием, программным

обеспечением, поставками сырья и материалов, вопросами бизнес-стратегии, сервисами для потребителей...

В РЕЖИМЕ НОН-СТОП

Стратегия «быстрого реагирования» принесла свои плоды – к концу 2022 года завод обрел полную независимость от финского концерна и по всем основным направлениям вышел на автономный режим работы. Поменялось и имя компании – теперь это Ikon Tyres. «Если бы мне предложили назвать один ключевой фактор, который позволил нам обеспечить непрерывность производства, я бы сказал, что это люди. Нам удалось сохранить ключевую команду, причем, это касается не только менеджмента, а организации в целом», – рассказывает генеральный директор компании Андрей Пантюхов. Понятно, что в связи с минимальной на тот момент загрузкой мощностей без непопулярных мер обойтись не удалось и численность персонала пришлось сократить, что, по словам Андрея Пантюхова, было весьма болезненным решением, но производственный ритм был сохранен. Как был сохранен и костяк сотрудников с высокими компетенциями. В перспективе, по мере загрузки производственных мощностей, штат





1 Все начинается с цеха изготовления резиновых смесей. Рецептуры компаундов – секрет.

2 И входное сырье, и образцы на промежуточных этапах производства, и финальные версии – все это проходит контроль в заводской лаборатории.

сотрудников будет расширяться. И еще об уникальности российского завода Nokian Tyres – в менеджменте никогда не было иностранцев, а «российское представительство» составляли сотрудники, имеющие большой опыт работы в разных международных компаниях.

Резюмируя, можно отметить, что все принятые меры обеспечили работу завода без каких-либо остановок по технологическим причинам. Сегодня предприятие работает в режиме «двадцать четыре на семь», производя шины для рынков России, Казахстана и Белоруссии. Причем на том же уровне, что и раньше: сохранились рецептуры резиновых смесей, технологии, оборудование, высочайший уровень автоматизации, а самое главное – эталонное качество шин, то, чем всегда славилась продукция под брендом Nokian Tyres. В то же время, дальнейшая успешная работа Ikon Tyres потребовала и новых решений. Так, в прошлом году здесь был создан центр исследований и разработок, структура, которая ранее была исключительно вотчиной финских специалистов.



МОЖНО «АВТОГРАФ»?

Если вернуться к той самой беседе сотрудников автосервиса, то нужно заметить, что совсем скоро им придется привыкать к новым названиям шин. И об этом стоит рассказать чуть подробнее. В условиях сделки по продаже бизнеса было отмечено, что с конца марта 2023 года завод во Всеволожске теряет право производить шины как под брендом Nokian Tyres, так и под суб-брендами Hakka и Hakkapeliitta. Сейчас на рынке эти модели еще присутствуют, но это та продукция, которая была произведена до марта 2023 года. Кстати, нужно отметить, что компания Ikon Tyres, максимально лояльная к потребителям, сохранила все свои обязательства, включая расширенную гарантию на продукцию – не только на ту, что выпускается сегодня, но и на ту, что выходила под брендом Nokian Tyres. Производство шин

Nordman продолжается, но с конца марта 2023 с их боковин исчезло название финской компании. Еще одним новшеством для моделей этого бренда стали шипы, проектированием которых занимался вновь созданный отдел исследований и разработок.

Сегодня компания Ikon Tyres открывает новую страницу в своей продуктовой линейке – в 2024 году на рынок будут выведены новые бренды. Премиальная линейка как в летнем, так и в зимнем сегменте получила название Ikon Autograph, среднеценовая линейка шин пока будет производиться под брендом Ikon Nordman, но затем поменяет имя на Ikon Character. Летняя линейка шин Ikon Tyres для легковых автомобилей и внедорожников включает 102 позиции в премиальном сегменте и 68 – в среднеценовом, с типоразмерами от 13 до 21 дюйма. В премиальном сегменте Ikon Autograph к летнему сезону-2024 компания предлагает модели, каждая



3 Каждые 30 секунд сборочный автомат выдает «зеленую» шину. После этого – процесс вулканизации.

4 Сегодня готовые шины выходят с новым дизайном боковины.

5 Слева направо: Ikon Autograph Ultra 2, Ikon Autograph Aqua 3 и Ikon Autograph Eco 3.

из которых обладает рядом индивидуальных качеств. Высокоскоростная шина Ikon Autograph Ultra 2 ориентирована на мощные автомобили, рисунок протектора Ikon Autograph Aqua 3 «заточен» на сопротивление аквапланированию (кстати, характеристики шин на мокром асфальте всегда были в фокусе разработок Nokian Tyres), а в активе Ikon Autograph Eco 3 – специальная резиновая смесь, обеспечивающая низкий уровень сопротивления качению, что способствует топливной экономичности автомобиля. □



РОСТ НЕПРОСТ

ВХОДЯЩАЯ В ГРУППУ «ИТЭЛМА» САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ КОМПАНИЯ «СИСТЕМЫ АВТОНОМНОЙ ЭНЕРГИИ», ИЛИ САЭ, ЗА ТРИ ГОДА СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ ЗАНЯЛА ЛЬВИНУЮ ДОЛЮ РОССИЙСКОГО РЫНКА ТЯГОВЫХ НАКОПИТЕЛЕЙ ЭНЕРГИИ ДЛЯ НАЗЕМНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

□ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

■ В России растет парк современной техники для пассажирских перевозок. В столичной мэрии объявили о «самом большом» контракте на поставку электрического транспорта в Европе – закупке 1,2 тыс. электробусов до конца года. Сейчас на маршрутах в Москве работают более 1 тыс. единиц техники от группы ГАЗ и КАМАЗа, которые станут поставщиками и в этот раз. Санкт-Петербург сообщил о покупке 40 машин для первого в городе парка электробусов большого класса. Впереди, видимо, нас ожидает рост парка электробусов по всей стране. В Правительстве РФ на днях объявили программу модернизации городского электротранспорта, со-

гласно которой автобусы будут заменять на электробусы. Уже точно в ней будут участвовать 13 городов. Среди них – Нижний Новгород, Ярославль, Курск, Краснодар, Саратов, Уфа, Пермь, Владивосток и другие.

Между тем и троллейбусы не собираются сдавать свои позиции. Наиболее жизнеспособным видится некий компромиссный вариант между классическим троллейбусом и электробусом. Речь идет о троллейбусе с автономным ходом, обычно составляющим от 20 до 50 км. По оценке САЭ в этом году таких машин будет произведено порядка 800 единиц.

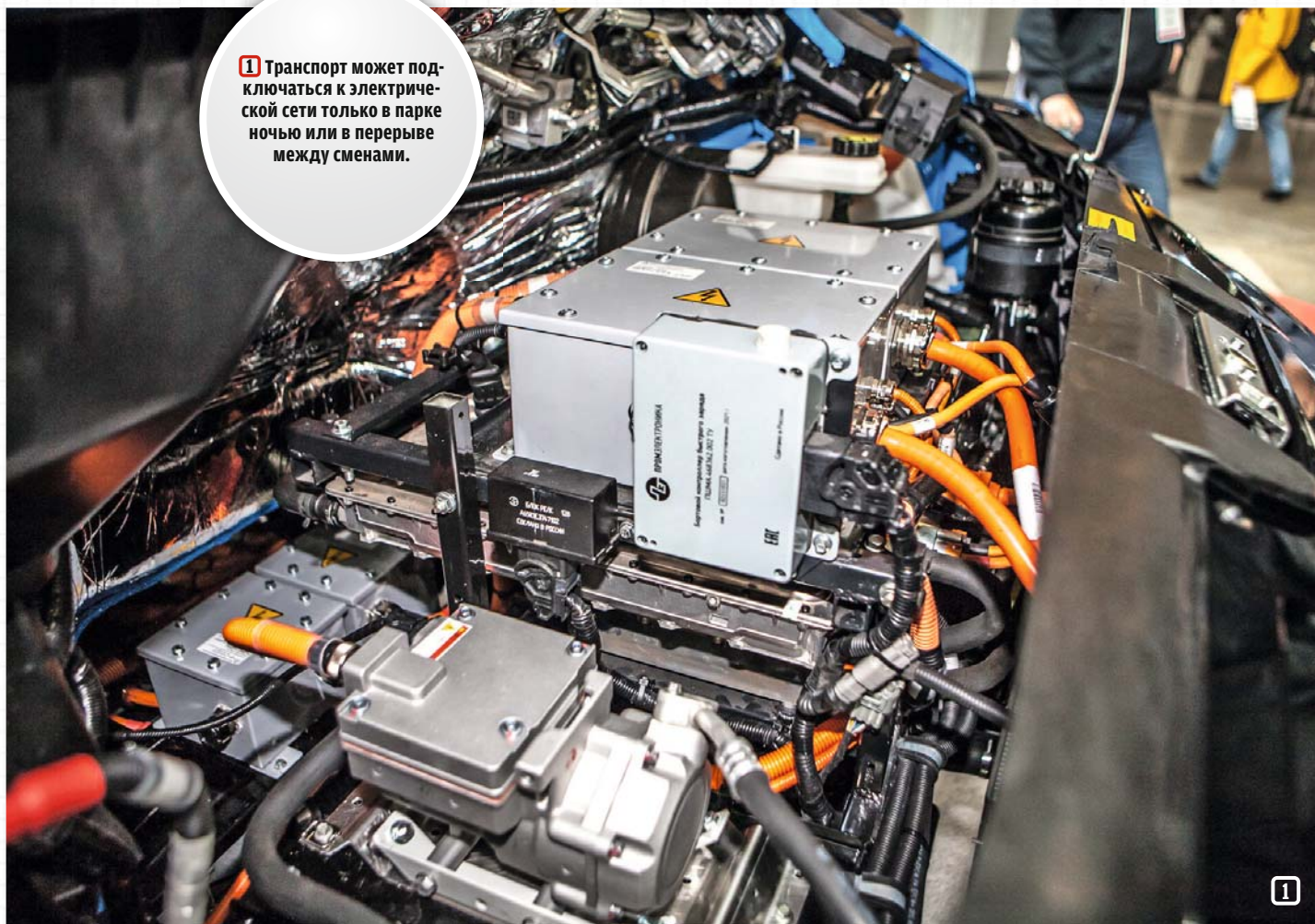
Каждый троллейбус с автономным ходом оборудован тяговыми батареями емкостью от 60 до

90 кВт·ч. Электробусные батареи «вмещают» в себя 220 кВт·ч (на электробусы для Санкт-Петербурга ставят батареи емкостью свыше 450 кВт·ч). В САЭ подсчитали, что объем рынка накопителей для пассажирского общественного электротранспорта в пересчете на энергоемкость должен в этом году составить порядка 500 МВт·ч без учета электрификации легкого коммерческого транспорта. Внушительная цифра!

Причем накопители энергии российского производства занимают в этом сегменте 95 % доли рынка. Главный игрок здесь – молодая компания САЭ.

