



HAVAL H3
НЕ «ЧЕРНЫЙ»
КВАДРАТ



JAECOO J8
БИЛЕТ
В БИЗНЕС-
КЛАСС

№ 6 (368) ИЮНЬ 2024 5KOLESO.RU

НОВИНКИ ПЕКИНСКОГО АВТОШОУ

5 КОЛЕСО



GAC GS3

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

ТЕСТЫ

- EVOLUTE i-SPACE
- HAVAL H3
- GEELY ATLAS
- JAC T9
- JETOUR X70 PLUS

МОТОПАРК

- GROZA XS800N
- TOUGHMAN
- VOGЕ DS300

SUZUKI JIMNY 5 DOORS ХАРДКОР-КАФЕ НА ЧЕТВЕРЫХ

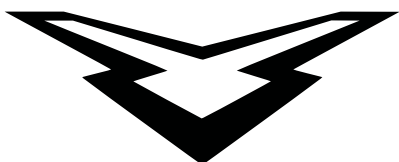


НЕ РАМНЫЙ БОЙ
СРАВНЕНИЕ
JETOUR T2 И TANK 300



4 607012 120076

24006>



KAIYI

ЭНЕРГИЯ ТВОЕЙ ЖИЗНИ

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

КАИУ Х7

НОВЫЙ ФЛАГМАНСКИЙ КРОССОВЕР

Уже в продаже!



ВОПЛОЩЕНИЕ ВАШЕЙ ЭНЕРГИИ



АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА

ЕСЛИ У ВАС НЕТ ПРОБЛЕМ С ПРОИЗНОШЕНИЕМ НАЗВАНИЙ ВСЕХ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ И ИХ ЗАПОМИНАНИЕМ, ОПРЕДЕЛЕННО, ВЫ ЧЕЛОВЕК, ОВЛАДЕВШИЙ МНЕМОНИКОЙ ИЛИ ОБЛАДАЮЩИЙ ЭЙДЕТИЧЕСКОЙ ПАМЯТЬЮ, А ИЗУЧЕНИЕ НОВЫХ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ ДЛЯ ВАС НЕ СТАНЕТ СЛОЖНОСТЬЮ.

СЕЙЧАС, КОГДА НАЗВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ БРЕНДОВ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ, представленных у нас, воспроизводятся фонетически близко к европейским словам, с произношением у большинства людей трудностей не возникает. Ну, например, Great Wall, всем понятно, как это переводится, Navai некоторые произносят на русский лад, но и к этому все привыкли, то же самое относится и к Geely, VAIC, Jetour, Exeed, Chery и многим другим названиям, ставшим для нас повседневными. Даже марка Changan хотя и не звучит по-европейски, но перевод имеет вполне автомобильный: «долговременная безопасность».

Так вот, про запоминание и произношение. В начале «нулевых» был у нас в редакции такой автомобиль — Yangzi YZK1026CT2SY, замечательный пикап, хотя и часто ломался, зато обладал приличной грузоподъемностью, и наш водитель на нем журналы развозил. Но была одна проблема: когда он заезжал на закрытую территорию, надо было выписывать пропуск. Охранники долго переспрашивали, как машина называется, у большинства так и не получалось ее правильно зафиксировать в документах, тратилась масса времени и усилий. Паша, так водителя звали, уставал больше не от основной работы, а от объяснений с вахтерами и другими сотрудниками при службе. И тогда, нет он не уволился, а проявил сообразительность и приспособил логотип МАЗ на радиатор. Проблема «испарилась», и его сразу запомнили. МАЗ еще несколько лет трудился у нас в редакции безо всяких проблем с произношением.

Вот и компания «Производство легковых автомобилей» (ПЛА) решила без фонетических трудностей обойтись. Согласитесь, ведь насколько привычнее для отечественного уха звучит «Волга», а не Changan. Но они еще дальше пошли: рестайлинг решетки заказали, и солидно ведь получилось. Но вот премьер Мишустин не оценил, руль-то могли русский сделать, говорит. Но это, конечно, не дело премьера — разбираться в тонкостях автомобильного производства. Представляете, олень посередине руля, а внутри — подушка безопасности. И как он себя поведет в случае, не дай бог, катастрофы, кто знает? А ведь еще надо много дополнительных испытаний провести, сертификацию пройти, и срок запуска моделей неумолимо стремится к бесконечности. Но уверен, что премьер догадывается, какой высокий у нас потенциал, ведь еще сколько замечательных брендов невостребованными остались: тут и «Чайка», и «Победа», и ЗИМ. Сколько еще запусков можно сделать. А ведь «Победу» в свое время и на Западе заметили.

Старейший британский журнал The Motor писал про нее: «Автомобиль «Победа», полностью русского производства, почти неизвестен в Западной Европе. Как переднее, так и заднее сиденье диванного типа предоставляют достаточно места для 6 человек и вполне комфортны. «Победа» имеет некоторое внешнее сходство с автомобилем «Стандарт Вангард», и черта, обращающая на себя внимание, — это очень большой клиренс, рассчитанный, без сомнения, на езду по исключительно плохим русским дорогам. Если не считать внешнего оформления, которое до некоторой степени имеет английский стиль, то во всей конструкции преобладает американское влияние». Не уверен, что в нынешнем веке какое-то из авторитетных иностранных изданий напишет про наш автомобиль полностью отечественного производства. Но ведь как бы хотелось! □



Рис. Виталия Подвицкого

JETOUR

— Drive Your Future¹ —

СОЗДАН ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ



jetour-ru.com

1. управляй будущим 2. икс70 Плюс 3. икс90 Плюс 4. Дэшинг
Реклама. 18+. Подробности на сайте: jetour-ru.com

18



ПОДИУМ

- 8** GAC GS3
- 10** BEIJING AUTO SHOW 2024
- 16** МА ГУЙЧАО, FAW BESTUNE

ПОЛИГОН

- 18** HAVAL H3
- 22** JAECOO J8
- 26** EVOLUTE i-SPACE
- 30** JAC T9
- 34** SUZUKI JIMNY 5 DOORS
- 38** JETOUR T2 ПРОТИВ TANK 300
- 44** JETOUR X70 PLUS
- 48** GEELY ATLAS
- 52** HONGQI H9

МОТОПАРК

- 56** НОВОСТИ
- 57** VOGЕ DS300
- 58** CFMOTO CFORCE 600 OVERLAND EPS
- 60** GROZA XC800N TOUGHMAN
- 62** RM SPORT



38

JETOUR T2 ПРОТИВ TANK 300



GENESIS



ВАШ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

62



ГАРАЖ

- 64** КАТАЛИТИЧЕСКИЕ НЕЙТРАЛИЗАТОРЫ
- 66** МОТОРНЫЕ МАСЛА MIRAX
- 67** НОВОСТИ
- 68** БРЕНД TMI TATSUMI
- 70** РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАВОД BIRINCHI В УЗБЕКИСТАНЕ

КОМТРАНС

- 74** «ТРАНСПОРТФЕСТ»
- МАГАЗИН**
- 76** НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ
- ПАРКОВКА**
- 78** ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ
- 80** ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



МЫ В TELEGRAM

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 6 (368) июнь 2024

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ
ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ
ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОН СИКУЛЕР

РЕДАКЦИЯ НАТАЛЬЯ УМНОВА
 МАКСИМ ФЕДОРОВ
 СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР МАРИЯ ФЕДОРОВА
ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

ЦВЕТКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ АЛЕНА КЕЧИНА

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

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

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

WWW.SKOLESO.RU
ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО»

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

Тираж – 152 000 экземпляров СВОБОДНАЯ ЦЕНА

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

Выходит с сентября 1993 года

УЧРЕДИТЕЛЬ/ИЗДАТЕЛЬ 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 25.05.2024
 Дата выхода в свет 27.05.2024

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



БОЛЬШЕ ВПЕЧАТЛЕНИЙ ВМЕСТЕ!



РЕКЛАМА

ПОЛНЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ТЕХНИКИ НА [CFMOTO.RU](https://www.cfmoto.ru)

2 ГОДА ГАРАНТИИ
БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОБЕГА

8 800 555 1422

СЕРВИС И ЗАПЧАСТИ
В ЛЮБОМ РЕГИОНЕ РОССИИ



МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

В РОССИЮ ПРИЕХАЛ НОВЫЙ КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР GAC GS3. ГЛАВНОЙ ЦЕЛЕВОЙ АУДИТОРИЕЙ НОВИНКИ В КОМПАНИИ GAC MOTOR ВИДЯТ МОЛОДЕЖЬ.

ЕСЛИ, ГОВОРЯ ПРО МОЛОДУЮ АУДИТОРИЮ, китайцы имели в виду современный дизайн и передовые технологии — они попали в точку. Выглядит новинка интереснее иных европейских одноклассников! Острые линии выштамповок на боковинах кузова образуют сложный геометрический узор, которому вторят «граненые» бамперы и светодиодная оптика с ломаной линией ходовых огней. Новый GAC GS3 получился ярким и самобытным, что с современными китайскими автомобилями случается нечасто.

Несмотря на компактные габариты (длина — 4410 мм, ширина — 1850 мм, высота — 1600 мм), GAC GS3 обладает вместительным салоном с просторным задним рядом. При складывании второго ряда сидений, багажник трансформируется в пространство с ровным полом объемом 1271 л. Помимо вместительного багажника, новый GS3 обладает 21 отсеком для хранения. Впрочем, этим славятся многие кроссоверы из Китая, так что новинка от GAC Motor лишь подтвердила приоритеты китайцев, которые ставят во главу угла комфорт пассажиров. Как и любовь к гаджетам: на торпедо установлены два 10,25-дюймовых дисплея, работающих под управлением 8-ядерного процессора. Но при этом управление

климат-контролем не встроено в дисплей мультимедиа, а выведено на отдельный аналоговый блок: за это китайским дизайнерам и конструкторам отдельное спасибо.

Вне зависимости от версии, силовой агрегат у GAC GS3 один — это бензиновая турбочетверка 1.5T GDI и 7-ступенчатый робот с двойным сцеплением мокрого типа. Привод — передний. Мотор выдает 170 л. с., позволяя легкому кроссоверу ускоряться до сотни всего за 7,5 секунды. При этом, расход топлива составляет всего 5,9 л/100 км, что является одним из лучших показателей в классе. Подвеска — простая, из разряда «ломаться нечему»: спереди — McPherson, сзади — торсионная балка, которая ставит точку в вопросе наличия полноприводной версии. В перечень электронных ассистентов модели входит адаптивный круиз-контроль с автоторможением. Кстати, система стабилизации здесь новейшая — Bosch 9.3.

Кроссовер GAC GS3 будет представлен на российском рынке в трех комплектациях, рассчитанных на разный уровень запросов и размер кошельков. Отдельной строкой идет «гоночная» версия R-Style, которая отличается оригинальным обвесом и 19-дюймовыми колесами с шинами Michelin Pilot Sport 4. □





ПО ПЕКИНСКОМУ ВРЕМЕНИ

АВТОСАЛОНЫ ДЕТРОЙТА И ЖЕНЕВЫ УШЛИ В НЕБЫТИЕ, ОСТАВШИЕСЬ ГДЕ-ТО В ПРОШЛОЙ ЖИЗНИ. ТЕПЕРЬ ГЛАВНЫМИ И ЕДИНСТВЕННЫМИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ВЫСТАВКАМИ МИРОВОГО УРОВНЯ, ГДЕ НАС ЖДУТ И КОТОРЫЕ ДЛЯ НАС АКТУАЛЬНЫ, ЯВЛЯЮТСЯ КИТАЙСКИЕ МОТОР-ШОУ. РАССКАЗЫВАЕМ, ЧТО ИНТЕРЕСНОГО НАМ УДАЛОСЬ УВИДЕТЬ НА АВТОСАЛОНЕ В ПЕКИНЕ, И ЧЕМ ВООБЩЕ ЖИВЕТ КРУПНЕЙШАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДЕРЖАВА

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА

ПО ОБЪЕМАМ продаж автомобилей Китай давно перегнал США и сейчас стремится занять лидирующие позиции на экспортных рынках. Китайский автопром захватывает мир? Пока речь идет, скорее, о захвате рынков развивающихся стран, таких как Россия или Бразилия. Ну и рынков китайских провинциальных городов. В том же Пекине, где уровень доходов у населения выше, чем в среднем по стране, из четырех машин, остановившихся у стоп-линии на светофоре, лишь одна будет китайской (причем в большинстве случаев это электрическое такси местного госконцерна BAIC), а остальные — локализованные иномарки. Китайцы, если у них есть деньги, предпочитают покупать Audi, Mercedes-Benz, BMW, Tesla, VW или Buick, который здесь прижился и чувствует себя даже лучше, чем в родной Америке. Но если отъехать от китайской столицы на пару сотен километров, то картина на дорогах будет совсем другой. Здесь уже преобладают местные автобренды, но модельный ряд сильно отличается от того, что мы видим в России.