«Из сегмента электробусов мы китайских производителей начинаем выдавливать ценой в первую оче-

1 Транспорт может подключаться к электрической сети только в парке ночью или в перерыве между сменами.



1

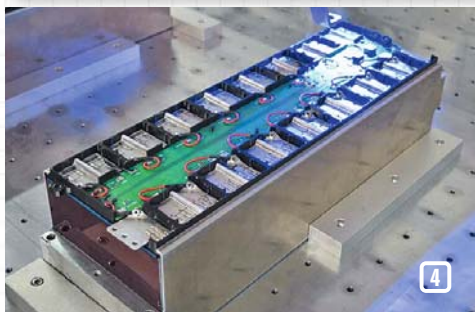
2



3



4



5



редь. Другие наши козыри – это сервис и качество. Причем качество не только самого изделия, но и послепродажной поддержки», – говорит генеральный директор ООО «Системы Автономной Энергии» Антон Мухин.

Производство, расположенное в Санкт-Петербурге, занимается сборкой и тестированием батарейных систем с использованием покупных элементов и деталей собственного изготовления. «Аккумуляторные ячейки мы берем в Китае, планируем локализацию. Знаю, что если начнем делать здесь, то себестоимость вырастет. Моя задача сделать так, чтобы стало дороже на 10-15%, но не в 2 раза», – комментирует топ-менеджер САЭ.

В этом году уже выпущено 1500 аккумуляторов. Примечательно, что за три года штат компании вырос с 30 до 100 человек, треть из них – инженеры: схемотехники, конструкторы и программисты.

«С приходом в «Итэлму» мы серьезно выросли, – говорит Антон Мухин. – У нашей сравнительно небольшой группы огромные возможности по работе с автозаводами».

Например, Горьковский автозавод выбрал САЭ как единственного разработчика систем накопления энергии для «Газель Сити». Также среди постоянных заказчиков компания «ПК Транспортные системы», «Синара» и Уфимский трамвайно-троллейбусный завод.

2 Аккумуляторный блок «Дзета» массой 396 кг вмещает в себя 73,3 кВт·ч энергии и поддерживает быструю зарядку.

3 Главное преимущество аккумуляторного блока САЭ для новых троллейбусов Синара-6254 – высокая плотность энергии, порядка 150 Вт·ч/кг. По этому показателю отечественная разработка не уступает зарубежным аналогам.

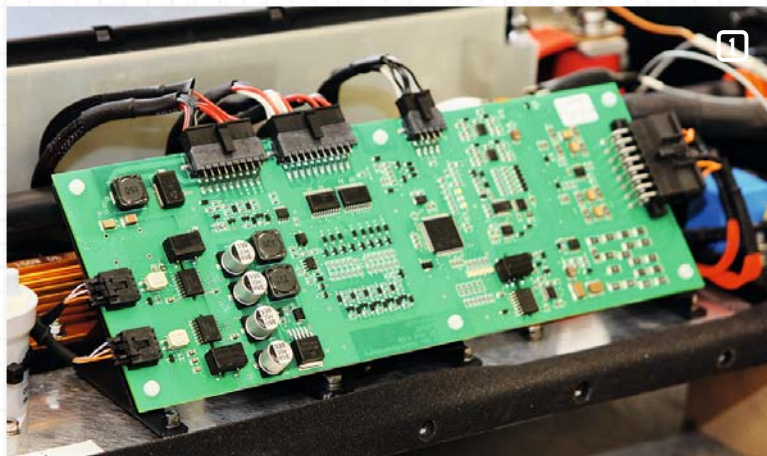
4 Аккумуляторный блок новых троллейбусов максимально компактен – высота одной батареи, ставшей основой системы накопления энергии, составляет всего 141 мм, вес – 210 кг.

5 Для электрического «Урала» САЭ совместно с компанией «Энергия» изготовила батарею на российской элементной базе.

6 «Газель eCity» оборудована накопителем энергии «Сигма» энергоемкостью 81 кВт·ч, напряжение 400 В.

6





ПО ГРЕЧЕСКОМУ АЛФАВИТУ

В линейке литий-ионных систем накопления энергии для электротранспорта предлагается три изделия, названных по буквам греческого алфавита.

Компактный блок «Сигма», габаритами 1362x756x135мм и массой 192 кг, вмещает 32 кВт·ч энергии



и поддерживает быструю зарядку. Основной серийный продукт предлагается в качестве решения для электробусов, трамваев и троллейбусов с автономным ходом. Батарея по ширине адаптирована к крыше стандартного электробуса. А небольшая габаритная высота позволяет, при необходимости, внедрить этот элемент в основание низкопольной машины: перенос батарей с крыши под пол понизит центр тяжести электробуса. На уровне транспортных средств это еще не сделано, но техническая возможность есть, отмечают в САЭ.

- 1** САЭ применяет в накопителях энергии собственный блок BMS.
- 2** САЭ использует литий-железо-фосфатные (LiFePO₄) или литий-никель-марганец-кобальт-оксидные (NMC) ячейки. Причем форм-фактор изделия от этого не меняется.
- 3** Компактный блок «Сигма» предлагается в качестве решения для электробусов, трамваев и троллейбусов с автономным ходом.
- 4** Циклические испытания накопителей «Дзета» в лаборатории литий-ионных технологий физико-технического института им. А. Ф. Иоффе.





5

5 Корпусирование и термостатирование аккумуляторов – важная сфера НИОКР.

6 Производство тяговых инверторов и преобразователей – новое направление бизнеса САЭ.

7 На торце блока – разъемы слаботочной электропроводки и штуцеры подвода охлаждающей жидкости.

Сверхкомпактный блок «Гамма» имеет габариты 880x680x135мм и весит 119 кг. Он вмещает 16 кВт·ч энергии и также поддерживает быструю зарядку. Решение разработано специально для троллейбусов с автономным ходом. У троллейбусных батарей – более жесткий режим эксплуатации в отличие от электробуса. Аккумуляторы «циклируются» ежедневно по 6-7 раз. Здесь нужен особый подход.

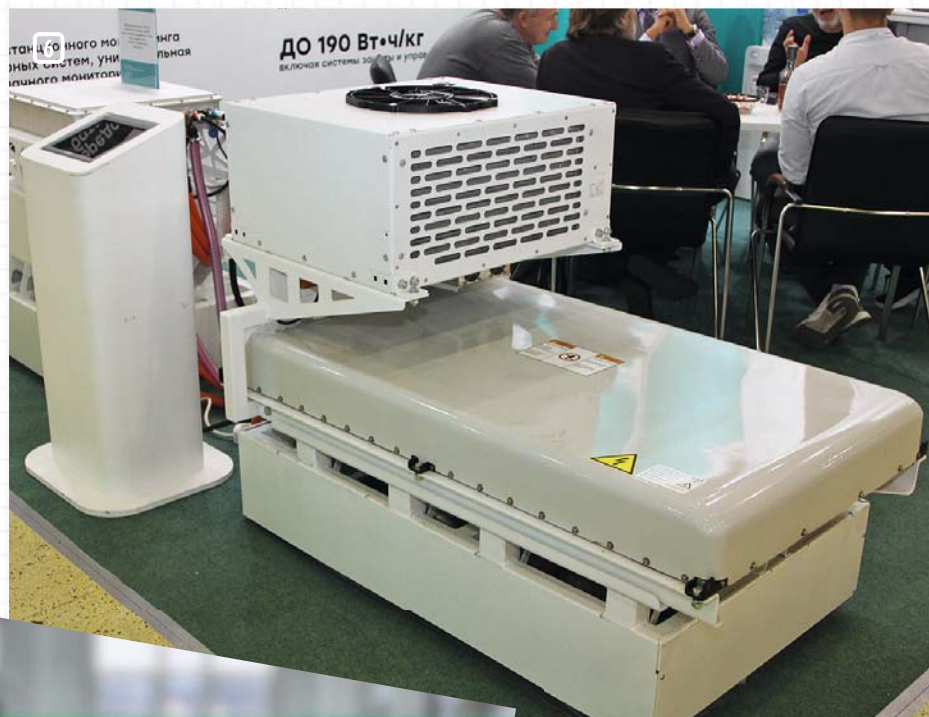
Новинка этого года – аккумуляторный блок «Дзета». При габаритах 2100x960x260 мм и массе в 396 кг, он может хранить в себе 73,3 кВт·ч энергии. Поддержка быстрой зарядки присутствует. Считается, что это идеальное решение для электробусов, трамваев и троллейбусов с автономным ходом.

«Ячейка в батарее «Дзета», которую мы будем представлять в декабре, – одна из самых легких в мире. Там уже ячейки используются 117 А·ч. Доступа к этим ячейкам нет на свободном рынке. Ее нельзя просто купить. Ее поставляют только автопроизводителям», – уточняет Антон Мухин.

САЭ использует литий-железо-фосфатные (LiFePO₄) или литий-никель-марганец-кобальт-оксидный (NMC) ячейки. Причем форм-фактор изделия от этого не меняется. Различие будет только в характеристиках, а они зависят от техзадания заказчиков. В общественном транспорте лидирует электрохимия NMC. «Если говорить про электробусы, мы видим потребность в машинах с ночной зарядкой. Например, Санкт-Петербург будет заказывать именно такие», – объясняет Антон Мухин. Для ночной зарядки требуется более емкая батарея. Накопитель с ячейками LiFePO₄ на 20-30% тяжелее, чем NMC. «В пересчете на электробус мы имеем до 1,5 тонн увеличения снаряженной массы. Это крайне не выгодно», – говорит эксперт.

Компетенциями в подборе элементов с САЭ охотно делятся в физико-техническом институте им. А. Ф. Иоффе. Здесь имеется мощная лабораторная база для проведения испытаний.

Наряду со стандартными продуктами САЭ предлагает решения под конкретного заказчика. Например,



7

батарей для электромобилей. Так для АВТОВАЗа предлагается батарея, помещаемая на место топливного бака. Причем накопитель получился с достаточно серьезной характеристикой – 47 кВт·ч. Для сравнения: у Tesla Model 3 энергооборуженность батареи – 60 кВт·ч. Аналогичный проект реализуется с лигеейким производителем «Эволют». А еще САЭ разрабатывает «начинку» электрической гоночной машины по заказу компании «Спектрум».

На разработку и изготовление прототипа уходит четыре месяца, далее – процесс испытаний, подготовка технической документации и сертификация. А потом можно говорить и о серийном производстве. Аналогичная ситуация с тяговыми инверторами и преобразователями – новым направлением бизнеса «Систем Автономной Энергии».

УПРАВЛЯТЬ И МОНИТОРИТЬ

Важнейший элемент накопителя энергии – это система управления BMS (Battery Management System). Она защищает батарею от выхода из безопасной рабочей зоны, контролируя ее состояние, вычисляя вторичные данные, сообщая об этих данных, аутентифицируя и балансируя ее. Также система BMS позволяет нескольким аккумуляторам взаимодействовать между собой в единой системе.

Существенно, что компания САЭ использует в накопителях энергии собственный блок BMS. Инженеры компании разработали все элементы, включая корпус и начинку, а также написали собственное ПО – оно, кстати, занесено в Единый реестр российских программ для электронных систем.

Неотъемлемой частью BMS является система удаленного мониторинга. САЭ пока единственная компания на рынке, которая предлагает такое решение по автомобильным стандартам.

«Телематика очень востребована в общественном транспорте, – рассказывает Антон Мухин. – Например, в компаниях пристально следят, чтобы водители использовали батареи строго в соответствии с руководством по эксплуатации». Производитель, в свою очередь, также мониторит ситуацию по работе ячеек. Например, в Самаре один из троллейбусов ездил с перегревом аккумулятора – термодатчики показывали 35-40 вместо обычных 25-30 °С. САЭ отследил ситуацию и своевременно перевозчик. Выяснилось, что проблема была связана с неправильным подключением кондиционера.

Кстати, о температуре. Нагрев и охлаждение – это то, что обеспечивает длительный срок службы ячеек. К примеру, при изменении температурного режима всего на десять-двадцать градусов в плюс или минус, срок службы батареи уменьшается в два-три раза. Отвод тепла – задача несложная, сложно изготовить радиатор, чтобы он был максимально легким и при этом не терял свою эффективность и надежность. В САЭ есть соответствующие решения на этот счет: применяется экструзия и современные виды сварки. Кстати, первый патент, полученный компанией, связан именно с системой охлаждения аккумуляторов.

Систему мониторинга BMS можно внедрить в единое телематическое решение по автомобилю. Такую возможность дает сервис от компании «Транс-телематика», которая тоже входит в состав «Италмь». Комплексное решение всегда выглядит более привлекательным для клиента, считают в САЭ. □



КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

БУНКЕРОВОЗ БЕЗ CO₂

Электрогрузовик Brock получил бункеровозную надстройку производства компании «Москоммаш». Техника способна перевозить до 3,5 тонн полезного груза.

Brock – одно из первых серийных электрических грузовых шасси на отечественном авторынке. Здесь использованы последние научно-технические достижения электрооборудования. Примененные решения оптимизированы для коммерческого использования в широком диапазоне нагрузок и климатических условий. Современная трехкомпонентная батарея имеет систему терморегуляции. В кабине есть кондиционер, центральный замок, электростеклоподъемники. Шасси обеспечивает установку разного типа надстроек, для чего в ней конструктивно предусмотрены все необходимые средства комплексования, включая привод гидронасоса.

Напомним, на заводе «Автотор» в поселке Переславское Калининградской области освоено производство двух моделей: Brock 75 полной массой 7,5 тонны с 115-киловатным электромотором и Brock 160 полной массой 16 тонн с силовым агрегатом мощностью 160 кВт. Заявленный запас хода до 300 км.



ПОМЕНЯЛИ СЛОГАН И ЛОГОТИП

Компания MAYER Cargoline сообщает о финальном этапе ребрендинга компании. С декабря 2023 года все произведенные компанией прицепы выпускаются под новым логотипом MAYER Cargoline.

История компании началась в 1991 году на базе завода «ЦентрТрансТехмаш» (ЦТТМ). В 2021 году был создан бренд MAYER Cargoline, пришедший на смену СТТМ Cargoline. На сегодняшний день MAYER – ведущий производитель изотермических и рефрижераторных полуприцепов в России.

Завершающим этапом ребрендинга, стартовавшего в 2021 году, стало внедрение в декабре 2023 года нового логотипа, который будет украшать как входную группу завода и точек продаж, так и украсит борта всех полуприцепов, повысив узнаваемость бренда на дорогах. Слоганом MAYER Cargoline был выбран «Бизнес в движении».

Выпуск полуприцепов MAYER Cargoline налажен в Рязани. Площадь завода составляет 300 000 м², на производстве занято более 1000 сотрудников.



БОЛЬШЕ ХОЛОДА

За десять месяцев 2023 года в России введены в эксплуатацию 6400 новых авторефрижераторов всех типов – сообщает компания «СИБ Трансхолод». Это на 20% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В количественном выражении больше всего продано рефрижераторов с холодильными установками прямого привода на базе легкого коммерческого транспорта – 3400 шт. Восстановление и рост объемов производства автомобилей стали решающими факторами роста продаж в сегменте. В 2023 году около 65% рефрижераторов для доставки температурных грузов по городу было сделано на базе отечественных производителей шасси – ГАЗ, ВИС, КАМАЗ. Все больше на дорогах появляется Sollers Atlant и Argo, вышедших на рынок в этом году. Появились в продаже и китайские марки автомобилей, но далеко не в таких объемах, как в сегменте грузовиков.

Приросли продажи и в сегменте рефрижераторных полуприцепов, где было наибольшее падение в 2022 году. Они используются для магистральных перевозок крупных партий температурных грузов. Основную часть рынка новых полуприцепов, около 70%, составляли модели двух европейских производителей. За 10 месяцев было продано чуть больше 2000 полуприцепов для транспортировки температурных грузов, что пока в 1,5 раза меньше потребности рынка, но превышает показатели за аналогичный период прошлого года.



ВЫШЛИ В РЕЙС



Российские магистральные тягачи «Валдай 45» отгружены первым клиентам. Новым владельцам переданы три магистральных тягача. Один из них направится в Набережные Челны – в парк транспортной компании «Транс-Авто». Два других автомобиля «Валдай 45» будут работать в пермской логистической компании «Дархан-Рэйл». Уже известно, что в ближайшем будущем тягачам предстоит заниматься доставкой химического сырья по протяженным маршрутам от Перми до Благовещенска. Новый российский магистральник рассчитан на работу в составе автопоезда полной массой до 45 тонн, оснащен 470-сильным дизельным двигателем и 12-ступенчатой роботизированной КПП. Суммарный объем двух топливных баков 840 л позволяет машине проезжать до 3000 км без дозаправки. Кабина с двумя спальными полками смонтирована на четырехточечной пневмоподвеске и благодаря практически ровному полу отличается большой внутренней высотой – 190 см (моторный кожух возвышается всего на 5 см). Тормоза всех колес – дисковые. Автомобиль оборудован автономным отопителем, теплоизоляцией кабины, подогревом топливозаборника и топливной магистрали. Производство «Валдай 45» осуществляет компания «Нижегородские грузовые автомобили» на мощностях Горьковского автозавода. Дистрибьюцией и сервисной поддержкой техники занимается ГК «Современные транспортные технологии».

ОТ VOLVO К АМО

Калужский завод «Автомобильное моторное общество» (бывшее предприятие Volvo Trucks) возобновил производство грузовых автомобилей после полуторагодового простоя. Первыми с конвейера сошли крупнотоннажные грузовики «Урал Next». До конца 2023 года предприятие планирует выпустить 50 машин. Производственный план на 2024 год составляет 2 тыс. грузовиков линейки Next. Однако основной продукцией завода станут бескапотные грузовики Chenglong, которые компания будет продвигать под собственной маркой АМО. Напомним, в ноябре 2023 года ГК «Промышленные инвестиции», которая наряду с автозаводом «Урал» подконтрольна предпринимателю Дмитрию Стрешневу, приобрела бывшее предприятие Volvo Trucks в Калуге. Завод был открыт в январе 2009 года, на нем осуществлялось производство грузовиков Volvo. Инвестиции в проект превысили 100 млн евро, производственная мощность составила 15 тыс. единиц техники в год. В ноябре 2014 года был введен в эксплуатацию цех по сварке и окраске кабин Volvo Group аналогичной мощности, в него было инвестировано около 90 млн евро.



ВЗВОД «АДМИРАЛОВ»

Транспортный парк Кемерово пополнится еще 50 низкопольными троллейбусами «Адмирал 6281.01» с увеличенным автономным ходом. Это стало известно после подведения итогов конкурса, объявленного городским Комитетом по управлению муниципальным имуществом.

Интересно, что в 1970 году, когда в Кемерово состоялся пуск троллейбусного движения, на маршруты вышли именно машины из Энгельса. Теперь история повторяется с той лишь разницей, что троллейбусы стали совсем другими. «Адмиралы» представляют собой электротранспорт нового поколения, отличающийся повышенным комфортом, надежностью, безопасностью и стильным дизайном.

Наличие адаптированной под российские условия эксплуатации тяговой батареи позволяет «Адмиралу» преодолевать 20 км без подключения к контактной сети. Вес системы накопления энергии на 100 кг меньше зарубежных аналогов. За счет уменьшения веса аккумуляторного блока и его размещения на крыше, удалось избежать снижения пассажироместности и повысить пожаробезопасность троллейбуса. «Адмирал» версии 6281.01 с увеличенным автономным ходом рассчитан на 85 человек и имеет 35 мест для сидения.

ЧЕТЫРЕХОСНЫЙ «РОБОКОП»



НТЦ «КАМАЗ» и АО «Бецема» разработали четырехосный самосвал-беспилотник БЦМ-292.6Ф23. Техника семейства «Атлант-49-Робокоп» оснащена надстройкой «Формат Скала». Шасси КАМАЗ-4555-6X 8x4 оборудовано газовым двигателем и семиступенчатой автоматической трансмиссией. Самосвал предназначен для использования в карьерах и угольных разрезах.

Беспилотник способен перевозить более 50 тонн груза. Вместительный 23-кубовый кузов БЦМ-292.6Ф23, специально разработанный АО «Бецема» для транспортировки скальных крупнокусковых пород, позволяет эффективно выполнять задачи в самых непростых климатических условиях.

В настоящее время прототип дорабатывается в научно-техническом центре КАМАЗ и затем будет отправлен для тестирования в реальных условиях – на горное предприятие в Кемеровской области.

БЕЗ КОМИССИЙ И ПОСРЕДНИКОВ

Ozon запустил онлайн-платформу поиска заказов на грузоперевозки «Вози Ozon». После регистрации в сервисе, транспортные компании и частные водители большегрузов смогут выбрать любой заказ маркетплейса на магистральную перевозку по России и СНГ и откликнуться на него через личный кабинет. Новый подход упростит частным перевозчикам возможность прямой работы с маркетплейсом и позволит работать без комиссий посредников. Компания платформа поможет сократить затраты и упростит привлечение новых водителей.

Онлайн-платформа работает по модели быстрых сделок: Ozon размещает заказы на перевозку на собственной торговой платформе и указывает их стартовую стоимость на основе исторических данных и текущей рыночной оценки. Перевозчики предлагают свою цену – победителем становится партнер, предложивший лучшие условия на аукционе.

Новый подход позволит компании увеличить долю заказов, размещаемых по спотовой модели, а также число частных водителей-партнеров. Благодаря работе напрямую с маркетплейсом перевозчики смогут избежать комиссий посредников. Собственные затраты компании на логистику, привлечение и подключение водителей к работе благодаря новому сервису сократятся на сотни миллионов рублей в год. В 2023 году Ozon разместил более 900 тыс. заказов на магистральные перевозки. В данный момент с маркетплейсом сотрудничает почти 7 тыс. водителей большегрузов.