Несмотря на кажущееся разнообразие «китайцев», заполонивших российский рынок, на самом деле, до нас не доезжает и десятая часть всех моделей, что продаются в самом Китае! Это лишний раз подтвердил и нынешний Пекинский автосалон, который буквально ввел в ступор невероятным количеством новинок, а также... практически полным отсутстви-

ем информации по ним. Поймать «языка», который расскажет про интересующую машину тоже оказалось проблемой — говорящих по-английски представителей брендов на выставке было меньше, чем машин некогда привычных нам марок. Стендистки лишь смущенно улыбались, пытаются понять, чего я от них хочу, и тыкали в QR-код для WeChat — мол, вся информация там... По моим приблизительным подсчетам, в Пекине показали где-то полторы сотни новинок, и большая часть из них не будет официально представлена в России. Поэтому в обзор мы включили в основном те модели, которые можно будет купить у нас, и по которым удалось собрать хоть какую-то информацию.

ОТ ВНЕДОРОЖНИКОВ ДО МОТОЦИКЛОВ

На Пекинском автосалоне состоялась мировая премьера Haval H9 второго поколения, и тогда же было официально объявлено, что такой внедорожник появится в России.

В Пекине много дорогих немецких машин: здесь можно встретить даже Audi A8 L Horch, который вы не найдете в самой Германии.

Первое поколение Haval H9 выпускалось десять лет, причем некоторое время этот внедорожник даже собирали в России, на заводе в Тульской области. Информация, что его преемник также будет локализован в нашей стране, подтверждения пока не получила. Но исключать такой вариант нельзя: многое будет зависеть от ставки утилизационного сбора, которую планируется повысить в этом и последующих годах, а также от объемов, которые способен поглотить российский рынок.

Внешне H9 напоминает новый Land Rover Defender, но, в отличие от последнего, китайский внедорожник имеет несущую раму и неразрезной задний мост. По сравнению с Haval H9 первого поколения, новинка стала заметно крупнее: ее длина — 4950 мм, колесная база — 2850 мм. Салон здесь такой же просторный, как в Tank 500: при трехрядной компоновке на галерке не тесно даже рослому пассажиру. Но про отделку такого не скажешь, материалы здесь попроще: вместо кожи на сиденьях использован кожзам, а на дверных картах и вовсе — жесткий пластик. Впрочем, от этого новинка не выглядит бюджетней. У внедорожника — электронная панель приборов диагональю 12,3 дюйма, а мультимедийная система имеет экран 14,6 дюйма. В оснащение входят камеры кругового обзора, передние сиденья с функцией массажа, вентиляцией и обогревом и многое другое. На версии для России также добавятся подогревы второго ряда сидений, лобового стекла и руля.

Haval H9 по умолчанию оснащен полным приводом. При этом вариантов двигателя здесь два. На китайском рынке



Haval H9



Haval H9



Tank 700



Jetour T1



Jetour T5



Jetour T1



он доступен с 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 218 л. с. в паре с 8-ступенчатым автоматом, а также турбодизелем объемом 2,4 л и мощностью 184 л. с., который сочетается с 9-ступенчатой АКП. Будем надеяться, что в России ассортимент двигателей не урежут и дизельный вариант также будет доступен покупателям. Серийное производство Naual N9 второго поколения уже стартовало. Купить его в Китае можно будет в начале лета, а у нас новый внедорожник появится осенью. Причем продавать эту модель будут в новой дилерской сети Naual Pro, где представлены модели с расширенным внедорожным потенциалом. Цены будут объявлены ближе к началу продаж.

А еще концерн GWM решил зайти в новую для себя нишу, начав выпуск мощных и дорогих мотоциклов под маркой Soou. Первенец новой марки — «турист» с 8-цилиндровым оппозитным мотором. Ранее мировой мотопром ничего подобного не выпускал! Премьера нового двигателя прошла на Пекинском автосалоне, а вот сам мотоцикл показали позднее на отдельной презентации, чтобы не мешать авто и мототематику в одну кучу. Новинка получилась внушительной: длина «туриста» — 2660 мм, а масса — более 400 кг. Двухлитровый мотор

агрегатируется с 8-ступенчатым роботом, а в оснащение входит подогрев сидений и адаптивные амортизаторы. В России ничего о планах продаж мотоциклов Soou не знают, но премиальная мотоновинка могла бы оказаться востребованной среди покупателей моделей Tank и Wey.

Кстати, две эти марки тоже порадуют нас новинками. В этом году на российском рынке должен появиться большой рамный внедорожник Tank 700, а также кроссовер Wey 07 — оба с гибридным приводом. В них (как и в Naual N9) мне удалось не только посидеть на выставке, но и проехать за рулем по полигону GWM в Баодине! Правда, весь тест-драйв представлял собой короткий участок разгона с последующим прохождением «змейки» и небольшой внедорожной рампой для «Танков». Оценить ходовые качества новинки в таких условиях, как вы понимаете, было достаточно проблематично, поэтому подождем их появления в России.

БОЛЬШИЕ ПЛАНЫ

В начале весны марка Jetour раскрыла многообещающие планы по запуску новинок на российский рынок. До 2027 года марка планирует привезти к нам кучу моделей, от кроссоверов до больших рамных внедорожников и пикапов, как с гибридным, так и полностью электрическим приводом! И вот постепенно «джетуровцы» выводят ранее анонсированные новинки на суд общественности.

Первая модель из новой «внедорожной» линейки Jetour, которую показали в Пекине — это кроссовер T1. Новинка

построена на том же шасси, что и Jetour T2. У нее та же колесная база, но при этом кузов чуть короче, уже и ниже. Причем короче кроссовер стал не в ущерб размерам

салона: просто с кормы убрали квадратный кофр с докаткой. По дизайну Jetour T1 уже не похож на Defender: теперь в его внешности есть общее с моделями Jeep. Интерьер новинки по стилю повторяет Jetour T2, но есть и отличия. Так под центральным дисплеем появился ряд физических клавиш, которые позволяют управлять различными функциями автомобиля, не заезжая в меню медиасистемы. При этом блок плохо различимых кнопок на центральной консоли заменили на стандартные клавиши черного цвета. Jetour T1 появится в России в начале следующего года с бензиновыми турбомоторами, а к концу 2025 года на наш рынок выйдет и его подзаряжаемая гибридная версия с суммарным запасом хода 1200 км.

Еще одна премьера Jetour в Пекине — это большой электрический внедорожник T5, который показали в статусе концепта. Габариты модели впечатляют: длина 5,4 метра, ширина и высота — около двух метров. На его фоне даже Tank 500 будет смотреться скромно. Новинка получит электрический привод суммарной мощностью 1360 л. с. (в полтора раза мощнее Tesla Cybertruck) с фантастическим крутящим моментом 17 000 Нм! Среди заявленных фишек электрического внедорожника — разворот на месте за счет разнонаправленного вращения колес. В основе Jetour T5 — новое рамное шасси, на базе которого будет построено несколько моделей, включая более компактный внедорожник Jetour T3 (длина 5,2 метра) и пикап под индексом P3 (длина 5,5 метров). Jetour T3 выйдет на российский





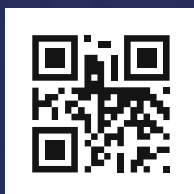
TATSUMI



タツミパフォーマンススペアパーツ

Автокомпоненты TMI TATSUMI

Японские традиции инженерного искусства



www.tatsumi.ru

Реклама

TecDoc®
DATA SUPPLIER

* поставщик данных



Changan Nevo E07



Rox 01

рынок в начале 2026 года, P3 — в конце, а T5 должен появиться у дилеров в первом квартале 2027 года.

Не секрет, что марка Jetour — одно из множеств ответвлений концерна Chery. Но есть важный нюанс: в отличие от Exeed, Jесoo или Omoda, эта марка зашла к нам не через российского дистрибьютора, а напрямую. Мне это напоминает историю с концерном Great Wall Motor, у которого вначале тоже был российский дистрибьютор. Но с ним у GWM не заладилось, поэтому китайцы решили открыть собственное представительство. И тогда в нашу страну полились миллиардные китайские инвестиции: был построен новейший завод, недавно по соседству открылся завод двигателей, а продукция GWM (в первую очередь это кроссоверы Haval) входит в перечень самых популярных иномарок в России. В Jetour про локализацию подробностей не говорят, но учитывая планы по повышению утилизационного сбора, без собственного завода в России им не обойтись.



Rox 01

АВТОМОБИЛЬ-ТРАНСФОРМЕР

Китайский госконцерн Changan представил в Пекине электрический кроссовер Nevo E07. Новинка имеет внушительные габариты: ее длина — свыше пяти метров, а ширина — больше двух. Заявлено, что эта модель является «электричкой» нового поколения: она оснащена искусственным интеллектом и может легко менять свое программное обеспечение. Но, главная «фишка» Nevo E07 — это кузов-трансформер, который позволяет превратить кроссовер в пикап.

Этот электромобиль построен на новой платформе SDA с двумя типами привода. В заднеприводном варианте он оснащается 342-сильным мотором, а в полноприводном — парой электродвигателей суммарной мощностью 597 л. с. Прочие технические характеристики модели пока не раскрываются, хотя это уже давно не концепт: ее производство идет полным ходом на новейшем заводе Changan в Юбэе. По поводу поставок этой модели в Россию информа-

ции пока нет. Но Changan и ранее официально не привозил к нам «электрички». Возможно, с появлением Nevo E07 что-то изменится.

ОТ ПЫЛЕСОСОВ К МАШИНАМ

Чтобы понять, какого уровня достиг китайский автопром, стоит рассказать про стартап Rox Motor. Если у вас есть лишние деньги и желание выпустить собственный автомобиль, в Китае это сделать проще простого: здесь есть вся необходимая производственная и конструкторская база. У владельцев Rox Motor с финансами все хорошо — им помогли успешные продажи роботов-пылесосов Roborock. Поэтому они и решили диверсифицировать бизнес, взявшись в 2021 году еще и за автомобильное направление. И вот, всего три года спустя, готов первый продукт стартапа — пятиметровый гибридный внедорожник Rox 01, премьера которого состоялась в Пекине.

Дизайн внедорожника придумывали итальянцы, а за техническую часть отве-

чал китайский автоконцерн BAW, который также собирает новинку. Внедорожник оснащается подзаряжаемой гибридной силовой установкой мощностью 476 л. с. и полным приводом. Батарея емкостью 56 кВт·ч позволяет проехать до 235 км в режиме «электрички», а суммарный запас хода достигает 1338 км. Но самое интересное, что в настоящее время Rox 01 проходит сертификацию в России! Так что ждем внедорожник от производителя пылесосов.

НЕ ТОЛЬКО КИТАЙ

Учитывая интерес самих китайцев к машинам иностранных брендов, было бы странно, если бы их не показали в Пекине. Но при этом многие из этих новинок несут в себе частицу китайских технологий.

Так, британский Mini отметил премьерой компактного электромобиля (то ли хетчбэка, то ли кроссовера) Aceman созданного совместно с... Great Wall Motor! Длина новинки — чуть больше четырех метров, но салон рассчитан на пятерых седоков. Электромобиль доступен исключительно с передним приводом и двигателями мощ-



Mini Aceman



Mercedes-Benz G 580 EQ

ностью 184 и 218 л. с., оснащенными батареями емкостью 40,7 и 54,2 кВт·ч соответственно. Изначально производство будет налажено в Поднебесной, на мощностях GWM, но к 2026 году выпускать кроссовер также будут и в Великобритании.

Mazda показала в Пекине большой (длина — почти пять метров) лифтбэк EZ-6 — формального преемника нынешней «шестерки». Но с предшественником эта новинка не имеет ничего общего: она разработана СП Changan-Mazda на китайском шасси EPA1 с задним приводом и, по сути, является немного видоизмененной версией модели Shenlan SL03. О «Мазде» здесь напоминает только оптика и имитация радиаторной решетки, а также переработанный дизайн торпеды в салоне. Как и исходный Shenlan SL03, Mazda EZ-6 будет доступна в варианте подзаряжаемого гибрида и «электрички». Еще одной пекинской новинкой Mazda стал кроссовер Arata. Он создан на той же платформе EPA1, что



Mazda EZ-6



Mazda Arata

и у лифтбэка, но, в отличие от последнего, пока находится в статусе концепта. Ожидается, что этот кроссовер выйдет на рынок в следующем году под индексом EZ-60.

Еще три года назад Mercedes-Benz показал концепт электрического «Гелендвагена», и вот в Пекине состоялся дебют его серийной версии. Mercedes-Benz G

580 EQ отличается от бензинового отсутствием радиаторной решетки, вместо которой появилась вставка со светодиодной окантовкой. Запаску на двери багажника заменили на бокс для хранения зарядки и внедорожного инвентаря. «Электрогелик» оснащается четырьмя электромоторами, по одному на колесо, мощностью 147 л. с. каждое, и четырьмя двухступенчатыми редукторами. Привод суммарной мощностью 588 л. с. позволяет ускоряться до сотни с места за 4,7 с. Внедорожник оснащен батареей емкостью 116 кВт·ч (из-за нее машина потяжелела до 3085 кг) и может проехать до 470 км без подзарядки. Электропривод наделил модель новыми «суперспособностями»: она умеет делать «танковый» разворот на месте и уменьшать радиуса поворота путем блокировки одного из колес.

Прототип электрического кроссовера smart Concept #5 — самого большого в линейке SUV-моделей бренда — это уже наполовину «китаец». От Mercedes-Benz здесь остался только дизайн, а всю «начинку» разработали конструкторы Geely. Бортовая электроника новинки работает на новом чипе AMD V2000 и обладает искусственным интеллектом. Электрокар построен на новой 800-вольтовой архитектуре и способен подзарядиться до 80% всего за 15 минут. На одном полном заряде батарей кроссовер может пройти до 550 км, но это пока предварительные данные: премьеры серийной версии новинки пройдет позже, а ее выпуск начнется осенью. □



smart Concept #5



В ГАРМОНИИ С СОБОЙ И АВТОМОБИЛЯМИ

МА ГУЙЧАО, РУКОВОДИТЕЛЬ FAW BESTUNE В РОССИИ, РАССКАЗАЛ О ТОМ, ЧТО ПОЛИТИКА КОМПАНИИ – САМЫЙ ВАЖНЫЙ ФАКТОР ПРИ ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЙ, ПОДЕЛИЛСЯ ИНФОРМАЦИЕЙ О ТОМ, ЖДАТЬ ЛИ ПОЛНОПРИВОДНЫЕ МОДЕЛИ, ОБЪЯСНИЛ, ЧЕМ ОТЛИЧАЕТСЯ КИТАЙСКИЙ ПОКУПАТЕЛЬ АВТОМОБИЛЕЙ ОТ РУССКОГО И КАКАЯ РАЗНИЦА МЕЖДУ КИТАЙСКОЙ КУХНЕЙ В РОССИИ И АУТЕНТИЧНОЙ В КИТАЕ. **БЕСЕДОВАЛ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ**

❑ Скажите пару слов об истории компании FAW, ведь она по праву считается родоначальником китайского автопрома. Кому сейчас принадлежит FAW Group, и как появился бренд Bestune?

❗ Днем основания компании считается 15 июля 1953 года, тогда, можно сказать, зародился китайский автопром. В то время компания была известна как «Первый автомобильный завод», и мы производили лицензионные грузовики в городе Чанчунь. Сейчас FAW занимает лидирующие позиции в автомобильной промышленности Китая. И это правительственная компания. В 2006 году FAW начал производить автомобили под брендом Besturn, а через 12 лет его переименовали в Bestune: от английского best — «лучший» и tune — «мелодия», «гармония», подразумевающая симбиоз лучшего в автомобиле.

❑ По продажам грузовых автомобилей FAW занимает по итогам прошлого года 4 место в РФ, и это хороший показатель. Но вот по легковым автомобилям — лишь 12 место несмотря на то, что в прошлом году продажи увеличились более, чем в 3 раза. Почему такой дисбаланс?

❗ Российский рынок растет, и мы собираемся представить в этом году две модели, а в следующем — еще несколько моделей, сейчас как раз разрабатывается стратегия для освоения рынка. Я уверен, что это позволит нам в ближайшее время занять устойчивое положение на рынке РФ и показать достойные результаты.

❑ Есть ли у компании план по увеличению доли легковых автомобилей в России, или нынешние показатели вас устраивают?

❗ К сожалению, не могу сказать про долю рынка в процентах, все зависит от его объема, но уже в этом году мы планируем продать 10 000 автомобилей.

❑ Кого вы считаете своими конкурентами на российском рынке?

❗ Прежде всего это модели китайских брендов, таких как Haval, Chery, Geely и Changan.

❑ Какой объем автомобилей необходимо продавать, чтобы всерьез задуматься об открытии собственного производства в нашей стране, ведь повышение утилизационного сбора негативно отражается на их цене?

❗ Многие компании хотят собирать автомобили на российском рынке. Если мы увидим необходимость такого шага, то решение об открытии производства будет принято. Я лично занимаюсь только импортом, но, вообще, мы внимательно следим за ситуацией. Если стратегия и политика нашей компании на рынке поменяются, то даже если мы продадим всего один автомобиль, все равно будем налаживать производство здесь.

❑ Какая ситуация с экспортом автомобилей FAW в европейские страны, какие трудности с этим возникают и как решаются?

❗ Что касается европейских продаж, то это вопросы глобальной стратегии, и я просто не уполномочен отвечать на такие вопросы.

❑ А в России какие-то сложности у вас есть?

❗ Вообще, здесь корректнее было бы говорить не о сложностях, а о тех вопросах, которые мы сами себе задаем. Хорошая ли у нас продукция, достаточно ли мы адаптированы для российского рынка, качественный ли у нас сервис, и удовлетворены ли наши покупатели постпродажным обслуживанием?

❑ Как кроссоверы, так и обновленный лифтбэк Bestune B70, который поступит в продажу во втором

полугодии, не оснащены полным приводом, хотя кроссоверы дочерней компании Hongqi им оборудованы. Скажите, появится ли Bestune с полным приводом?

❗ Да, конечно, мы думаем об этом, поскольку видим, что среди россиян очень популярны автомобили с полным приводом. И эта функция для наших автомобилей находится в разработке. Я со своей стороны сделаю все возможное, чтобы полный привод появился в России так скоро, насколько это возможно.

❑ Какое основное отличие покупателей автомобилей в России от китайских покупателей?

❗ Сейчас в Китае стремятся приобретать, прежде всего электромобили, поскольку это поддерживается государством. Строится большое количество зарядных станций, чтобы владельцам было удобно и это стимулировало продажи электромобилей.

❑ Почему не удался проект сборки кроссовера Lada X-Cross 5 в Санкт-Петербурге, основой для которого должен был стать Bestune T77?

❗ Давайте посмотрим на это с другой стороны. Сейчас мы планируем новые поставки Bestune T77, который продолжает продаваться на российском рынке. Все остальные вопросы связаны непосредственно со стратегией нашей штаб-квартиры, а я занимаюсь только импортом.

❑ Скажите пару слов о себе. Давно ли вы работаете в компании, чем занимались до этого, на каком автомобиле ездите и чем любите заниматься в свободное время?

❗ Я работаю в компании уже 8 лет. Был региональным менеджером в Латинской Америке, в таких странах, как Чили и Эквадор. Потом переехал в Юго-Восточную Азию, работал в Мьянме, Вьетнаме и Филиппинах. А оттуда уже приехал в Россию. Я вожу FAW Bestune T55 и люблю играть в бадминтон.

❑ Что вы делаете в России в свободное время, и как вам местная кухня?

❗ Мне нравится гулять в Измайловском парке. Русская кухня мне тоже нравится. А вообще, честно говоря, мы только на 20% адаптируемся к российской кухне, а 80% — это местная китайская еда, она точно такая же, как в самом Китае — отличий нет никаких. **❑**





НЕ «ЧЕРНЫЙ» КВАДРАТ

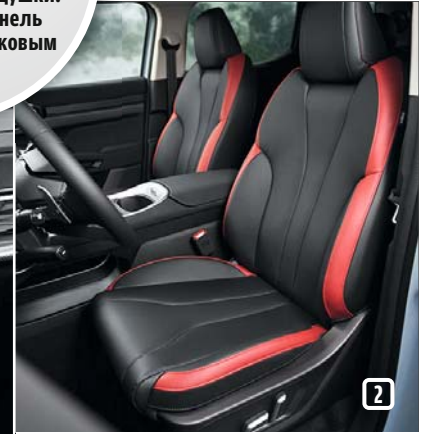
HAVAL H3 ЦЕНА: ОТ 2 599 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

ЕСЛИ ПОЛОТНО «ЧЕРНЫЙ КВАДРАТ» КАЗИМИРА МАЛЕВИЧА ДО СИХ ПОР ВЫЗЫВАЕТ БУРЮ ЭМОЦИЙ: ОТ ВОСХИЩЕНИЯ ДО ПОЛНОГО НЕПРИЯТИЯ, ТО РЕШЕННЫЙ ДИЗАЙНЕРАМИ GREAT WALL MOTOR В «КВАДРАТНОМ» СТИЛЕ НОВЫЙ Haval H3 С БОЛЬШОЙ ДОЛЕЙ ВЕРОЯТНОСТИ ЗАВОЮЕТ СЕРДЦА МНОГИХ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ. КСТАТИ, «ГАЛАКТИЧЕСКИЙ ЧЕРНЫЙ» В ЦВЕТОВОЙ ГАММЕ НОВИНКИ ПРИСУТСТВУЕТ, НО И ОН ПРОТИВОРЕЧИВЫХ ОЩУЩЕНИЙ НЕ ВЫЗЫВАЕТ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО Haval



- 1 Салон выполнен в строгих тонах и отделан хорошими материалами.
- 2 Водительское и пассажирское сиденья получили удлиненные подушки.
- 3 Приборная панель снабжена антибликовым покрытием.



ВЫВОДОМ НА РОССИЙСКИЙ рынок модели H3 марка открыла и новый сегмент Haval Pro, в котором будут представлены автомобили «с ярко выраженными внедорожными характеристиками». Пока H3 здесь в гордом одиночестве, но чуть позже к нему присоединится и рамный внедорожник Haval H9. А вот модели Dargo в «про-привилегиях» было отказано, и она, наряду с M6, F7 и Jolion, займет место в категории Haval City, определенной для городских кроссоверов. Подобное разделение отнюдь не условное — каждым из направлений будет заниматься своя дилерская сеть.

Собран H3 на модульной платформе L.E.M.O.N., той же, что лежит в основе Jolion и Dargo, но искать в экстерьере «десять отличий» точно не придется — автомобиль получился самобытным. Так и подмывает сравнить работу дизайнеров по экстерьеру H3 с работами художников, пропагандирующих кубизм. Но нет: во втором случае это сумбурное нагромождение рубленых форм, в первом — гармония выверенных прямых линий. Получилось брутально, но красиво. Анфас — крутые фары с крестообразным рисунком светодиодов хорошо гармонируют с решеткой радиатора интересного дизайна. В профиль — четкие рубленые формы кузова, которые хорошо подчеркнуты накладками из неокрашенного пластика в его нижней части. Элементы не только декоративные, но и способные защитить металлические панели на сложных участках дорог.

Интересно смотрится Haval H3 и сзади. Массивная декоративная накладка на задней двери, как бы отсылающая нас к кожуху запасного колеса, может вызвать споры, но индивидуальность автомобилю она точно придает. А проведенные испытания показали, что и от попадания грязи на заднее стекло защищает — заднего «дворника» здесь нет. Венчает «архитектуру» просто огромная (1,1 м²) панорамная крыша.

Подходящие углы въезда и съезда, дорожный просвет в 196 мм — все это позволяет автомобилю съехать с магистрали или с асфальтированного горного серпантина (управляется H3 очень даже неплохо) на каменистую тропу или разбитую гравийную дорогу. Что касается любителей путешествий, то для них этот автомобиль станет отличным вариантом. Багажник кубической формы объемом 500 литров может вместить массу нужных вещей, а если вас в машине двое, то сложив задний ряд сидений получите около 1300 литров полезного объема. Если и этого недостаточно, аэродинамические рейлинги готовы к нагрузке в 50 кг. Есть и подготовка под фаркоп, так что можно будет буксировать автодом или прицеп массой до 1200 кг.

Тех, кому пришелся по душе внешний вид автомобиля не разочарует и интерьер — ничего революционного, но со вкусом. Сиденья, отделанные перфорированной экокожей, имеют хорошую боковую поддержку и, по «многочисленным просьбам трудящихся», удлинен-

ные подушки. В топовой версии автомобиля водительское сиденье снабжено функцией удобства посадки и памятью на три положения. Центральная панель и дверные карты — с мягкой обивкой. Руль регулируется и по углу, и по вылету. Комфортно и на задних сиденьях: колесная база в 2710 мм (при длине автомобиля в 4520 мм) оставляет достаточно пространства для ног.

Цифровая приборная панель (с хорошей антибликовой защитой) и дисплей мультимедийной системы имеют размер 12,3 дюйма по диагонали. Физических кнопок управления функциями нет, но есть и интересные решения. Так, управление климатической установкой осуществляется с помощью сенсорных кнопок в нижней части дисплея мультимедиа. Неплохо, но требует привыкания. На центральной консоли — селектор АКП, такой же, как и на Tank 300, «шайба» выбора режимов движения (в полноприводной версии их пять, в переднеприводной — четыре), кнопка запуска двигателя и клавиша электрического стояночного тормоза.