МНОГИЕ, НЕ РАЗОБРАВШИСЬ, СЧИТАЮТ, что «Соболь NN 4x4» — это, по сути, тот же «Соболь Бизнес 4WD», но облаченный в более современный кузов, что первый унаследовал от второго трансмиссию и ходовую часть. Ведь подобное заимствование и в нашем, и в зарубежном автопроме встречается не так уж и редко. Но в данном случае дело обстоит совершенно не так! И трансмиссия, и ходовая часть у «Соболя NN 4x4» новые буквально до последнего винтика.

Начну с важнейшего узла любого полноприводника — с раздаточной коробки. У «Соболя Бизнес 4WD» все шес-

терни в ней работают постоянно, даже если передний мост не подключен. Для «Соболя NN 4x4» разработали принципиально иную раздатку, в которую встроены планетарный механизм, изменяющий передаточное отношение. Ее главное преимущество в том, что при движении на заднем приводе входной и выходной валы, за счет упомянутого планетарного механизма, работают как один сплошной вал. То есть крутящий момент передается к ведущим колесам напрямую. При этом ни одна шестерня привода переднего моста не вращается! Как результат, заметно снижены шумность работы и потери

в трансмиссии, а значит, и потребление топлива.

Второе преимущество новой раздаточной коробки в том, что у «Соболя Бизнес 4WD» передаточное отношение ее первой ступени — 1,07, а здесь эта ступень по-настоящему прямая: ее передаточное отношение ровно единице. Это тоже благоприятно отразилось на экономичности, особенно на трассе, при движении на высоких скоростях.

Есть у новой раздатки и третье преимущество: у ее понижающей ступени передаточное отношение не уменьшено а, напротив, увеличено с 1,86 до 2,82.

СОВСЕМ ДРУГОЙ ВНЕДОРОЖНИК

В ОБЗОРЕ ВЫСТАВКИ COMTRANS 2023 МЫ УЖЕ ВКРАТЦЕ РАССКАЗЫВАЛИ О НОВЕЙШЕМ «СОБОЛЕ NN 4X4». ТЕПЕРЬ, КОГДА ЕГО ПЕРВЫЕ ЭКЗЕМПЛЯРЫ СОБРАНЫ НА КОНВЕЙЕРЕ, А ЗНАЧИТ, НЕ ЗА ГОРАМИ ПОЯВЛЕНИЕ В ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРАХ, ЕСТЬ РЕЗОН ПОГОВОРИТЬ ОБ ЭТОМ ПОЛНОПРИВОДНИКЕ БОЛЕЕ ОБСТОЯТЕЛЬНО □ КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ □ ФОТО ГАЗ



«СОБОЛЬ NN 4X4» СМОЖЕТ НЕ ТОЛЬКО ЗАНЯТЬ МЕСТО «СОБОЛЯ БИЗНЕС 4WD», НО И НАВЕРНЯКА ПОТЕСНИТ ЛЕГКОВЫЕ ВНЕДОРОЖНИКИ.



1 С новым, осваиваемым на ГАЗе дизелем G2.5 мощностью 149 л. с., агрегатирована 6-ступенчатая КП. **2** Раздаточная коробка новичка управляется с помощью не классических напольных рычагов, а поворотом шайбы.



Добавим к этому возросшее с 3,78 до 5,07 передаточное отношение первой ступени в коробке передач, а также новый дизель G2.5 с крутящим моментом 420 Нм против 270 Нм у Cummins ISF 2.8, который ставили на «Газель Бизнес 4WD». И получаем результат: даже с прежним передаточным отношением главных пар (4,3), тяга у «Соболя NN 4x4» получилась не хуже, чем у трактора! С такой тягой он способен трогаться на подъем даже по песчаному склону.

И еще важный момент: раздаточная коробка новичка управляется с помощью не классических напольных рычагов, а поворотом шайбы на центральной консоли. Поскольку там же находится и рычаг КПП, а ручник сделан электромеханическим, то в полу кабины нет никаких отверстий, через которые мог бы проникать шум от работы трансмиссии и подвески. На передней панели можно увидеть еще два относящихся к трансмиссии переключателя — кнопки, нажатием на которые приводятся в действие передний и задний механизмы блокировки межколесных дифференциалов. Тот, кто имеет практику вождения в сложных дорожных условиях, не станет отрицать их важность с точки зрения проходимости.

С новым, осваиваемым на ГАЗе дизелем G2.5 рабочим объемом 2,5 литра и мощностью 149 л. с., агрегатирована уже не 5-, а 6-ступенчатая коробка передач. Прямой у нее сделана тоже четвертая ступень, а повышающих передач уже две, причем на высшей передаточное отношение не 0,79, а 0,64. Это также должно благоприятно отразиться на потребле-

нии топлива в условиях скоростного движения по асфальту.

Задний мост — новый, типа спайсер. То есть такой же, как у всех «Газелей» семейств Next и NN. Если у «Соболя Бизнес 4WD» сзади применяются барабанные тормозные механизмы, то у «Соболя NN 4x4» все тормоза дискового типа. Обновлена и задняя рессорная подвеска.

Еще интереснее — с передним мостом. Конструкторы сохранили переднюю независимую рычажно-пружинную подвеску, как у заднеприводной версии, но ступичные узлы использованы новые. В приводах передних колес крестовины уступили место шарнирам равных угловых скоростей: их не закусывает в поворотах, поэтому движение получается без рывков. К тому же шруссы не надо регулярно шприцевать, они необслуживаемые.

Благодаря независимой подвеске, картер передней главной передачи получилось поднять выше. Как результат, дорожный просвет вырос с 205 до 220 мм — это больше, чем, к примеру, у УАЗ «Патриот». А самой нижней точкой под днищем стал картер главной передачи заднего моста. Но если даже в сложных дорожных условиях он сядет на грунт — это уже не так страшно: передние колеса, как правило, в таких ситуациях вытягивают машину.

У «Соболя Бизнес 4WD» рулевое управление типа винт-шариковая гайка, тогда как у «Соболя NN 4x4» — рейка. Как результат, перед передним мостом больше нет поперечной рулевой тяги,

которую некоторые умудрялись погнуть о нехстати попавшуюся на пути кочку или пенек. Теперь гнуть просто нечего. А чтобы от подобных казусов защитить нижнюю часть радиатора и картер двигателя, их прикрыли прочной стальной пластиной. Передняя независимая подвеска, главная передача, привод передних колес, рулевая рейка и подрамник, на которых все это установлено, сгруппированы в единый модуль, значительно упрощающий сборку автомобиля на конвейере.

По многочисленным просьбам читателей полноприводных «Соболей», задняя поперечина рамы у новичка усилена балкой, на которой появились буксирные проушины. Теперь не придется, как в случае с «Соболем Бизнес 4x4», цеплять трос за серьгу рессор. Под ту же балку можно и поддомкратить застрявший автомобиль. Это гораздо удобнее, чем, как прежде, ставить домкрат под задний мост, до которого, если угораздило засесть в грязь или снег, нужно еще докопаться.

И последняя отличительная особенность новинки: если у «Соболя Бизнес 4WD» в версии цельнометаллического фургона запасное колесо пристроено в грузовом отсеке, а у микроавтобуса так и вовсе просто лежит сзади на полу, то у «Соболя NN 4x4» его перенесли под задний свес кузова, где оно уж точно не помешает.

Таким образом, новейший «Соболь NN 4x4» отличается от «Соболя Бизнес 4WD» сразу несколькими важными конструкторскими решениями. Эти решения сделали его более удобным, функциональным, комфортабельным и экономичным, значительно расширили возможности как на асфальте, так и в сложных дорожных условиях. По сути, превратили просто в другой автомобиль! Значит, «Соболь NN 4x4» сможет не только занять на рынке место «Соболя Бизнес 4WD», но и наверняка потеснит классические легковые внедорожники. А может, «Соболья» полноприводная платформа в будущем даже сможет стать основой для одного из них? □

«СОБОЛЬ NN 4X4»

В ГРУЗОПАСАЖИРСКОЙ МОДИФИКАЦИИ (ГАЗ-А32А12)

Габариты	5110x2070x2565 мм
Колесная база	3005 мм
Колея	1750 мм
Радиус поворота	5,7 м
Дорожный просвет	220 мм
Размеры грузового отсека	1850x1830x1630 мм
Объем грузового отсека	3,8 м ³
Объем топливного бака	80 л
Снаряженная масса	2800 кг
Грузоподъемность	700 кг
Полная масса	3500 кг
Кабина	двухрядная 7-местная
Двигатель	G 2.5, рядный, 4-цилиндровый, диз., 2499 см ³ , 149 л. с. при 3000 мин ⁻¹ , 420 Нм при 1400-2300 мин ⁻¹
Число ступеней КП	6
Число ступеней РК	2
Размер шин	225/75R16C



ЗВЕЗДА АВТОСТРАД

SANY D495A ПОЛНАЯ МАССА: 7500 КГ НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2023 ГОД
ЦЕНА: РУБЛЕВЫЙ ЭКВИВАЛЕНТ 800 000 ¥ НА ДЕНЬ ПОКУПКИ

ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ДОРОГАМ И КЛИМАТУ ПРИШЛА ПОРА ПРОВЕРИТЬ НА ПРОЧНОСТЬ НОВЫЙ КИТАЙСКИЙ МАГИСТРАЛЬНИК SANY D495A. НОВИНКА ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ РАБОТЫ В СОСТАВЕ 44-ТОННОГО АВТОПОЕЗДА

□ МАКСИМ ПРИХОДЬКО □ ФОТО АВТОРА

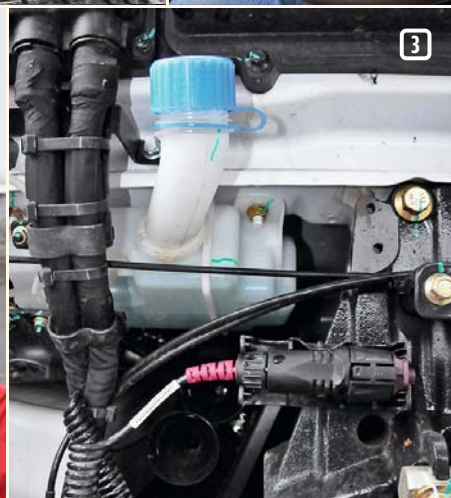
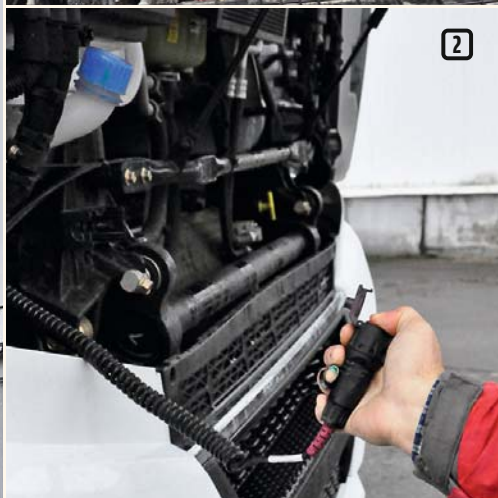
Сегмент магистральных тягачей постепенно обрастает новыми марками. На смену моделям из Европы приходят грузовики производства КНР. Одна из компаний, которая сравнительно недавно отметила в деле проектирования и постройки магистральных тягачей, стала китайская Sany. Бренд и до 2022 года был известен в России, но только как поставщик строительной и складской техники. На выставке Comtrans 2023 компания представила три модели грузовиков: двухосный седельный тягач для магистральных перевозок, трехосный тягач для тяжелых региональных перевозок и четырехосный строительный самосвал. У нас на тесте магистральный тягач Sany D495A с колесной формулой 4x2.