Протокол беспроводного подключения приложений Android Auto (для топовой версии пока доступно лишь оно) и Apple CarPlay, быстрая беспроводная зарядка мощностью 50 Вт, атмосферная подсветка с палитрой из 64 цветов и оттенков — и это еще не все, чем располагает Haval H3. Отдельно стоит отметить аудиосистему с 16 динамиками «по кругу», включая крышу, и сабвуфером в багажнике. Более того, усилители находятся и в спинках пе-



редних сидений, так что все нотки басов вы ощущаете спиной. Такой вот массаж в такт музыки. Ну куда важнее то, что здесь есть полный зимний пакет. Подогреваются: руль, передние и задние сиденья (причем, и спинки, и подушки), лобовое стекло, боковые зеркала заднего вида и форсунки омывателя, бачок которого вмещает 4,5 литра. Также установлен аккумулятор повышенной емкости.

На российском рынке Haval H3 представлен в трех версиях: переднеприводные Premium и Tech+, и комплектация Tech+ в полноприводной конфигурации. На автомобиле 2WD устанавливается уже знакомый по модели Jolion 1,5-литровый турбомотор GW4G15M

мощностью 143 л. с. с крутящим моментом 210 Нм. H3 в версии 4WD располагает 177-сильным (крутящий момент 270 Нм) мотором GW4G15L с непосредственным впрыском топлива и турбокомпрессором с переменной геометрией наддува VGT. В трансмиссии — 7-ступенчатый робот НУСЕТ собственной разработки с двойным мокрым сцеплением, справляющийся с крутящим моментом в 300 Нм.

На тесте, который проходил на дорогах и «направлениях» в районе города Сочи, была представлена полноприводная версия автомобиля. Все пункты требований, которые мы предъявляем к городскому кроссоверу, в характеристиках Haval H3 можно смело отмечать жирными

- 1 2** И за городом, и в антураже Олимпийского парка Haval H3 выглядит органично.
- 3** «Самолетный» селектор АКП и красивый, и удобный.
- 4** Багажник, по своему формату и объему, готов к любому путешествию.

галочками. Комфортно, просторно (вот он, «квадратный», вернее, «кубический», дизайн), с хорошим музыкальным сопровождением... Даже то, что подвеска нет-нет, да и транслирует в салон неровности асфальта, не сильно досаждают. Хорошая управляемость, некая вальяжность, но без кренов в поворотах.

Автомобиль даже провоцирует на быструю езду, но приходится себя сдерживать: представителей ГИБДД здесь великое множество, и они полностью готовы к началу курортного сезона. Но при всей эйфории полета по магистрали нельзя забывать и о том, что H3 — первопроходец в новом сегменте Haval Pro. Тем более, что в арсенале нашей версии есть система интеллектуального полного привода с электрогидравлической муфтой Haldex пятого поколения, производства компании BorgWarner. Каменистые дорожки с подъемами и спусками, участки гравийных дорог — H3 готов и к таким условиям путешествия. Правда, есть вопросы к настройке подвески.

Лимит между скатием и отбоем амортизаторов достаточно короткий и, несмотря на отсутствие пробоев, движение по неровным дорогам комфортным не назовешь. Но это, пожалуй, единственный упрек после столь продолжительного знакомства с Haval H3. Стоит до-

ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

На экран выводится более дюжины различных вариантов изображения.



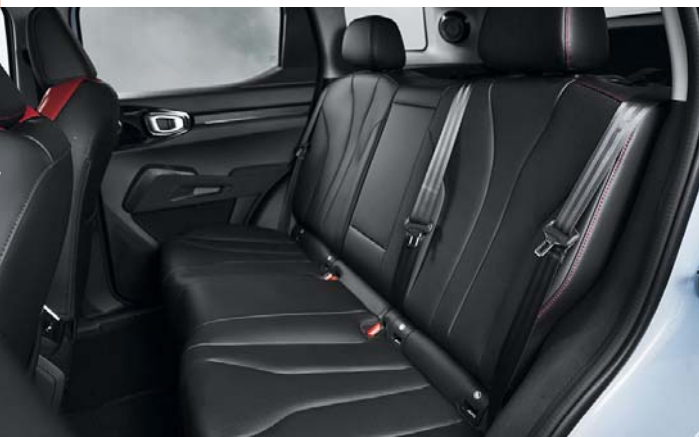
ИНТЕРЕСНО

Накладка на двери и стекло от грязи защитит, и узнаваемость H3 обеспечит.

бавить и о безопасности, факторе, который может сделать путешествие как приятным, так и омрачить его. 15 радаров и камер, четыре из которых — это камеры кругового обзора, а одна активирует функцию «прозрачный капот», выводя на экран картинку ситуации перед передними колесами. Есть здесь и множество ассистентов водителя, которые уберегут от беды. А если, не дай бог, неприятность все-таки случилась, автомобиль располагает шестью подушками безопасности.

Если вернуться к теме завоевания сердец покупателей, то путь к боль-

шинству тех самых сердец чаще всего лежит через ценовое позиционирование автомобиля. Так вот, версия Haval H3 Premium 2WD, при очень неплохом оснащении, предлагается за 2 599 000 рублей. Если к базовой переднеприводной версии добавить кое-что из функционала регулировок водительского сиденья, электропривод открытия двери багажника и прекрасную аудиосистему, то получим Haval Tech+ 2WD за 2 849 000 рублей. Полноприводная версия Haval Tech+ 4WD в максимальной для нашего рынка комплектации обойдется в 3 099 000 рублей. □



HAVAL H3

Габариты	4520x1875x1745 мм
База	2710 мм
Снаряженная масса	1780 кг
Полная масса	2130 кг
Клиренс	196 мм
Объем багажника	493/1298 л
Объем топливного бака	55 л
Двигатель	бензин, 4-цилиндр, турбированный, 1499 см³, 177/5500 л. с./мин¹, 270/1500-4400 Нм/мин¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод полный
Размер шин	225/60R18
Динамика	175 км/ч; 9,6 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	10,8/6,8/8,3 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



Changan Uni-T
2 799 900 ₽



Geely Coolray
2 344 990 ₽



Jetour Dashing
2 239 900 ₽

ВОЖДЕНИЕ

Управляется автомобиль хорошо. И на магистрали, и в городе, и на скользкой гравийке.



САЛОН

Симпатичный, с хорошей эргономикой и удачно подобранными материалами.



КОМФОРТ

На асфальте все отлично, но на разбитой или каменной дороге будьте готовы к тряске.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Множество ассистентов вождения, камеры, 6 подушек безопасности...



⊕ СИМПАТИЧНЫЙ ДИЗАЙН, ХОРОШИЙ ИНТЕРЬЕР, УДАЧНЫЙ АЛЬЯНС ДВИГАТЕЛЯ И АКП.

⊖ НА ПЛОХОЙ ДОРОГЕ БЫЛИ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ВОПРОСЫ К НАСТРОЙКЕ ПОДВЕСКИ. УЗКОЕ СТЕКЛО ЗАДНЕЙ ДВЕРИ МЕШАЕТ ОБЗОРУ.

ВЕРДИКТ

8,8

ДИЗАЙН АВТОМОБИЛЯ РАВНОДУШНЫМ ВАС ТОЧНО НЕ ОСТАВИТ. К ИНТЕРЬЕРУ ТОЖЕ НЕ ПРИДЕРЕШЬСЯ. ХОРОШО УПРАВЛЯЕТСЯ. ДА И ДВИГАТЕЛЬ С РОБОТОМ РАБОТАЮТ В ОЧЕНЬ УДАЧНОЙ СВЯЗКЕ. САМОЕ ВРЕМЯ ОТМЕТИТЬ, ЧТО ПЕРВЫЙ «БЛИН» В СЕГМЕНТЕ Haval PRO КОМОМ НЕ ВЫШЕЛ.

XS500



RL800



GROZA

В ТВОЕМ ГОРОДЕ!

WOLVERINE 800



XS800N TOUGHMAN



Реклама.Рекламодатель
ООО «Роллинг Медиа»



1 Лаконичный дизайн салона вызывает приятные эмоции.
 2 Под приборной панелью находится датчик контроля усталости водителя.
 3 Профиль передних кресел немного узковат.



БИЛЕТ В БИЗНЕС-КЛАСС

JAECOO J8 ЦЕНА: ОТ 4 399 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С АПРЕЛЯ 2024 Г.

ВАС КОГДА-НИБУДЬ ВСТРЕЧАЛИ НА АВТОМОБИЛЕ НА ЛЕТНОМ ПОЛЕ АЭРОДРОМА? КОМФОРТ ДОСТУПНЫЙ РАЗВЕ ЧТО ВЛАДЕЛЬЦАМ ЧАСТНЫХ САМОЛЕТОВ И ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ДЕЛЕГАЦИЙ. КОМПАНИЯ JAECOO С ПЕРВЫХ МИНУТ ПРЕБЫВАНИЯ В АДЫГЕЕ РЕШИЛА ЗАДАТЬ ТОН ТЕСТ ДРАЙВУ НОВОГО J8 □ ИЛЬЯ КУЛЯМИН □ ФОТО JAECOO

КРУПНЫЕ КРОССОВЕРЫ, выстроенные в ряд на бетоне взлетно-посадочной полосы, и правда, производят впечатление. Минимум хрома, крупная решетка радиатора, «двадцатые» колеса, сдержанный дизайн профиля кузова — выглядит вполне соответствующе ситуации. А выезжающие дверные ручки как бы приглашают в салон автомобиля, естественно, на задний ряд, а куда же еще? Солнцезащитные очки можно снять, шторки на задних стеклах укроют от яркого южного солнца. Сиденье удобное,

с регулировкой по углу наклона, запас для ног и над головой достаточный, при желании переднее кресло можно дополнительно отодвинуть кнопками на спинке переднего пассажира. Для заднего ряда доступны воздуховоды и подогрев сидений, однако регулировать температуру в салоне можно только с передних кресел. В откидывающемся подлокотнике — пара удобных подстаканников. Только вот сам средний подлокотник установлен выше подлокотника на дверной карте: удобно усесться получается не сразу. Если

наружные ручки сделали выезжающими, то внутренний рычаг открывания двери заменили на кнопку. Безопасность выхода из автомобиля контролируется электронным помощником, который не позволит открыть дверь, если в опасной близости проезжает автомобиль или, допустим, велосипедист. При этом возможность механически открыть дверь сохраняется, в нижнем кармане двери ручку открывания продублировали незаметной клавишей. На тот случай, если по какой-то причине автомобиль обесточен.

Дорога из аэропорта Ставрополя в Майкоп, из которого уже видны горы, являющиеся целью нашего путешествия, по большей части равнинная и однообразная. А ехать прилично. Пересаживаюсь на место штурмана, благо оно больше других располагает к дальнему путешествию с комфортом бизнес-класса. Оба передних сиденья оборудованы массажем в спинках, подогревом и вентиляцией. Но у правого есть оттоманка. Достаточно длинная, чтобы поддерживать ноги, при этом наклон профиля пола позволяет стопам сохранять естественное положение. Все это делает переднее правое кресло наиболее комфортным в автомобиле. Дополняет картину функция ароматерапии. Под «парящей» консолью установлены три картриджа с различными ароматами — «елочки» на зеркале заднего вида остались в прошлом. Звук аудиосистемы Sony с 14 динамиками вполне качественный, подключить телефон для воспроизведения любимой музыки можно через Android Auto или Apple CarPlay,

а ламинированные передние стекла не пропускают лишний шум. Два динамика установлены в водителемском подголовнике, что позволяет транслировать предупреждения от навигатора только водителю, не отвлекая пассажиров. На консоли между передними креслами удобно расположены две площадки для мобильных телефонов. Левая — с беспроводной зарядкой на 50 ватт и вентиляцией.

И вот мы уже подъезжаем к главной жемчужине горной Адыгеи — плато Лагонаки. В непосредственной близости от Кавказского биосферного заповедника ведется строительство горнолыжного курорта. О масштабах строительства говорят цифры увеличения номерного фонда. Их количество возрастет с 600 до 2,5 тысяч. Под проект развития туризма в регионе строятся дороги, есть план соединения курорта с Архызом и Красной Поляной. Вполне может быть, что извилистые серпантины трех горных регионов станут самыми интересными в стране.

Мощность двухлитрового бензинового двигателя разработки концерна Chery (SQRF4J20C) ограничена «доналоговыми» 249 л. с. Мощность вполне достаточная для обгонов на магистрали. Но на горной дороге намного важнее крутящий момент: 385 Нм доступны в диапазоне от 1750 до 4000 оборотов двигателя. Чтобы стрелка тахометра не опускалась ниже 2000 оборотов, выбираю спортивный режим. Кроме поддержания оборотов двигателя на более высоких значениях, меняется настройка работы педали тормоза, которая в комфортном режиме показалась мне недостаточно информативной, слишком глубоко проваливается до начала эффективного замедления.

Всего режимов вождения — семь. С помощью шайбы на центральной консоли водитель может менять алгоритм переключения передач, отклик на педали газа и тормоза, режимы работы электронно-управляемых амортизаторов, усилие на руле и порог срабатывания





системы курсовой устойчивости. Не стоит рассчитывать на то, что тормозные механизмы станут сильнее сжимать тормозные диски, но при активной езде информативности это добавляет. Китайским инженерам удалось подобрать такие настройки отдельных систем, чтобы в различных режимах поведение автомобиля было именно таким, какое от него ждешь.

Семиступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями достойна отдельной похвалы. 7DCT 400 разработки Getrag меняет передачи вовремя и почти незаметно. Подобная трансмиссия устанавливалась на китайские Chery, Exeed, Hongqi и европейские BMW и Mini. У коробки ресурс вполне сопоставим со сроком службы автомобиля, около 300 000 километров, со сменой масла раз в 60 000 км. Только не стоит нагружать агрегат буксировкой прицепа. Спелное устройство конструкцией автомо-

биля не предусмотрено, да и коробка может работать с моментом до 400 Нм, запас совсем невелик.

Чуть в стороне от асфальтовых дорог рабочие отсыпали грунтовую дорогу к карьеру по добыче камня. Карьерные БелАЗы и самосвалы неплохо укатали щебень, а значит, самое время выяснить возможности полного привода и управляемости на скользком покрытии. Jaecoo J8 поставляется с двумя типами полного привода, в зависимости от комплектации. Интеллектуальная система ARDIS (All Road Drive Intelligent System) при пробуксовке передних колес перераспределяет момент на заднюю ось через муфту, установленную в корпусе заднего дифференциала. Блок управления полным приводом взаимодействует с блоком ESP, который собирает и анализирует информацию с двигателя, коробки передач, датчиков положения руля и скорости вращения колес. После

анализа полученной информации в работу вступают тормозные механизмы, помогая автомобилю сохранять выбранную траекторию движения. Вторая схема полного привода, Torque-Vectoring AWD, доступна только в верхней комплектации Supreme-V и построена на принципе передачи момента через муфты на полуосях и кулачковых муфтах на карданном валу. Это позволяет направлять вектор тяги на нужные колеса, в зависимости от условий движения. Если упрощенно, то в первом варианте полного привода в повороте система стабилизации будет подтормаживать внутреннее колесо, а система управления вектором тяги перераспределит ее так, чтобы больше момента приходилось на наружное колесо.

По правде говоря, я ожидал большего отличия в поведении автомобилей с разными типами полного привода. И совсем не потому, что Torque-Vectoring AWD не оправдал ожиданий. Напротив, поведение автомобиля на длинной дуге пыльной грунтовки не только прогнозируемое и понятное, но и интересное с точки зрения управления автомобилем. После поворота руля и добавления тяги, достаточно крупный кроссовер начинает проявлять задатки скорее более характерные заднеприводному автомобилю. Нет сноса передней оси, под сброс газа она стремится заехать в поворот, а при добавлении тяги появляется плавный снос наружу четырьмя колесами. Главное, не переключивать

КОНКУРЕНТЫ



Changan CS95
4 200 000 ₽



GAC GS8
4 400 000 ₽



Geely Monjaro
4 500 000 ₽

ДЕТАЛЬНО



НЕСТАНДАРТНО

Переключателем АКП под рулем пользоваться удобно, срабатывания четкие.



КОМФОРТНО

Кресло переднего пассажира с массажем и оттоманкой располагает к дальним путешествиям.

JAECOO J8

Габариты	4820x1930x1710 мм
База	2820 мм
Снаряженная масса	1929 кг
Полная масса	2445 кг
Клиренс	210 мм
Объем багажника	717/2021 л
Объем топливного бака	65 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1998 см ³ , 249/5500 л. с./мин ⁻¹ , 385/1750-4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод полный
Размер шин	245/50R20
Динамика	205 км/ч; 8,5 с до 100 км/ч
Расход топлива	8,1 л/100 км в смешанном цикле

+ ХОРОШАЯ ДИНАМИКА, ЧЕТКАЯ РАБОТА СЕМИСТУПЕНЧАТОГО РОБОТА, ПРОСТОРНЫЙ САЛОН. ИНТЕРЕСНАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ.

- НА ЗАДНЕМ РЯДУ ОТСУТСТВУЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УПРАВЛЯТЬ «КЛИМАТОМ». МЕНЮ МУЛЬТИМЕДИЙНОЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗОВАНО НЕ ЛУЧШИМ ОБРАЗОМ.

ВЕРДИКТ

7,5

ФЛАГМАН МАРКИ JAECOO ИМЕННО ТАКОЙ, КАКИМ И ДОЛЖЕН БЫТЬ АВТОМОБИЛЬ, ПО КОТОРОМУ СУДЯТ О БРЕНДЕ В ЦЕЛОМ. В ТОМ ЧИСЛЕ ЭТО ЗАСЛУГА НОВОЙ ПЛАТФОРМЫ T2X С ВОЗРОСШЕЙ ЖЕСТКОСТЬЮ КУЗОВА И ВОЗМОЖНОСТЯМИ КОМПОНОВКИ САЛОНА. НО И СПЕЦИАЛИСТЫ, РАБОТАВШИЕ НАД НАСТРОЙКАМИ СИЛОВОГО АГРЕГАТА, ТРАНСМИССИИ И ПОДВЕСОК, ВЫПОЛНИЛИ СВОЮ РАБОТУ НА ОТЛИЧНО!

руль, иначе система стабилизации прекратит этот праздник, понизив обороты двигателя. Скорее, приятно удивило то, что инженерам удалось настроить автомобили с разным типом привода так, что поведение на скользкой дороге оказалось очень схожим.

«Прохват» по грунтовке для самосвалов на «двадцатых» колесах на городском кроссовере — занятие, которое не каждому придет в голову. Смелость организато-

ров, множенная на желание доказать эффективность работы адаптивного шасси Continuous Damping Control (CDC), сработала. Невольно переглядываю с коллегой и вижу на его лице то же неподдельное изумление, вызванное поведением автомобиля. Кроме настройки работы трансмиссии, это еще один козырь в колоде китайских инженеров. Жесткость активных амортизаторов изменяется в зависимости от состояния

дорожного покрытия, выбора режима движения, а еще она неплохо справляется с клевками кузова на торможении и кренами в повороте. Единственное, где подвеска спасовала — это на «лежащем полицейском», который дорожные рабочие по какой-то причине оставили без обозначающей разметки, а я вовремя не заметил. Довольно сильный удар на отбой в задней подвеске не заставил себя ждать.

Комплектаций автомобиля — четыре. Но максимальную, Supreme-V, я бы назвал спецверсией для тех, кто предполагает значительную часть времени проводить на дорогах со скользким покрытием. Доплата за Torque-Vectoring AWD составляет 300 000 рублей. В стандартном оснащении Active есть большинство функций комфорта и безопасности, а за доплату в 60 000 рублей доступна двухцветная окраска кузова. В комплектации Supreme добавится обивка салона из натуральной кожи, стереосистема с 14 динамиками и 390 ваттами звука, ароматизатор и дополнительные подушки безопасности для пассажиров второго ряда и коленей водителя. □

ВОЖДЕНИЕ

Информативный руль, хорошо настроенное шасси с электронно-регулируемыми амортизаторами создают приятное впечатление от управления автомобилем.

8

САЛОН

Просторный задний ряд и набор комфортных опций от массажа до парфюма в климатической системе. У задних пассажиров есть только регулировка воздуховодов.

7

КОМФОРТ

Двойные стекла переднего ряда, с хорошей звукоизоляцией кузова позволяют беседовать в салоне даже на высоких скоростях. Активный «круиз» работает без нареканий.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

10 подушек безопасности в салоне и более 20 ассистентов вождения заботятся о здоровье пассажиров, включая систему контроля состояния водителя.

8



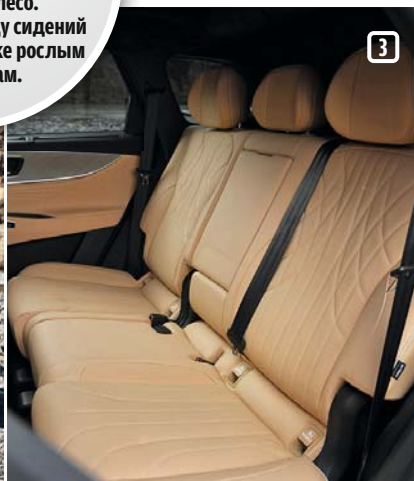
1



2



- 1 К логике меню мультимедийной системы придется привыкать.
- 2 Под полом 720-литрового багажника разместили запасное колесо.
- 3 На заднем ряду сидений будет удобно даже рослым пассажирам.



3



Я — КОСМОС! ПРИЕМ?

EVOLUTE i-SPACE ЦЕНА: ОТ 3 360 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2024 Г.

ПОЛЕТАМИ В КОСМОС СЕГОДНЯ УЖЕ НИКОГО НЕ УДИВИШЬ — ЛЮБОЙ ЖЕЛАЮЩИЙ С ЛИШНИМИ ДЕНЬГАМИ И ОТМЕННЫМ ЗДОРОВЬЕМ МОЖЕТ СЕБЕ ЭТО ПОЗВОЛИТЬ. КОМПАНИЯ EVOLUTE РЕШИЛА ПРИКОСНУТЬСЯ К ВЕЧНОСТИ ПО-СВОЕМУ, ПРЕДСТАВИВ НА ДЕНЬ КОСМОНАВТИКИ НОВЫЙ ГИБРИДНЫЙ КРОССОВЕР С ГОВОРЯЩИМ НАЗВАНИЕМ i-SPACE

□ СЕРГЕЙ ФЕДОРОВ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ КРЫЛОВА

КОГДА СЛЕДОВАВШИЙ ПАРАЛ-
лельным курсом BMW X7 остано-
вился рядом на светофоре, я по-
нял, что общения с его экипажем
не избежать. Вот уже несколько
минут наш белоснежный Evolute
i-Space был «под прицелом» перед-
него пассажира «семерки», кото-
рый пристально разглядывал крос-
совер со всех возможных ракурсов.

«Что за машина? очередной
«китаец»?» — не дожидаясь отве-
та, выпалил попугчик, в тоне ко-
торого прозвучало едва заметное
превосходство.

Не знаю, что в тот момент
меня больше задело, — реакция
на тонкую иронию собеседника
или сидевшая где-то в глубине
моего подсознания легкая досада
за отечественный автопром, но не-
ожиданно для себя вдруг ответил:
«Автомобиль российский, гибридный,
марки «Эволют»».

По выражению лица челове-
ка из BMW стало понятно, что
мой ответ его слегка ошарашил.
Он, не прощаясь, поднял боковое
стекло, и машина, резко на-
брав скорость, рванула
со светофора.

А я даже
не слукавил. Ведь
«Эволют» —
действительно
российский
бренд,
под кото-
рым мето-
дом круп-
ноузловой

сборки на мощностях Липецкого
завода компания «Моторинвест»
собирает электромобили из китай-
ских машинокомплектов. Неважно,
что прототипом i-Space стал ки-
тайский Dongfeng Fengon E5, как,
впрочем, и другие модели этой
марки для производственной ли-
нейки Evolute. Правда, в России
сборка «космического» кроссовера
будет налажена чуть позже, а по-
ка продаются машины, сделанные
в КНР. Причем i-Space — первая
гибридная модель Evolute, все пре-
дыдущие — чистокровные «элек-
трички».

Дизайн «Ай-Спейса» спокойный,
выверенный и лаконичный. В нем
нет той азиатской вычурности,
свойственной большинству «ки-
тайцев». На этом фоне выделяются
полностью светодиодная оптика
с ДХО, особенно задние фонари,
соединенные между собой пере-
мычкой, и огромная решетка ра-
диатора: ее верхняя часть глухая,
а нижняя — с вентиляционными
прорезями. Диски колес прикры-
ты специальными пластиковыми
вставками, закрывающими венти-
ляционные отверстия для лучшей
аэродинамики.

Салон выполнен в стиле
минимализм: ничего лишнего
и аляповатого. Отделка интерье-
ра — из качественных материалов.
Мягкий пластик и вставки из эко-
кожи, металла и «дерева» украша-
ют не только переднюю панель
и обивку дверей, но и верхнюю
часть центрального тоннеля. Все

сделано очень добротно и аккурат-
но — стильный интерьер с пре-
тензиями на премиум. При этом
некую спортивность салону при-
дают подрезанный снизу много-
функциональный руль с метал-
лическими вставками и высокий
тоннель, разделяющий переднюю
часть салона на два отдельных
кокапита. Несмотря на современ-
ную тенденцию «зашивания» раз-
личных функций в мультимедийку,
кроссовер порадовал наличием
физических клавиш и кнопок, ко-
торые упрощают процесс управле-
ния автомобилем. Не надо лишнего
раз отвлекаться от дороги, лазая
по просторам меню.