Грузовик оборудован безальтернативным 12-литровым дизелем Sany Power D12C5 мощностью 490 л. с., крутящим моментом 2200 Нм. Двигатель — плод индустриального партнерства с предприятием Hunan Deutz Power, оттого на клапанной крышке мотора изображены логотипы Deutz и Sany. Грузовик сделан в тесной кооперации с именитыми брендами. В составе силового агрегата 12-ступенчатая роботизированная КП Fast Gear с повышающей передачей. Рама сделана из прочных швеллеров толщиной 8 мм с усиливаю-

щим вкладышем в 5 мм. Мосты — Hande (по лицензии MAN): 7,5-тонный передний и 13-тонный задний. Передаточное число главной пары — 3,36 — типичное для КП с овердрайвом. Есть блокировка межколесного дифференциала. Передняя ось и задний мост снабжены стабилизаторами поперечной устойчивости. Пневморессоры задней подвески производства Continental. Седельноцепное устройство — Jost, его высота европейская, 1150 мм. Системами ABS и ESC с грузовиком «поделилась» Knorr-Bremse. Благодаря широкой гамме совместных предложений, уча-



1 Двигатель – плод партнерства с предприятием Hunan Deutz Power, оттого на клапанной крышке мотора изображены логотипы Deutz и Sany.



- 2 Кабина снабжена электроприводом, но ее можно поднять и по старинке, вручную.
 3 На бачок с омывайкой надежд немного: его объем всего два литра!
 4 Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Приборная панель – электронная. Кажется, что сидишь за рулем «европейца».
 5 Благодаря совместным предприятиям по выпуску узлов и агрегатов, сделать тягач в КНР проще простого.

а большой экран медиасистемы развернут к водителю. Если не смотреть на эблему машины, кажется, что сидишь за рулем «европейца». После такого хайтека ожидаешь увидеть кнопку запуска двигателя и смарт-ключ, как у новейшего КАМАЗ-54901, но нет, здесь традиционный ключ зажигания.

На левой стойке увидел глазок системы мониторинга усталости водителя. Под нижней полкой есть холодильник объемом 14 л. Еще о холоде: производитель утверждает, что утеплит кабину изнутри, но по китайской традиции, в ее задней стенке есть окно. Следовательно, теплотери неизбежны. Три вещевых ящика в зоне над ветровым стеклом прикрыты общей крышкой. Такую «воротину» закрывать с водительского места крайне неудобно — замок расположен строго по центру.

Новый грузовик в ходе короткого тест-драйва оказался очень послушным. Пока на нем ездил, вспомнил, что марка Sany для восприятия на слух созвучна с известной балладой Бобби Хейбба, Sunny. Смысл песни прост — у жизни всегда есть солнечная сторона. В разное время композицию исполняли такие звезды, как Стиви Уандер, Элла Фицджеральд, Том Джонс, Фрэнк Синатра, Шер и многие другие. Массовое узнавание песни пришло после того, как автор аранжировал ее для группы Voney M. Эту дискосерию вы наверняка знаете. Получится ли у магистральника Sany D495A со временем стать настоящей «звездой» наших автострад? Если грузовик проявит себя как надежная конструкция, то вполне. Тесто, из которого он «замешан», подходящее. □

ствующих в производстве узлов и агрегатов, сделать тягач в КНР большого труда не составляет. Эх, была бы у нас такая агрегатная база...

Кабина, как у большинства одноклассников из Китая, опрокидывается при помощи электропривода. По правому и левому борту есть боковые инструментальные ящики с внешним доступом. В левом размещен воздушный отопитель мощностью 4 кВт и инвертор для питания 220-вольтных электроприборов. Фары (с галогеновыми лампами) расположены низко, а значит, быстро загрязнятся,



SANY D495A

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	7500
Полная масса, кг	44 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6465/2545/3910
Колесная база, мм	4000
Объем топливного бака, л	800+400
Двигатель	D125C5-490 E0, рядный, 6-цил. Евро-5, 12 л, 490 л. с. при 1900 мин ⁻¹ , 2200 Нм при 1000-1500 мин ⁻¹
Коробка передач	роботизированная, 12-ступ.
Подвеска (передняя/задняя)	рессорная/пневматическая
Тормоза (передние/задние)	барabanные
Размер шин	315/70R22,5
Конкуренты	КАМАЗ-54901, Dayun V9, Schacman X3000

при этом омывателя у них нет. На бачок с омывайкой вообще надежд немного: его объем всего два литра! Учтывая размеры ветрового стекла, в зимнюю непогоду омывайка закончится очень быстро. Залить же ее не просто — заливная горловина расположена неудачно. В Китае зимы отсутствуют как природное явление?

Грузовик оснащен широкой и высокой кабиной на пневмоподвеске. Внутри можно запросто стоять в полный рост. Кресло водителя снабжено множеством регулировок, подогревом, функциями массажа и подлокотником. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Приборная панель — электронная,



РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

EXEED VX

В Exeed называют модель новой, хотя, на самом деле, это просто глубокий рестайлинг уже знакомого россиянам кроссовера. Причем снаружи Exeed VX почти не изменился, за исключением переднего бампера и решетки радиатора, которая стала гораздо массивнее прежней. А вот внутри — царство роскоши и современных технологий. Главное новшество модели — торпеда с тремя экранами (два по 12,3 дюйма и один — 15,6 дюймов), закрытыми единым стеклом. Мультимедийная система Exeed VX работает под управлением мощного процессора Qualcomm 8155, который обеспечивает быстроту откликов и отсутствие «зависаний». Также кроссовер получит новый руль и подрулевой рычаг управления трансмиссией — как у Exeed RX. Салон Exeed VX теперь может быть не только 7-, но и 6-местным, с отдельными «капитанскими» креслами во втором ряду. Сиденья стали комфортнее: спереди в них добавлена функция массажа, а в среднем ряду — вентиляция. Повысить уровень комфорта также должна активная система шумоподавления, двойные боковые стекла и новая аудиосистема с 23 динамиками. Перечень систем активной безопасности обновленного кроссовера включает более трех десятков ассистентов. Также на борту есть автопарковщик и камеры кругового обзора с функцией обзора на 540 градусов. Двигатель Exeed VX остался прежним — это 2,0-литровый турбомотор мощностью 249 л. с. Но коробка передач новая: вместо робота с двумя сцеплениями китайцы поставили классическую 8-ступенчатую АКП Aisin. Также 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.



от 6 500 000 ₽

VENUCIA V-ONLINE

Кроссовер Venucia V-Online по размерам сравним с Nissan Qashqai. Его габариты: 4562x1917x1625 мм при колесной базе 2700 мм. Модель оснащается 1,5-литровым турбомотором мощностью 190 л. с. в паре 7-ступенчатой роботизированной КП и разгоняется от 0 до 100 км/ч за 8,8 секунды.

от 3 390 000 ₽



V-Online выпускается на заводе Zhengzhou Nissan, входящим в СП Dongfeng Nissan. Так что появление этой модели на нашем рынке можно назвать неофициальным возвращением «Ниссана» в Россию. В основе кроссовера — платформа VSA, являющаяся модификацией «тележки»

CMF концерна Renault-Nissan. У модели многорычажная задняя подвеска и дорожный просвет 180 мм, но привод — только на переднюю ось. В Россию Venucia V-Online поставляются в максимальной комплектации Elite на 18-дюймовых легкосплавных дисках, со светодиодной оптикой, четырьмя подушками безопасности, салоном в черном цвете, парой мониторов на торпедо общей диагональю 24 дюйма, электроприводом водительского кресла, климат-контролем, беспроводной зарядкой, запуском двигателя кнопкой и уникальным самовосстанавливающимся лакокрасочным покрытием кузова.

VENUCIA D60 PLUS

Перед вами продукт совместного творчества компаний Dongfeng и Nissan. Большой седан (габариты: 4761x1803x1487 мм при колесной базе 2701 мм) построен на базе модели Nissan Sentra, хотя в плане дизайна он заметно отличается от исходника. В движение его приводит ниссановский 1,6-литровый атмосферник HR16 мощностью 122 л. с. в паре с вариатором Xtronic, также разработки Nissan. Venucia D60 Plus в базовой версии Standard комплектуется двумя подушками безопасности, системой ESP, 16-дюймовыми легкосплавными дисками, светодиодными фарами и аудиосистемой. Модель в комплектации Comfort дополнена медиацентром с 8-дюймовым экраном и кондиционером, и стоит уже 2 720 000 р. Комплектацию Elite отличают боковые подушки безопасности, мультируль, панорамный люк, воздуховоды для заднего ряда сидений, подсветка багажника, камера заднего вида и круиз-контроль. Такой седан обойдется в 2 850 000 р. Venucia D60 Plus в максимальной комплектации Luxury получила 17-дюймовые колеса, экран медиацентра диагональю 10 дюймов, 5-дюймовый цветной экран на панели приборов, электропривод водительского кресла и занавески безопасности и два разъема USB. Стоимость «топовой» версии — 2 960 000 р.



от 2 540 000 ₽

от 6 990 000 ₽



HONGQI HS7

Китайский кроссовер Hongqi HS7, являющийся одноклассником таких моделей, как Audi Q7 и BMW X5, доступен в 5- и 7-местном вариантах. Габариты кроссовера – 5035x1989x1756 мм, колесная база – 3008 мм. HS7 оснащается 337-сильным компрессорным V6 объемом 3,0 литра с непосредственным впрыском топлива, 8-ступенчатой АКП и системой полного привода BorgWagner. Пневмоподвеска позволяет изменять дорожный просвет в диапазоне от 188 до 248 мм. Кроссовер предлагается в РФ в максимальной комплектации Executive с обивкой салона кожей, мультимедийной системой с отдельными экранами для пассажиров второго ряда, аудиосистемой Bose с 14 динамиками, 20-дюймовыми легкосплавными дисками, панорамной крышей, подогревом и вентиляцией кресел первого и второго рядов, атмосферной подсветкой и другими опциями. Доплата за 7-местный салон – 100 тысяч рублей.