Кроссовер длиной 4760 мм
и с колесной базой 2785 мм про-
дается исключительно в 7-местном
исполнении с тремя рядами сиде-
ний. Причем задние кресла —
полноразмерные, складывающие-
ся в пропорции 50/50. На них
с комфортом разместятся даже
пассажиры выше среднего роста.
В сложенном положении они обра-
зуют абсолютно ровную площадку
с полом багажника. Его объем со-
ставляет около 500 литров, если
мерить под полкой, и 934 литра,
если грузить под потолок. При сло-
женном среднем ряде объем ба-
гажного отсека достигает внуши-
тельных 2125 литров — почти
как у грузового фургона. Причем
сиденья здесь можно передвигать
в продольном направлении и скла-
дывать в соотношении 40/60,
а также регулировать угол наклона





ДЕТАЛЬНО



Механические кнопки выбора режимов движения, системы спуска с горы и отключение.



Кресла третьего ряда — полноразмерные, при этом их спинки можно сложить в соотношении 50/50.

спинки. Поэтому людям любого роста и телосложения здесь будет комфортно — можно ужаться, сместив кресла вперед, а можно ехать, как в лимузине, сдвинув их назад. Плохо только, что в таком большом автомобиле не нашлось места для запасного колеса. Вместо него в недрах багажника — 12-вольтовая батарея, дорожный инструмент и герметик.

Видимо, пробел с запаской решили компенсировать щедрой комплектацией: в Evolute i-Space имеется все, что должно быть в современном кроссовере. Стандартная версия машины включает в себя шесть подушек безопасности, двухзонный климат-контроль, медиасистему Huawei HiCar с 12,3-дюймовым экраном, поддержкой Apple CarPlay и Android Auto, беспроводную зарядку, аудиосистему с двенадцатью динамиками, передние кресла с электрорегу-

лировками, обогревом и вентиляцией, панорамную крышу с люком, встроенный видеорегиистратор, электропривод двери багажника, камеры кругового обзора, а также целый арсенал электронных помощников. Среди них — системы предупреждения о столкновении при движении задним ходом и мониторинга слепых зон, а также ассистент смены полосы.

Техническая начинка тоже заслуживает внимания. Гибридная установка состоит из 1,5-литровой бензиновой «четверки» мощностью 110 л. с., работающей по циклу Аткинсона, трехфазного синхронного электродвигателя (77–177 л. с.) с жидкостным охлаждением, интегрированным со стартер-генератором и тяговой литий-ионной батареей емкостью 17,52 кВт·ч, обеспечивающей запас хода до 87 км (по циклу WLTP). Причем ДВС не связан с ведущими

- 1 Управление климатом вынесено на физические кнопки.**
- 2 Спинки второго и третьего ряда складываются в ровный пол.**
- 3 Средние сиденья передеваются вперед-назад, а их спинки складываются.**

колесами — их вращает электромотор, который питается от аккумулятора, а он в свою очередь заряжается от бензинового двигателя. Полная зарядка батареи занимает до 4 часов. Впрочем, этим владелец может голову себе не забивать. Автомобиль все делает самостоятельно — водителю остается лишь отслеживать процессы, происходящие в гибридной установке по картинке на приборной панели.

Evolute i-Space плавно и мягко трогается с места, ровно и мощно ускоряется. Причем происходит это все в полнейшей тишине. Не только потому, что автомобиль начинает движение на электротяге — шумоизоляция у машины тоже хорошая, даже когда работает бензиновый мотор. Только после 110–120 км/ч начинают проявляться аэродинамические шумы и шорох от шин. Плавность хода отменная — о дорожной мелочи напоминают лишь

егкие шлепки покрышек. Зато на крупных неровностях лучше притормаживать: на них автомобиль реагирует более нервно, хотя энергоемкости ходовой хватает за глаза.

При этом управляемость «Ай-Спейса» можно назвать практически эталонной. Он уверенно стоит на дороге, оставаясь при этом очень плавным и комфортным, а также быстро и четко реагирует

на повороты руля. Такой управляемости кроссовер обязан идеальной развесовке по осям и низкому центру тяжести, благодаря встроенной в пол аккумуляторной батарее, а также полностью независимым подвескам всех колес, где передняя — прогрессивной конструкции, на двойных поперечных рычагах. Можно посоветовать лишь на то, что с набором скорости усилие на руле остается слабым. Впрочем, в спокойном режиме это не напрягает.

По удобству пользования i-Space заслуживает еще большей

похвалы, поскольку не надо заморачиваться с зарядкой: залил 92-го бензина в 60-литровый бак и забыл, а расход при этом будет менее 5,5 л/100 км. А если еще и батарея полностью заряжена, то суммарный запас хода составит внушительные 1150 км. В целом к «полетам» по российским дорогам Evolute i-Space подготовлен неплохо — гибрид в наших условиях однозначно предпочтительнее «электрички». Но, чтобы чувствовать себя на них еще увереннее и спокойнее, кроссоверу не помешал бы полный привод. □



ВОЖДЕНИЕ

Едет i-Space порозисто и комфортно, а управляется весьма азартно.

9

САЛОН

На удивление неплохая эргономика и удобное водительское кресло.

9

КОМФОРТ

Подвеска у кроссовера энергоемкая, но при этом мягкая.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

Полный перечень систем пассивной и активной безопасности.

10

EVOLUTE i-SPACE

Габариты 4760x1865x1710 мм

База 2785 мм

Снаряженная масса 1780 кг

Полная масса 2305 кг

Объем багажника 187/2125 л

Гибридная силовая установка ДВС: бензин, 4-цилиндр., 1498 см³, 110/3000 л. с./мин⁻¹, 135 Нм/мин⁻¹; электромотор: номинальная мощность 77, пиковая 177 л. с., 300/16 000 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия двухступенчатый редуктор, привод передний

Размер шин 235/50R19

Динамика 165 км/ч; 7,4 с до 100 км/ч

Расход топлива

5,5 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ



Changan UNI-K
от 3 689 900 Р



Chery Tiggo 8 Pro Plug-in Hybrid
от 4 930 000 Р



Geely Monjaro
от 4 244 990 Р

✚ ПРОСТОРНЫЙ САЛОН, КАЧЕСТВЕННЫЕ ОТДЕЛОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, ОТМЕННОЯ ПЛАВНОСТЬ ХОДА И УПРАВЛЯЕМОСТЬ, ОТЛИЧНАЯ ДИНАМИКА И ЭКОНОМИЧНОСТЬ.
✚ БЕСКЛЮЧЕВОЙ ДОСТУП ДЕЙСТВУЕТ ТОЛЬКО ДЛЯ ВОДИТЕЛЬСКОЙ ДВЕРИ, ВМЕСТО ЗАПАСНОГО КОЛЕСА ФЛАКОН С ГЕРМЕТИКОМ, НЕЗАПОМИНАЮЩИЙСЯ ДИЗАЙН

ВЕРДИКТ

9

С БОЛЬШОЙ ДОЛЕЙ ВЕРОЯТНОСТИ МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО i-SPACE СТАНЕТ БЕСТСЕЛЛЕРОМ В КЛАССЕ ГИБРИДНЫХ КРОССОВЕРОВ НА НАШЕМ РЫНКЕ. ДЛЯ ЭТОГО У НЕГО ЕСТЬ ПОЧТИ ВСЕ: ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ДИЗАЙН, ПРОСТОРНЫЙ САЛОН, МОЩНАЯ И ЭКОНОМИЧНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНАЯ ЦЕНА. ДЛЯ ПОЛНОЙ ГАРМОНИИ НЕ ХВАТАЕТ ПОЛНОГО ПРИВОДА.



ПОЛИГОН

JAC T9



БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРОСТО ПИКАП

JAC T9 ЦЕНА: 3 400 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2024 Г.

ПИКАПЫ – СЕГМЕНТ ОЧЕНЬ СПЕЦИФИЧЕСКИЙ. ПОКУПКА МАЛЕНЬКОГО ГРУЗОВИЧКА ДОЛЖНА БЫТЬ ОБУСЛОВЛЕНА ВПОЛНЕ КОНКРЕТНЫМИ ПРИЧИНАМИ. ВО ВСЯКОМ СЛУЧАЕ, ЛИЧНО Я ДО НЕДАВНЕГО ВРЕМЕНИ БЫЛ В ЭТОМ АБСОЛЮТНО УБЕЖДЕН. JAC T9, ФЛАГМАН СЕГМЕНТА КИТАЙСКОЙ КОМПАНИИ, ЗАСТАВИЛ ПРИЗНАТЬ ЭТОТ ФАКТ НЕ СТОЛЬ ОЧЕВИДНЫМ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО JAC MOTORS

- 1 В интерьере очень понравился «архитектурный минимализм». При наличии всего, что необходимо.
- 2 Есть выбор графики приборной панели.
- 3 Сиденья — как в премиальном внедорожнике.



ВОСПОЛЬЗОВАВШИСЬ ТЕМ, что на тесте присутствовал генеральный директор российского представительства JAC Хэ Синьчэн, я не преминул поделиться с ним своими сомнениями о радужных перспективах продаж пикапов в России. Алекс, как предложил называть себя руководителем представительства, ответил, что уверен в востребованности в нашей стране рамных пикапов — важно сделать интересные предложения. Например, представить на российском рынке автомобиль с автоматической трансмиссией. Это о JAC T9, на который в компании делают высокие ставки и, как показал тест, небезосновательно. То, что в российском офисе JAC Motors к этому сегменту относятся как к перспективному, видно и по предлагаемой модельной линейке: Sollers ST6 (JAC T6 «родом» из Владивостока), JAC T8 и JAC T8 Pro. Тем не менее сомнения оставались, но JAC T9 поэтапно, но весьма настойчиво, их развеивал.

Нужна ли пикапу привлекательная внешность? Вопрос можно считать риторическим, но у дизайнеров по экстерьеру JAC Motors на этот счет собственное мнение. Эффектная, с хромированными элементами, решетка радиатора,

органично вписанная головная светодиодная оптика, колесные арки с расширителями, металлические подножки, легкосплавные 18-дюймовые диски с выразительным дизайном... Брутальность, но без нарочито грубых «мазков», оригинальные решения, придающие автомобилю индивидуальность, но работающие исключительно на гармонию образа в целом. А вы говорите, пикап... Нет, в утилитарном смысле это пикап с кузовом длиной 1520 мм, шириной 1590 мм, высотой бортов 470 мм и погрузочной высотой 890 мм. Грузоподъемность — 750 кг. В общем, очень даже неплохой грузовичок, но без эстетики не обошлось и в этом плане: поверхность грузового отсека защищена от повреждений специальным покрытием. Всю эту красоту хотелось бы защитить и от погодных явлений всякого рода крышками, шторками, кунгами и тому подобными приспособлениями. Обещали, что скоро появятся. Также на стадии сертификации и фаркоп.

При таком экстерьере и от интерьера ждешь чего-то особенного, и ожидания не обманывают — абстрагируясь от того, что находится за задним стеклом, ощущаешь себя в салоне неплохого внедорож-

ника. Обитые экокожей кресла, с достаточно длинными подушками и хорошей боковой поддержкой, очень удобны (водительское имеет шесть электрорегулировок, пассажирское — четыре), угол наклона спинки заднего ряда сидений (с отнюдь не «пикаповской» удобной посадкой) не регулируется, но подобран оптимально. В отделке передней панели и дверных карт использованы мягкие материалы, интерьер очень сдержанный, без излишних (что не редкость в китайских автомобилях) элементов декора. Тем не менее «налет премиальности» присутствует: стильный руль (правда, только с регулировкой по углу и в небольшом диапазоне), эффектно выполненный селектор АКП на центральной консоли, не слишком бросающаяся в глаза, но «имеющая место быть» прострочка на стыках отделки. Климат-контроль, беспроводная зарядка для смартфона, люк, системы кругового обзора и система Auto Hold, поддержка приложений Apple CarPlay и Android Auto, подлокотник с охлаждаемой нишей... И это не полный перечень фишек. Согласитесь, неплохой джентльменский набор для коммерческого автомобиля. Я уже не говорю об атмосферной



ДЕТАЛЬНО



Электронный селектор АКПП и выглядит эффектно, и пользоваться им удобно.



У мультимедийной системы интерфейс удобный, а отклики быстрые.

подсветке с богатым выбором цветов и оттенков. При этом передняя панель выполнена очень лаконично: в центре — вертикально расположенный экран мультимедийной системы (тачскрин очень быстро отзывается на прикосновение), под которой расположен ряд физических кнопок управления климат-контролем, со стороны водителя — цифровая приборная панель с двумя вариантами графики. Меню оформлено логично, найти нужную позицию не составляет труда. Во время теста коллеги обращали внимание на качество перевода, но, с моей точки зрения, это не столь важно и «погружение» в функционал не мешает. А вот с набором «зимнего пакета» создатели или пожадничали, или просто не успели его полностью подготовить: обогрываются лишь боковые зеркала заднего вида, подушки передних сидений (причем

с одним режимом) и заднее стекло. При всем при том необходимо отметить, что сейчас покупателям предлагается версия в максимальной комплектации. Появятся ли у нас версии попроще, будет зависеть от спроса.

Конструктивно JAC T9 выполнен по классической для пикапов схеме. Передняя подвеска — пружинная на параллельных рычагах, задняя — зависимая рессорная. В плане разработки подвесок JAC Motors можно считать экспертом, так как в портфолио компании присутствует почти весь спектр транспортных средств: от легковых тягачей и автобусов. И, забегая вперед, отмечу, подвеска JAC T9 получилась отличной. Но, пожалуй, главная изюминка комфортабельного грузовичка — альянс бензинового двигателя и автоматической коробки передач. В арсенале

- 1 Органичный трубчатый каркас. Правда, распорка с вырезанным логотипом JAC смотрится лишней.
- 2 Грузовой отсек с надежным защитным покрытием.
- 3 На заднем ряду и места для ног пассажиров хватает, и наклон спинки удобный.
- 4 Трассу внедорожного вождения JAC T9 покорил без особого труда.

- + ЭФФЕКТИВНАЯ ВНЕШНОСТЬ, ВЫВЕРЕННЫЙ ДИЗАЙН ИНТЕРЬЕРА, ХОРОШО УПРАВЛЯЕТСЯ... И ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ КАЧЕСТВА ПИКАПА ТОЖЕ ПРИСУТСТВУЮТ.
- ХОРОШО БЫ ИМЕТЬ НЕ МЕХАНИЧЕСКИЙ САМОБЛОК, А ЭЛЕКТРОННОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ БЛОКИРОВКИ ДИФФЕРЕНЦИАЛА.

ВЕРДИКТ

9

НАЧНЕМ С НАЧАЛА: ВАМ НУЖЕН ПИКАП? НЕВАЖНО ДЛЯ ЧЕГО — ДЛЯ УТИЛИТАРНОГО НАЗНАЧЕНИЯ, ДЛЯ ИМИДЖА ИЛИ ДЛЯ ДУШИ. В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ JAC T9 — ОЧЕНЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ. И, С МОЕЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ, НА СЕГОДНЯ ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ ПО ВСЕМ СТАТЬЯМ ЯВЛЯЕТСЯ ЛИДЕРОМ СРЕДИ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СЕГМЕНТА.

ле пикапа — 2,0-литровый турбомотор мощностью 224 л. с. с максимальным крутящим моментом 390 Нм. В трансмиссии — 8-ступенчатый «автомат». Передний мост подключается принудительно (система Part Time), межосевого дифференциала здесь нет. Переключение режимов осуществляется шайбой на центральной консоли — помимо заднего и полного привода есть и «понижайка». Рычажком на центральной консоли можно выбрать такие режимы движения, как Eco, Normal, Sport и Snow, а через меню мультимедиа

настроить чувствительность рулевого управления.

Проверить проходимость JAC T9 болотами и топиями не довелось (тем более, что обут он был в обычные дорожные шины), но зато в отменных «экспедиционных» возможностях пикапа почастливилось убедиться на трассе внедорожного вождения автодрома «Игора Драйв». Бревна, вертикальные стены, крутые подъемы и спуски, броды, препятствия с диагональными вывешиваниями... Нигде T9 не спасовал. Хорош автомобиль и на гравийных дорогах — подвеска отработывала безупречно, демонстрируя симбиоз оптимального сцепления с дорогой и комфорта в салоне. Порой

JAC T9

Габариты	5339x1965x1880 мм
База	3110 мм
Снаряженная масса	2045 кг
Полная масса	3100 кг
Клиренс	210 мм
Объем топливного бака	76 л
Двигатель	бензиновый с турбонаддувом, 4-цилиндровый, 1998 см³, 224/5500 л. с./мин¹, 390/1900-3000 Нм/мин¹
Трансмиссия	автоматическая, 8-ступенчатая, привод подключаемый полный
Размер шин	265/60R18
Динамика	150 км/ч; 11,2 с до 100 км/ч

даже терялось ощущение того, что на разбитой дороге управляешь пикапом, который просто по определению должен «козлить» и требовать постоянного подруливания. Разумеется, и правильно выбранные настройки электроусилителя руля здесь в помощь. Стоит ли говорить о том, что на асфальте о кузове за спиной просто забываешь. Особым вниманием JAC T9 пользовался и в плотном городском трафике. Но это уже со стороны других участников городского движения.

Безусловной «вишенкой на торте» хорошей комплектации и неплохих характеристик стала цена. Согласитесь, при нынешней ситуации на автомобильном рынке 3 400 000 рублей за «все это» выглядит весьма привлекательно. Остается лишь один вопрос: нужен ли вам пикап?

ВОЖДЕНИЕ

Далее все применительно к пикапу... И на асфальте, и на грунте выше ожиданий.

9

САЛОН

Порадовал своим минимализмом в плане организации пространства. При этом с хорошей эргономикой. И уровень премиальный.

9

КОМФОРТ

Напомню, что оцениваем «пикап среди пикапов».

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

По заявлению компании, собрал все «звезды» рейтингов безопасности. Отсюда и оценка.

9



КОНКУРЕНТЫ



Changan Hunter Plus
3 540 000 ₽



Dongfeng DF6
3 800 000 ₽



Great Wall Poer
3 800 000 ₽



ПОЛИГОН

SUZUKI JIMNY 5 DOORS



ХАРДКОР-КАФЕ НА ЧЕТВЕРЫХ

SUZUKI JIMNY 5 DOORS ЦЕНА: ОТ 4 300 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

КТО ЖЕ НЕ ЗНАЕТ «ДЖИМНИ» – ЭТОТ МАЛЕНЬКИЙ ГИГАНТ БОЛЬШОГО БЕЗДОРОЖЬЯ ВНЕ АСФАЛЬТА СПОСОБЕН НА НАСТОЯЩИЕ ПОДВИГИ. ПРАВДА, САЛОН ТЕСНОВАТ, А БАГАЖНИКА, СЧИТАЙ, ВО ВСЕ НЕТ. ВОТ ЯПОНЦЫ И РЕШИЛИ ДОБАВИТЬ ЖИЗНЕННОГО ПРОСТРАНСТВА, РАСТЯНУВ МОДЕЛЬ НА 34 САНТИМЕТРА В ДЛИНУ ◻ АЛЕКСАНДР МЕЛЬНИК ◻ ФОТО ГЕОРГИЯ САЧКОВА



Огромный современный дисплей медиасистемы безусловно украсил нарочито брутальный интерьер «Джимни». А вот к разнесенным кнопкам электростеклоподъемников водителю придется привыкать.

НЕ ДУМАЮ, ЧТО ХИРОЮКИ Йонезава, нарисовавший «Джимни» четвертого поколения, от этой операции по растяжке своего детища пришел в восторг. Очаровашка-вездеходик, прибавив в колесной базе, в ширину и высоту не изменился, а значит, заданные дизайнером пропорции оказались нарушены. В результате некую толику своего шарма «Джимни» растерял.

Впрочем, со всех остальных ракурсов, кроме четкого профиля, пятидверка смотрится очень даже неплохо — эдакий «карманный гелик». А залитая «темным хромом» решетка радиатора — такая положена только длинной версии — добавляет солидности. Короче говоря, всю неделю за рулем этой машинки я был в центре внимания — на нее оборачивались все: мужчины, женщины, дети и даже, кажется, вороны с собаками. Однако внешность для столь утилитарного автомобиля все же не главное, а потому, скорее открываем первую из пяти его дверей...

ВСЕ ЕГО ТРИНАДЦАТЬ ДЮЙМОВ (С ХВОСТИКОМ)

Нет, не водительскую, а следуюшую за ней, пассажирскую. Ведь впервые в богатой истории модели — более полувека, как никак — «Джимни» можно ку-

пить с 5-дверным кузовом! Возможно, те, кто привык к современным кроссоверам, сочтут задние двери «Сузуки» узковатыми, порог высоким, а прилодку низкой: при росте в 185 см мне приходилось беречь голову, чтобы не стукнуться макушкой при входе-выходе. Но! Все, кто хоть однажды пробовал протиснуться на задние сиденья (назвать их диваном мог только заядлый оптимист) «Джимни», разделят мой восторг. Это не тесный намест, где приходилось ютиться, поджав колени и упираясь головой в потолок, а полноценный задний ряд. Здесь двое упитанных пассажиров выше среднего роста могут чувствовать себя людьми.

Да, сзади «сам за собой» я устроился вполне удобно: перед коленями — 2 см, над головой — 4 см. К тому же угол наклона раздельных (50/50) спинок дивана можно менять, правда, совсем немного. Тоннель на полу неширокий и не слишком высокий, хотя усесться втроем все равно не получится — узко. Да и удобств минимум. В дверях нет карманов — они только в спинках сидений, выходя, можно испачкать брюки о ничем не прикрытое колесо. К услугам пассажиров — два подстаканника на консоли, плафоны подсветки и жестко закрепленные ручки над дверями — явный намек на внедорожную суть машины.

А еще лишние тринадцать с хвостиком дюймов длины позволили устроить в «Джимни» настоящий багажник вместо того

недоразумения, что было раньше. Да, трюм у пятидверки скромный — всего 211 литров, но он есть! Здесь можно перевозить серьезные сумки, рюкзаки или даже небольшие чемоданы. Конечно, обольщаться не стоит, даже с 5-дверным кузовом «Сузуки» остается совершенно особенным автомобилем, его главная задача — месить грязь, а не чемоданы возить. Здесь нет шторки, чтобы прикрыть пожитки от посторонних взглядов, а складываясь по отдельности, спинки дивана образуют существенную ступеньку. Зато по левому борту в багажнике обнаружился фонарик подсветки с отдельным выключателем и розетка-прикуриватель на 120 вольт. А под полом — органайзер с домкратом и баллонным ключом.

ВОТ ТЕПЕРЬ ТЕБЯ ЛЮБЛЮ Я!

Спереди салон удлиненного «Джимни» почти не изменился по сравнению со своим братцем-коротышом. Тот же брутальный дизайн торпеды, центральной консоли и дверей с узкими, как почтовый ящик, карманами, массивной ручкой-поручнем, чтобы передний пассажир не вылетел из седла во время скачек по бездорожью. Да, здесь появились кнопки задних стеклоподъемников рядом с рычагом ручника — совершенно лишние с точки зрения дизайнера, ведь кнопки передних расположены на цен-



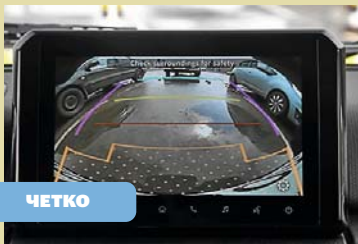
ДЕТАЛЬНО

СКРЫТНО



Под полом багажника нашлось место для домыка и балонного ключа.

ЧЕТКО



Замечательно четкая картинка на экране камеры заднего вида облегчает парковку.

тральной консоли. Но главное отличие — превосходный 12-дюймовый дисплей мультимедийной системы, на который, помимо всего прочего, выводится четкая картинка с камеры заднего вида.

Этот «телевизор» вместо прежнего устаревшего экранчика позаимствовали у нового Suzuki S-Cross. И нарочито спартанский салон маленького вездехода заиграл какими-то новыми красками, словно подчеркивая то счастливое обстоятельство, что 5-дверный «Джимни» — полноценный 4-местный автомобиль. И все же все это не более чем сантименты: чтобы понять, чем отличается новинка от обычного «Джимни», нужно сесть за руль.

Это же небо и земля! Редко бывает так, что разницу в поведении разных версий одной модели чувствуешь столь ярко. Да, про непростую управляемость рамного вездехода с узким, коротким и высоким кузовом, зависимой подвеской и жестко подключаемым передним приводом все знают. Когда-то, прельстившись забавной внешностью, его принимали за игрушку для прекрасных дам. Но очень скоро означенным дамам надоел свенравный «костотряс», который так и норовил упрыгать с дороги в повороте, а то и переворачивал свою хозяйку, стоило чуть перебрать со скоростью. У пятидверки, казалось бы, весь набор

на месте: рама, мосты, червячный рулевой механизм и прочий хардкор. Но прибавка в 34 см по базе оказалась буквально волшебной пилюлей — едет такой «Джимни» на порядок лучше.

На скоростях выше 100 км/ч на шоссе «коротыша» приходилось тщательно отлавливать, а при наличии червячного рулевого управления сделать это было не так просто. Благодаря удлиненной базе пятидверка значительно стабильнее, заметно лучше держит дорогу, куда меньше «козлит» на поперечных волнах асфальта. А значит, такая машина подойдет не только для упражнений на бездорожье, но и для не слишком далеких путешествий и даже (в кои то веки!) для жизни в городе.

Впрочем, и вездеходных качеств «Джимни» практически не потерял. Клиренс в 210 мм, внушительные углы въезда и съезда (36 и 24 градуса) остались прежними, разве что из-за выросшей базы слегка уменьшился угол рампы (24 градуса против 28). Зато улучшилась устойчивость: удлиненная машина имеет меньшую склонность к переворачиванию на крутой пересеченке. Мы проверили — даже на стугубо шоссеиных шинах Bridgestone Dueler H/L «Сузуки» играючи справлялся с весенней подмосковной распутицей.





1 Жестко подключаемый полный привод, большие хода подвески – 5-дверный «Джимни» может героически выживать на бездорожье.