SOLLERS ST6

Пикап Sollers ST6, производство которого было запущено во Владивостоке на бывших мощностях СП Mazda-Sollers (теперь это ООО «Автомобильные индустриальные технологии»), появился на российском рынке в ноябре с безальтернативным 136-сильным турбодизелем. Теперь же компанию ему составила локализованная бензиновая версия, оснащенная 2,0-литровым турбомотором мощностью 176 л. с. Как и дизельный пикап, такая модификация оснащается 6-ступенчатой МКП и подключаемым полным приводом part-time. Помимо лучшей динамики, а также меньшего шума, у бензиновой версии есть еще одно важное достоинство – она на 100 000 рублей дешевле дизельной. В оснащение начальной версии Base входят система курсовой устойчивости ESC, две подушки безопасности, кондиционер, подогрев передних сидений, круиз-контроль, аудиосистема, электрорегулировка зеркал, а также задние датчики парковки. За доплату в 100 000 рублей можно взять комплектацию Comfort, с бесключевым доступом и запуском двигателя кнопкой, кожаной оплеткой руля, обивкой сидений кожей, мультимедийной системой с сенсорным экраном и камерой заднего вида.

от 2 400 000 ₽



KAIYI X7 KUNLUN

X7 Kunlun – самый большой и самый свежий кроссовер в линейке Kaiyi. Он построен на шасси Chery Tiggo 8 и на домашнем рынке был представлен чуть больше года назад. Длина новинки – больше 4,7 метров, колесная база – 2,8 метра. У нас будет доступна 5-местная версия кроссовера с багажником объемом 546 литров, хотя на китайском рынке также предлагается 7-местная модификация с тремя рядами сидений. В России Kaiyi X7 Kunlun будет представлен в трех комплектациях с бензиновыми турбомоторами Acteco объемом 1,6 и 2,0 литра (186 и 238 л. с.). Оба двигателя агрегируются 7-ступенчатым роботом, разработанным компанией Magna. В ходе адаптации для российского рынка кроссовер получил «зимний пакет», включающий подогревы передних и задних сидений, руля, форсунок стеклоомывателя, а также центральные воздуховоды для задних пассажиров. Kaiyi X7 Kunlun с двигателем 1,6 литра будет предлагаться в двух комплектациях: Comfort и Luxury. В базовой версии кроссовер имеет светодиодную оптику, панорамную крышу, электропривод двери багажника, 14,6-дюймовый экран мультимедиа, сиденья с обивкой из кожи, «зимний пакет», камеры кругового обзора и широкий набор систем активной безопасности, включая системы контроля полосы, слепых зон, функцию автоматической парковки, а также помощи при спуске/подъеме. 2,0-литровая версия кроссовера будет представлена в единственной комплектации Luxury. В список оснащения здесь входит автоматический дальний свет, 20-дюймовые легкосплавные диски, 12,3-дюймовая приборная панель, адаптивный круиз-контроль, беспроводная зарядка, вентиляция передних сидений, продвинутая аудиосистема с 8 динамиками и ряд других опций. Продажи Kaiyi X7 Kunlun стартуют в России в январе. Тогда же будут объявлены цены и комплектации, но производитель заявил, что в начальной комплектации стоить новинка будет менее 3 млн рублей.



«ФРАНЦУЗЫ» ВЕРНУЛИСЬ В РОССИЮ

БЕЗ ГРОМКОЙ ОГЛАСКИ В РОССИИ ВОЗОБНОВИЛИСЬ ПРОДАЖИ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ PEUGEOT И CITROEN, ТОЛЬКО ТЕПЕРЬ ОНИ ПОСТАВЛЯЮТСЯ К НАМ ИЗ... КИТАЯ!

По поводу возобновления поставок на российский рынок автомобилей Peugeot и Citroen не было никаких пресс-релизов, видимо поэтому данное событие не получило широкой огласки в СМИ, хотя на радио и в Интернете уже появляется реклама салонов, торгующих новыми французскими авто. Я наведалься к одному из таких дилеров и убедился: новые Peugeot и Citroen действительно есть в продаже, причем с официальной заводской гарантией!

В шоу-руме дилера «Авангард» были представлены уже знакомые российским покупателям Peugeot 2008, 4008, 5008, а также Citroen C5 Aircross. Но была и новая модель: большой кроссбэк (так именуют его сами французы) Citroen C5 X, который был представлен весной 2021 года и приехал к нам прямиком из Китая. Да-да, он, как и другие модели, предлагаемые российскими дилерами Peugeot и Citroen, выпускается на франко-китайском СП с компанией Dongfeng. Причем, как заявляют сами дилеры, все эти машины – не «серый» импорт: они представлены на официальных российских сайтах марок и обеспечены заводской гарантией!

Цены, конечно, «космос». Так, Peugeot 2008 стоит больше 3,5 млн, Citroen C5 Aircross – около 4 млн, а C5 X – почти 5 млн. И это машины с передним приводом и обычными бензиновыми моторами! Правда, комплектации «жирные» и все с автоматическими трансмиссиями. Плюс дилеры готовы договариваться и могут уступить покупателю несколько сотен тысяч от указанной цены даже без кредитов или трейд-инов.

Чтобы уточнить детали, я позвонил в российское представительство, которое раньше отвечало за продажи и обслуживание «французов». Там меня удивили, заявив, что да, гарантийную поддержку всем новым машинам они действительно оказывают, однако к поставкам не имеют никакого отношения. Как так?! Откуда же у дилеров машины, которые, как они сами говорят, поставляются к нам официально? Как мне объяснили в представительстве, за поставки отвечает ООО «Автомобильные технологии» – новый индустриальный партнер компании «ПСМА Рус», которому передали в управление автозавод в Калужской области.

Кстати, после полугодового простоя, калужский автозавод вновь заработал. Под флагами «Автомобильных технологий» там началась тестовая сборка среднеразмерных кроссоверов неназванной марки, которых до конца года будет сделано около полсотни штук. В следующем году на заводе начнется полноценное серийное производство, и я не удивлюсь, если это будут очередные «китайцы». Если же завод решит возобновить сборку «французов», то как минимум их придется переименовать. Какое название предложили бы вы?

Максим Федоров, фото автора





ПО КАМЧАТСКОМУ ВРЕМЕНИ

ДЛЯ ТЕХ, КТО ЖИВЕТ В ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ, КАМЧАТКА — НАСТОЯЩАЯ ЭКЗОТИКА. С НЕЙ У БОЛЬШИНСТВА АССОЦИИРУЕТСЯ ФРАЗА ДИКТОРОВ ВСЕСОЮЗНОГО РАДИО: «В СТОЛИЦЕ 15:00, В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ-КАМЧАТСКОМ — ПОЛНОЧЬ». А ЕЩЕ В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ ПРЕПОДАВАТЕЛИ, ОБРАЩАЯСЬ К ТЕМ, КТО СИДЕЛ НА ЗАДНИХ ПАРТАХ, ГОВОРИЛИ: «ЭЙ, НА КАМЧАТКЕ, Я КОМУ РАССКАЗЫВАЮ?» В ОБЩЕМ, ДАЛЬ ТАКАЯ, ЧТО ПОНЕВОЛЕ ЗАДУМАЕШЬСЯ, А ЭТО ТОЧНО У НАС?

□ ЕКАТЕРИНА И НИКИТА ЯКОВЛЕВЫ □ ФОТО АННЫ ЕРЕМЕНКО И ДИАНЫ БЛОХИНОЙ



ОДНА ЗНАКОМАЯ МОЛОДАЯ ПАРА

этот полуостров выбрала для свадебного путешествия. Послушав «отчет» молодежи, мы в редакции решили опубликовать их рассказ. Как выглядит самая первая елка, под которой начинается празднование Нового года в стране? Какова дикая природа Камчатки, и где можно посмотреть сивучей в черте Петропавловска? Где отведать наивкуснейшие кулинарные шедевры из настоящих крабов, а не только из «их палочек»? Кстати, тамошние грузвики и спецтехника тоже попали в отчет ребят. Посмотрели мы на все и решили, что это самый подходящий материал для новогоднего номера. Далекая Камчатка, край, с которого начинается Россия.

Расстояние от Москвы до Петропавловска-Камчатского — 6247 км по воздуху. Самолет — единственный транспорт, на котором можно добраться до полуострова. На низкие цены могут рассчитывать пенсионеры, многодетные семьи и люди до 23 лет. Условия у разных перевозчиков немного варьируются друг от друга и зависят от конкретной авиакомпании. Мы попали в одну из вышеперечисленных категорий. Перелет

из Москвы в Петропавловск-Камчатский и обратно обошелся чуть более чем в 15 000 рублей на человека.

Примерно в 4 км от аэропорта Елизово им. Витуса Беринга находится знаменитая скульптура медведей с надписью «Здесь начинается Россия». Это первый неперемный кадр у каждого, кто прилетел на Камчатку. Местные проводники сказали, что в хорошую погоду на заднем плане видны пять камчатских вулканов. Нам с погодой повезло не очень, вулканы не особо видны, зато мишки во всей красе.

Природные достопримечательности — вот что влечет в отпуск на Камчатку туристов и искателей незабываемых впечатлений. Обязательно побывайте на Мишенной сопке — это самая высокая гора города со смотровыми площадками в округе. Если позволит погода, вы увидите с высоты не только Петропавловск, но кроме того Никольскую и Петровскую сопки, а также порт Авачинской бухты и Вилочинский вулкан.

Камчатка с трех сторон окружена водами морей и океана. Изюминка края — побережье с черным вулканическим

песком, которое растянулось на 30 км. Для справки: здесь находится знаменитое Халактырское месторождение титаномагнетитовых песков. Говорят, что толщина песка достигает 20 м! Из этого песка делают на полуострове все для строительства дорог и домов. Мы взяли немного песка на память.

Если закажете экскурсию по окрестностям, смотрите, чтобы туда было можно проехать. Нам повезло — дорогу расчистил бульдозер Shantui SD22S. Серьезный гусеничный «китаец»: прямой отвал с гидравлическим перекосом объемом 6,8 кубометра. А еще у него есть автоматическое расширение гусениц. Мощность мотора Cummins NT855-C280S10 — 220 л. с.

Еще несколько слов о спецтехнике. Рядовая картинка почти любой местной придомовой территории Петропавловска-Камчатского. Гусеничный трактор третьего класса ДТ-75 соседствует с японскими микроавтобусами. Что касается грузовиков, местные не очень жалуют российские марки, хотя они тоже встречаются на дорогах. В основном тут в ходу Isuzu, Mercedes-Benz, Hino, Hyundai и множе-





Встречаются на дорогах и машины-самоделки. Например, на раму собственного изготовления водружен кузов японского микроавтобуса Honda. Двигатель и мосты от Nissan Safari с двумя раздаточными коробками. Шины полноприводного трехосного (!) вездехода российские, компании Avtoros. Очень живучая конструкция: широкопрофильные шины низкого давления, в которых от двух до четырех слоев корда. Посадочный размер от 18 до 21 дюйма. Все переделки зарегистрированы в ГИБДД, с этим тут строго. Проедет там, где тяжелые полно-

ство «китайцев». Они на полуострове прижились.

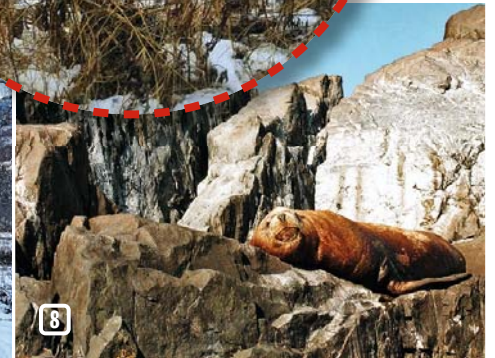
Туристический транспорт на Камчатке состоит из старых японских внедорожников. По уверениям местных, они лучше приспособлены для этих краев. Все с тюнингованной подвеской. В основном в ходу австралийские комплекты Tough Dog и Ironman. Наш гид — сторонник деталей от Tough Dog. Рулевой демпфер, пружины, рессоры, серьги и стремянки. А еще внедорожник с таким тюнингом идет по колею полноприводного грузовика след в след. Здесь это очень важно.

1 Берег держит тяжелую машину, можно ездить по черному вулканическому песку. «И на Тихом океане свой закончили поход» — горлачили мы лесню, популярную во времена юности наших родителей. Тихий океан зимой — волшебство!

2 Это самоделка. На раму собственного изготовления водружен кузов японского микроавтобуса Honda.

3 4 Если захотите сюда добраться самостоятельно — аренда джипа стоила от 3 до 5 тыс. руб. в сутки, но лучше не рисковать и воспользоваться услугами гида. Наш катал по Камчатке Иван Михнев.





приводные грузовики буквально утопают в снегу.

Случается, что в этих краях можно только на ратраках путешествовать. Особенно, если зима выдастся снежной. Остановки «по требованию» запрещены: можно с головой в снег уйти. А еще тут есть медведи и зайцы. Одного даже видели. Зайца, конечно. Сфотографировать только не успели его, уж больно быстро он от нас смотался.

Побывали мы в курортном поселке Паратунка. Этот населенный пункт находится в 70 км от административного центра Камчатского края и знаменит своими лечебными термальными водами. Если захотите сюда добраться самостоятельно — аренда джипа стоила от 3 до 5 тыс. руб. в сутки плюс залог 30 000 руб. Но лучше не рисковать и воспользоваться услугами проводников. Нас

катал по Камчатке Иван Михнев. Привет тебе от Кати и Никиты еще раз и процветания твоему бизнесу!

А вот любоваться на представителей вида ушастых тюленей, сивучей, можно почти в центре Петропавловска-Камчатского. Записывайте координаты: от остановки автобуса «Аллея флота» идет дорога. Идите прямо по ней, пока не увидите воду. Все, вы пришли. Обаятельно-толстые зверюги здесь отдыхают во время отлива. В момент прилива начинается бесплатный цирк на воде: сивучи резвятся, как домашние болонки. Местные говорят, что на Камчатке есть 25 береговых лежбищ сивуча. Это самое доступное.

Если прилетите зимой, вместо покупки магнитиков, прихватите родным гастрономической экзотики. Сходите на Рыбный рынок, что у Комсомольской

площади. Здесь все, чем богат Тихий океан, а также местные реки и озера. Загибайте пальцы: икра горбуши, нерки, кижуча, кеты, чавычи!

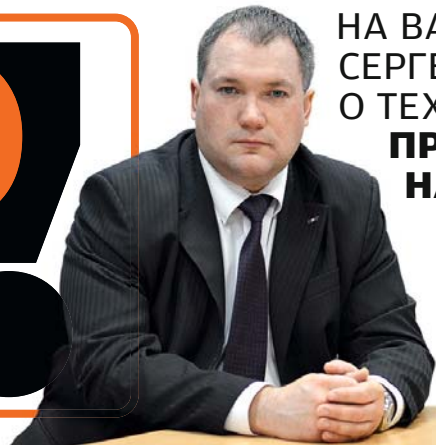
До свидания, Камчатка. Ты навсегда с нами! Прилетим домой — расскажем о тебе, какая ты многолика: снежная и прекрасная. □

5 Красота кругом, куда не посмотри. Обязательно побывайте на Мишенной сопке — это самая высокая гора города со смотровыми площадками.

6 Никольская сопка. Петропавловцы романтично называют это место сопкой любви. Мы проверили — работает! Всем любви, добра и счастья!

7 Это фото из знаменитой ресторации «Камчатка local kitchen». Здесь уха из 5 видов рыбы, паста с морепродуктами, крабовые пирамидки с грибным муссом.

8 Увидеть сивучей вблизи удалось у Никольской сопки со стороны порта.



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

ПРИШЛИ СВОЙ ВОПРОС НА INFO@5KOLESO.RU

❗ ХОЧУ КУПИТЬ ЛЕГКОВОЙ ПРИЦЕП-КОНЕВОЗКУ. ИЗ ДОКУМЕНТОВ НА НЕГО – ТОЛЬКО НОМЕРНОЙ ЗНАК СОВЕТСКОГО ОБРАЗЦА, ЧЕРНЫЙ КВАДРАТНЫЙ. ЕСТЬ ХОЗЯИН ПРИЦЕПА, НО ОН ГОВОРИТ, ЧТО ДОКУМЕНТЫ НА НЕГО УТЕРЯНЫ. МОЖНО КАКИМ-ЛИБО СПОСОБОМ ВЫПРАВИТЬ ДОКУМЕНТЫ НА ПРИЦЕП, И КАКОВА ПРОЦЕДУРА ПЕРЕОФОРМЛЕНИЯ?

❗ Это можно сделать непосредственно при обращении в ГИБДД для регистрации прицепа при его покупке. Для этого вы должны заключить письменный договор купли-продажи, после чего обратиться в ГИБДД для постановки прицепа на учет и выдачи документов взамен утерянных. ГИБДД проведет свою проверку. Если не будет выявлено никаких нарушений (прицеп не окажется в угоне, не собран из запасных частей, не «перебиты» номера), вам выдадут новые документы и поставят прицеп на учет. Из своего опыта – будет лучше, если ставить прицеп на учет вы придете вместе со старым хозяином. Формально это обязательно, но инспектор может проверить личность продавца.

❗ ПРИ ПРОДАЖЕ СВОЕГО АВТОМОБИЛЯ ЗАКЛЮЧИЛ С НОВЫМ ХОЗЯИНОМ АВТО ДОГОВОР КУПЛИ-ПРОДАЖИ. СПУСТЯ МЕСЯЦ ВЫЯСНИЛ, ЧТО НОВЫЙ ВЛАДЕЛЕЦ МАШИНЫ НЕ ПОСТАВИЛ ЕЕ НА УЧЕТ В ТЕЧЕНИЕ 10 ДНЕЙ. КАКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ МЕНЯ И ДЛЯ НЕГО МОГУТ БЫТЬ?

❗ Пока автомобиль числится за вами, у вас сохраняется обязанность платить транспортный налог за автомобиль. Кроме того, на ваше имя могут приходиться штрафы за нарушения, зафиксированные камерами фотовидеофиксации. Чтобы всего этого избежать, вам необходимо обратиться в ГИБДД с заявлением о прекращении регистрации транспортного средства в связи с его отчуждением. Предъявите свой экземпляр договора купли-продажи, и регистрация автомобиля будет прекращена.

❗ МЕНЯ СБИЛА МАШИНА. ПОЗВОНИЛ СЫНУ. ОН ПРИЕХАЛ И ТУТ ЖЕ СТАЛ РАЗБИРАТЬСЯ С ВОДИТЕЛЕМ, КОТОРЫЙ МЕНЯ СБИЛ. КОРОЧЕ, УДАРИЛ ЕГО. К НАМ НА АВАРИЮ ПРИЕХАЛА ВТОРАЯ СКОРАЯ И ДИАГНОСТИРОВАЛА ПРИЗНАКИ ИНСУЛЬТА У ВОДИТЕЛЯ, КОТОРОГО УДАРИЛ МОЙ СЫН. КАК НАМ ПОСТУПИТЬ В ЭТОЙ СИТУАЦИИ? НА СЫНА ХОТЯТ ЗАВЕСТИ ДЕЛО, И НЕ ЯСНО: ЧТО ГРОЗИТ СЫНУ, И КТО БУДЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ МНЕ УЩЕРБ, ТАК КАК ТОТ ВОДИТЕЛЬ ЛЕГ В БОЛЬНИЦУ НА МЕДОБСЛЕДОВАНИЕ.

❗ В данном случае ваш сын неправомерно применил насилие в отношении водителя автомобиля. И за это он может быть привлечен к уголовной ответственности,

вплоть до тюремного заключения. Теоретически, есть возможность избежать уголовного наказания, если сумеете договориться с потерпевшим и возместить причиненный ему вред. Но сделать это можно далеко не во всех случаях и не по всем статьям Уголовного кодекса. Как правильно это сделать вам сможет подсказать адвокат. Настоятельно рекомендую нанять адвоката для оказания юридической помощи в рамках расследования дела.

❗ Я ОТУЧИЛАСЬ В АВТОШКОЛЕ. ТЕОРИЮ В ГИБДД СДАЛА С ПЕРВОГО РАЗА, А ВОЖДЕНИЕ – НЕТ. В ИТОГЕ ВСЕМ, КТО НЕ СДАЛ, СКАЗАЛИ ПОДАТЬ ДОКУМЕНТЫ НА ПЕРЕСДАЧУ. ЭКЗАМЕН ПО ВОЖДЕНИЮ НАЗНАЧИЛИ ЧЕРЕЗ 50 ДНЕЙ. ПОДСКАЖИТЕ, ЭТО НОРМАЛЬНО? А РАНЬШЕ ПЕРЕСДАТЬ ВОЖДЕНИЕ НЕЛЬЗЯ?

❗ Сроки пересдачи регулируются наличием «свободных мест» в конкретном отделе ГИБДД. Пересдать экзамены можно не чаще, чем раз в семь дней. Количество попыток не ограничено. Кроме того, результат сдачи теоретического экзамена действует до шести месяцев. По истечении этого срока сдать теорию придется заново. Помните об этом!

❗ МОЙ СЫН КУПИЛ МАШИНУ У ТАК НАЗЫВАЕМЫХ «ПЕРЕКУПОВ» И НЕ СПРОСИЛ НИКАКИХ ДОКУМЕНТОВ ОТ ПРЕЖНЕГО ВЛАДЕЛЬЦА, ДОВЕРЕННОСТИ И Т. Д. ПОЕХАЛ В ГИБДД НА ОФОРМЛЕНИЕ, А ЕМУ ОТКАЗАЛИ НА ОСНОВАНИИ ТОГО, ЧТО ХОЗЯИН ПО УКАЗАННЫМ В ДОГОВОРЕ ПАСПОРТНЫМ ДАННЫМ ДАВНО УМЕР. СЫН В ШОКЕ. ПОДСКАЖИТЕ, ЧТО НАМ СЕЙЧАС ДЕЛАТЬ? ПАСПОРТНЫХ ДАННЫХ ЭТИХ ПЕРЕКУПЩИКОВ СЫН НЕ ЗАПОМНИЛ.

❗ Если между вашим сыном и «перекупками» договор не заключался, то единственное что можно сделать – обратиться в полицию. Можно попробовать обратиться в суд с иском о признании на автомобиль права собственности. Скорее всего, суд такого решения не примет. Однако в процессе могут быть выявлены и установлены наследники умершего хозяина автомобиля, и вы сможете с ними договориться о приоб-

ретении автомобиля. Если найдут мошенников, то все ваши убытки вы сможете взыскать с них.

❗ ВИДЕЛ В МОСКВЕ В НЕСКОЛЬКИХ МЕСТАХ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЙ БОРДЮР, КОТОРЫЙ ВЫСТУПАЕТ НАД ДОРОГОЙ ПРИМЕРНО НА 20 СМ. ОН РАЗДЕЛЯЕТ ДОРОГУ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ И ДЛЯ ТРАМВАЕВ. ЭТО БОРДЮР ДОРОЖНЫМИ ЗНАКАМИ НИКАК НЕ ОБОЗНАЧЕН. В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК И В СИЛЬНЫЙ СНЕГОПАД ЭТОТ БОРДЮР ВООБЩЕ НЕ ВИДНО, И ЛЕГКОВУШКИ НА НЕГО НАЛЕТАЮТ И ЛОМАЮТ ПОДВЕСКУ. ВОПРОС: НАСКОЛЬКО УСТАНОВКА ТАКИХ БОРДЮРОВ ЗАКОННА, И КТО НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ЕСЛИ АВТОМОБИЛЬ ПОЛУЧИЛ ОТ НАЕЗДА НА ЭТОТ БОРДЮР ПОВРЕЖДЕНИЯ?

❗ Если такое ДТП произошло из-за снегопада или иной объективной невозможности увидеть бордюры заранее, то отвечать будут дорожные службы.

На место ДТП обязательно надо вызвать ГИБДД и оформить происшествие.

Обязательно надо будет зафиксировать в схеме все обстоятельства происшествия, включая погодные условия. Также необходимо сделать фото и видео. Тогда у вас будет шанс взыскать в суде причиненный ущерб со служб, ответственных за уборку улиц и обозначение дорожных ограждений.

❗ ЖЕНА, ВЫЕЗЖАЯ С АЗС, НЕ ОБРАТИЛА ВНИМАНИЕ НА ТО, ЧТО НЕ ВЫНУЛА ЗАПРАВочный шланг от колонки из бензобака автомобиля. В ИТОГЕ ОНА ОТОРВАЛА ШЛАНГ.

Сотрудники заправки сказали ей, что вызовут ГИБДД и покажут им видеозапись, как жена отъезжает от АЗС со шлангом из бензобака. При этом жену страждали, что это дело могут квалифицировать, как оставление места ДТП. Это так или нет?

❗ Территория АЗС не является дорогой. Поэтому это не дорожно-транспортное происшествие. Но требовать возмещения причиненного ущерба администрация бензоколонки с вашей супруги, безусловно, вправе. □

«
ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ИЗБЕЖАТЬ УГОЛОВНОГО НАКАЗАНИЯ, ЕСЛИ СУМЕЕТЕ ДОГОВОРИТЬСЯ
»

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+



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

В 2013 ГОДУ Я ПРИОБРЕЛ НОВЫЙ «ЛАРГУС» ВЗАМЕН ТРЕХЛЕТНЕМУ УНИВЕРСАЛУ

«Лада Приора». Отечественный «вагон» был нормальной машиной, но уж больно часто ломался. Не серьезно, но нервы мне выматывал постоянно. Когда прочитал, что АВТОВАЗ начал делать универсал «Логан», то решил: беру! Опять же двигатель и коробка передач на нем по первости были французско-румынские. Нашими были только металл и сборка. Отъездил я на нем три года – только плановые ТО делал, да пару раз лампочки ближнего света менял. В остальном – иномарка, никаких проблем! Вроде и «Лада», но сделана на совесть. В общем, мечта, а не машина. Как-то еду с дачи, меня догоняет микроавтобус. Парень за рулем жестами призывает меня опустить боковое стекло пассажира. Опустил. Он мне кричит, что стопари, у меня не горят, и что он в меня чуть не въехал. Включил аварийку, аккуратно поплелся в гараж. Тестером проверил – датчик включения стоп-сигналов, так называемая «лягушка», намерулась. Поехал в одну известную столичную сеть, которая торгует запчастями и занимается ремонтом авто. Там «лягушка» нашлась. Последняя на складе, сказали в магазине. Выдают мне пластиковый пакет с деталью – на нем фирменные шильдики «Рено» и «Дачия». Тут продавец говорит: «А хотите, мы вам его установим в течение 20 минут?» В принципе, не ахти какая работа, я и сам поменять хотел, но потом передумал. Я же на машине, опять же полчаса лишних есть. В общем, согласился. Загнал «Ладу» в ремзону, пошел кофе пить за счет автосервиса. Обещанные 20 минут прошли быстро, потом еще 15 – машину мне не выдают. Затем мастер-приемщик звонит, что датчик с браком оказался. На складе в магазине такого другого нет, послали машину в другой магазин этой конторы, но он в соседнем районе Москвы, а на часах шесть вечера, пробки начинаются. В общем, пока машина привезла новый датчик, пока его установили на «Ларгус» – прошло почти два с половиной часа, вместо 20 минут. Мастер-приемщик передо мной извиняется. Я ему в ответ говорю, что это первая крупная поломка с машиной. То, что «лягушка» бракованная оказалась, я такой вариант даже и не рассматривал, если бы сам датчик менял! Грешил бы на свою криворукость, типа сломал деталь. Времени, конечно, жаль, но в остальном никаких проблем. И у них запчасти люди делают, как я на своем опыте понял. Всего одна поломка за три года – это не еженедельные заморочки с «Приорой». А тот «Ларгус» я продал через год после памятной «поломки». В «Ларгусе» я не разочаровался, нет, просто знакомые предложили почти новый кроссовер «Рено Дастер». Нашей, российской, сборки. Тот «француз» и сегодня у меня – ездим на нем с зятем. Считаю, что альтернативы для этой машины нет, от того и держимся за него. Как говорится, все бортовые системы работают нормально и вам привет передают.

Павел Измайлов



Рис. Виталия Пудянского



БЫЛО ЭТО УЖЕ ПОЧТИ

30 лет тому назад. Отдал отец свои «Жигули-двойку» для получения водительского опыта мне и брату, нам тогда лет под 20 было. Приключений с автомобилями у нас было много. Случалось, что на ходу крышка капота на ГАЗ-21 «Волга» отрывалась, мы попадали сходу в «озеро» из битума, да много чего было за долгую шоферскую практику, но сейчас о «Жигулях».

Машина была исправная, всегда заводилась с пол оборота. Только заводского стального колпака на заднем левом колесе не было, потерялся где-то. Ну, потерялся и потерялся, на это внимание с братом не обращали. Вот как-то едем по центру Луганска, ул. Советская. Двигатель сначала исправно тянул, потом начал как бы подергиваться, потом вдруг – раз, и мы останавливаемся прямо посередине потока. Я жму на газ, двигатель рычит, а без толку. Вышли из машины – колеса нет! Левого заднего. Болтов тоже, естественно, нет, как и шпилек. Колесо «нашли» потом в нише заднего крыла машины. Затолкали автомобиль в ближайший двор, подняли авто на домкрате, достали колесо. Чтобы закрепить его, отвинтили по одному болту с каждого колеса и потихоньку поехали за новыми болтами и... колпаком. Вывод – в автомобилях нет мелочей! Был бы штатный колпак, то он бы не дал вывалиться колесным болтам, которые выкрутились из тормозного барабана, и мы бы сразу услышали стук. Сейчас-то выглядит смешно, а тогда нам было не до смеха – с братом по жаре в 40 градусов перли ту машину без колеса метров пятьдесят. Буквально на себе тащили! А вокруг нас автобусы и грузовики. Было реально страшно.

Константин Анатольевич Малышенко



Воплоти свои мечты в жизнь

Любое место станет домом

Продажа, аренда и обслуживание жилых прицепов off-road для круглогодичных путешествий, охоты, рыбалки и отдыха!

НОВОГОДНИЕ СКИДКИ



Реклама



Легкость и прочность

Легкий и прочный за счет оригинальной конструкции сэндвич-панелей, что в случае необходимости поможет вам переместить GRASSHOPPER вручную.



Высота внутри

Высота внутри GRASSHOPPER позволит вам находиться в жилом помещении в полный рост.



Удобства и горячая вода

Наличие душа и туалета делает ваш отдых комфортным, а бойлер обеспечит вас горячей водой.



Солнечные батареи

Солнечные батареи позволят вам быть независимыми от внешней электросети.



Спальные места

Мягкие спальные места превратят ваш сон в безмятежный.



Москитные сетки

Москитные сетки на окнах, люке и сдвижная москитная сетка на входной двери оградят вас от назойливых насекомых.



Холодильник

Холодильник сохранит ваши продукты и позволит вам насладиться прохладными напитками в жару.



OFF-ROAD

Жилой прицеп GRASSHOPPER разработан для езды по бездорожью, горной местности, лесу или песку.

Много готовых моделей. Выполним заказ по вашему проекту.



Отдел продаж + площадка осмотра готовых изделий в ТЦ «DEXTER» (78-й км МКАД).

отдел продаж: +7 (499) 130-19-90
отдел аренды: +7 (925) 249-35-50

grasshopper2022@mail.ru (г. Москва)
www.grass-hopper.ru

vk.com/grasshopper2023
t.me/grasshopper2023



LEMARC НОВОЕ ИМЯ ПРАВИЛЬНОГО ВЫБОРА



- Легкий холодный пуск
- Чистота и защита двигателя
- Экономия топлива*



lemarc.ru

QUALARD NEO** — линейка синтетических моторных масел премиального уровня, специально разработанных для автомобилей, оснащенных системами доочистки выхлопных газов.

Уникальная комбинация высокоактивных молекул, используемых в линейке NEO, эффективно удаляет загрязнения и защищает двигатель.

Разработано специально для современных двигателей, включая турбированные, двигатели с непосредственным впрыском топлива и двигатели, оснащенные системой «старт-стоп». Моторное масло Lemarc QUALARD NEO подходит для бензиновых двигателей гибридных автомобилей.

* Эффект экономии топлива достигается за счет снижения гидродинамических нагрузок. ** НЭО.