2 Выглядит задний ряд сидений скромно, но сидеть здесь вдвоем вполне удобно.

3 Дотопный дисплей бортового компьютера на приборной панели тем не менее оказался удобнее более современного экранчика трехдверки.



ВОЖДЕНИЕ

«Джимни» очень непростой в управлении автомобиль, но в удлиненном варианте он лучше держит дорогу, стабильнее на шоссе, не утратив способностей на бездорожье.



ИЗ ИНДИИ С ЛЮБОВЬЮ, НО БЕЗ ОБОГРЕВОВ

И все бы было хорошо, если бы не одно «но». Точнее, два — одно, ну, о-очень большое, другое поменьше. Даже короткий «Джимни» стоит сегодня совершенно невозможные 4 миллиона. Такую машину может себе позволить только человек весьма обеспеченный — в качестве даже не второго, а третьего авто-

мобиля в семье. Пятидверка лучше, а значит, дороже? Правильно, она стоит от 4,3 млн рублей. Справедливо, ведь даже если бы разница осталась той же при доведенной начальной цене в 1,7 млн, 5-дверный вариант все равно оказался бы весьма привлекательным. Но за 4 300 000 руб. на рынке сейчас столько предложений, что у замечательного во всех отношениях «малыша» практически нет шансов.

А ведь есть и маленькое «но», которое обнаружилось на черной металлической табличке на средней стойке кузова. Там значится

место рождения машины — Maruti Suzuki India LTD. В отличие от трехдверки, новинку выпускают не в Японии, а в Индии. И дело не в том, что я не доверяю тамошней сборке, — японцы умеют обеспечить нужный уровень качества и в Англии, и в Индонезии, и даже в Штатах — просто в жаркой Индии нет нужды в обогреве сидений, не говоря уже о такой экзотике, как обогрев руля. В России же, где в средней полосе зима длится пять месяцев, об отсутствии теплых опций вы пожалеете не раз. □

+ полноценный 4-местный салон, наличие багажника, управляемость куда лучше 3-дверного «Джимни» и выше безопасность.

- отсутствие обогревов сидений и руля, высокая цена.

ВЕРДИКТ

7

ПЯТИДВЕРНЫЙ «ДЖИМНИ» — ЛУЧШИЙ ИЗ «ДЖИМНИ». ЕСЛИ УЖ ВЫ РЕШИЛИСЬ ПОТРАТИТЬ ТАКИЕ ДЕНЬГИ НА ЭТОТ НЕЗАУРЯДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ТО СТОИТ ДОПЛАТИТЬ 300 ТЫСЯЧ И ВЗЯТЬ БОЛЕЕ КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ И БЕЗОПАСНЫЙ ВАРИАНТ. ПОЗАБОТИТЬСЯ ОБ ОБОГРЕВАХ РУЛЯ И СИДЕНИЙ ПРИДЕТСЯ ОТДЕЛЬНО.

SUZUKI JIMNY 5 DR

Габариты	3985x1645x1720 мм
База	2590 мм
Снаряженная масса	1215 кг
Полная масса	1545 кг
Клиренс	210 мм
Объем багажника	211 л
Объем топливного бака	40 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, рядный, 1462 см ³ , 102/6000 л. с./мин ⁻¹ , 130/4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 4-ступенчатая, привод полный, понижающая передача
Размер шин	195/80R15
Динамика	140 км/ч; хх с до 100 км/ч



БЕЗОПАСНОСТЬ

С точки зрения пассивной безопасности «Джимни» оснащен на пятерку. С активной хуже: узкий и высокий кузов, рама, зависимая подвеска, жестко подключаемый передний привод.





НЕ РАМНЫЙ БОЙ

- **JETOUR T2** ЦЕНА: 3 999 990 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.
- **TANK 300** ЦЕНА: 4 799 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

КАК МОЖНО СРАВНИВАТЬ РАМНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК С «ПОНИЖАЙКОЙ» И ОБЫЧНЫЙ КРОССОВЕР? ЕСЛИ ЧЕСТНО, Я ДО СИХ ПОР НЕ ЗНАЮ ОТВЕТА НА ЭТОТ, КАЗАЛОСЬ БЫ, ЛОГИЧНЫЙ ВОПРОС. ОДНАКО ЭТО НЕ ПОМЕШАЛО НАМ ПРОВЕСТИ СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ TANK 300 И JETOUR T2 И ПОЛУЧИТЬ ВЕСЬМА ЛЮБОПЫТНЫЕ ВЫВОДЫ

□ ИГОРЬ СИРИН □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



МНЕ КАК АВТОМОБИЛЬНОМУ инженеру давно казалось, что рамные легковые автомобили должны уйти в историю. Lada Niva и Jeep Grand Cherokee давно доказали, что хороший полноприводник вполне может быть и с несущим кузовом. Затем от рамы отказались: Range Rover, Land Rover Defender, Nissan Pathfinder и многие другие. Но чем больше марок переходит на более легкую и современную конструкцию, тем прочнее на рынке позиции Toyota Land Cruiser и им подобных. Недавно ставку на рамные автомобили сделал бренд с громким названием Tank. У него в линейке

исключительно рамные внедорожники и, судя по их количеству на наших дорогах, такие машины весьма востребованы. Мы взяли на тест «трехсотку» с муфтой — это исполнение называется City. Таким образом, внедорожник становится немного похожим на кроссовер. Основным привод у него задний, а в случае пробуксовки автоматически подключается передняя ось.

У концерна Chery рамных автомобилей нет совсем, а желание заскочить в сегмент brutальных внедорожников присутствует. Так на свет появился Jetour T2 — его внешность, пожалуй, даже

более грозная, чем у Tank 300, но при рассмотрении в деталях сложно отделаться от мысли, что тот пафос местами напускной. Желтые вставки в переднем бампере — имитация буксировочных проушин, а массивный квадратный задний кофр вместил в себя узкую докатку. У «Танка» все внедорожные атрибуты настоящие, но они, напротив, максимально скромные. Буксировочные петли спрятаны под бампером, а на пятой двери — просто запасное колесо, даже без кофра. Для своей цены выглядит простовато. Да и само колесо с шоссейной резиной странно смотрится на серьезном внедорож-



1



2



3



4

- 1 Визуально кажется, что Jetour немного присел на пневмоподвеске.
- 2 Количество кнопок на тоннеле сведено до минимума, и это далеко не всегда удобно.
- 3 Щиток приборов очень сложен для восприятия.
- 4 Перфорация на креслах напоминает контурные карты и выглядит здорово.

ВОЖДЕНИЕ

Точный руль, большая колея и относительно пухлая резина – для езды по асфальту оптимально.

9

САЛОН

Многогранный руль и маленькая не информативная панель приборов – это, пожалуй, единственные недостатки T2.

8

КОМФОРТ

На мелких неровностях кузов все-таки вздрагивает, но если быстро прохvatить по грунтовке, то Jetour не спасует.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Пять звезд на краш-тестах и полный набор современных ассистентов, электроника следит за обстановкой вокруг машины со всех сторон.

10

JETOUR T2 3 999 990 ₺

нике. Забегая вперед, надо сказать, что именно беззубая резина не позволила «Танку» реализовать весь свой внедорожный потенциал. Есть между нашими соперниками и ценовая разница. Если Jetour T2 без учета скидок в топовой комплектации стоит 4 миллиона, то за Tank 300 придется доплатить еще 800 тысяч или 20%.

Но согласитесь, покупая себе такой автомобиль, мы вряд ли каждый день на нем бороздим поля и горы. Скорее, сначала это просто машина на каждый день, а уже потом внедорожник. Так что начнем с оценки салонов. И здесь оба соперника выступили очень здорово. У них присутствует полный набор теплых опций, включая обогрев руля и лобового стекла. В передних креслах также предусмотрена вентиляция, а у «Танка» есть даже массаж, причем он входит в список базового оснащения. Хорошо продумана шумоизоляция. В дальней дороге ничто особо не утомляет, по крайней мере в рамках разумного скоростного режима. Но стоит перевалить за 110 км/ч, как брутальная внешность «Танка» начинает играть против него. Массивные бамперы, установлены с приличным зазором





5

от кузова: так минимизируется риск повреждения стальных деталей при легкой аварии. Но на высокой скорости они, а также все остальные выпирающие элементы, дают заметный свист. Кажется, что «трехсотка» не рассекает воздушный поток, а пробивается сквозь него с заметным усилием. Это же чувствуется в момент сброса газа — внедорожник резко замедляется.

Jetour явно лучше проработан в мелочах, у него меньше выступающих элементов под днищем и на трассе он устойчивее и заметно экономичнее. Разница в расходе топлива между соперниками никак не меньше двух литров на сотню и это при том, что Tank 300 еще и уступает в динамике. И дело не столько в разнице мощности, сколько в трансмиссионных потерях и более высокой массе «трехсотки». При похожих внешних и внутренних габаритах современная рама, которая держит фронтальный удар и жесткий кузов для защиты пассажиров в случае опрокидывания, — это заметный избыточный вес. «Джетур» точно не уступит в жесткости и безопасности, но несущая конструкция

ВОЖДЕНИЕ

Усаживаясь за руль «Танка», надо настроить себя на спокойную езду, и тогда все будет отлично. Поспешишь — разочаруешься.

9

САЛОН

Салон отделан приятной кожей, а у передних кресел есть не только подогрев и вентиляция, а также массаж.

8

КОМФОРТ

Шумоизоляция рамного автомобиля лучше, чем в кроссовере, а вот комфорта от работы подвески на крупных неровностях меньше.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Как ни странно, но даже рамный автомобиль может сейчас получить 5 звезд, кроме того, у него также есть адаптивный круиз-контроль.

10

TANK 300 4 799 000 ₺



6



7

5 Центральный экран утоплен в переднюю панель, это снижает количество бликов. У «Танка» больше функциональных клавиш, и это однозначный плюс.

6 Штатная прошивка лишена круглых приборов, но российские «хакеры» уже создали свою.

7 Черные колесные диски скрадывают их реальный скромный размер — 17 дюймов.



По всем направлениям в Jetour места больше. Однако и в Tank вполне можно путешествовать сзади, но лучше вдвоем.

элементах, которые здорово поглощают дорожный гул и вибрации. Прибавьте к этому пухлые 17-дюймовые колеса, и можно перестать обращать внимание на любые дефекты дорожного полотна.

«Джетур», напротив, достаточно резко реагирует на мелкие стыки, но при этом у него ниже крены и предельная скорость прохождения поворотов заметно выше. Случись внезапно объезжать препятствие — T2 делает это намного стабильнее и безопаснее. По комфорту на втором ряду сидений кроссовер ожидаемо удобнее внедорожника. У него шире двери, больше места для ног, а еще он менее тряский.

Пожалуй, единственный заметный плюс «Танка» — это возможность регулировки спинки по углу наклона. А вот багажники у наших соперников неожиданно похожие, и крупными их не назовешь.

Теперь, когда мы хорошо изучили салоны, самое время поговорить о проходимости. Для начала мы загнали соперников на ролики. Они имитируют ситуацию, когда три колеса оказались на скользком покрытии и только одно имеет надежный контакт с дорогой. У «Танка» это было одно переднее колесо, а у «Джетура» — заднее. Мы исходим из того, что на земле остается одна шина оси с подключаемым приводом, а не основным.

Чтобы не мучить машины, активируем все внедорожные возможности. И каково же было наше удивление, когда оба автомобиля просто поехали. От «Танка» с его тремя блокировками мы иного и не ждали, но «Джетур» удивил действительно работающей механической блокировкой с электронным управлением. Ее нельзя включить принудительно, но электроника быстро распознала проблему и зажала задний дифференциал.

После прохождения такого сурового теста, можно смело окунаться в грязь. В средней полосе России летом для нас самым сложным для преодоления, как правило, является раскисший после дождя грунт, и главным слагаемым успеха тут являются хорошие «зубастые» шины. А вот именно их у Tank 300 и не оказалось. Кроме того, система полного привода с муфтой в автоматическом режиме работает не оптимально. Она срабатывает только после пробуксовки задних колес, а проворачиваются они легко в силу того, что большая часть веса сконцентрирована спереди. Так что, покидая асфальт, лучше заранее выбрать внедорожный режим, а может быть даже перейти на «понижайку» и заблокировать передний и задний дифференциалы. Хотя на скользком покрытии пользы от них мало: все это пригодились бы в каменистой пустыне, но в Подмосковье таких нет.

Jetour T2 тоже оснащается муфтой, но она подключает заднюю

позволяет сделать кузов более легким и в то же время достаточно прочным.

Так что, выбирая «Танк», надо быть готовым к отказу от световых гонок и повышенному расходу бензина. Но есть и приятные бонусы: стыковка рамы и кузова делается на эластичных резиновых





1 2 Несмотря на разность паспортных данных, багажники у соперников практически одинаковые. Но у «Танка» есть омыватель задней камеры.

ось и срабатывает быстрее. А главное, передние колеса изначально обладают большим запасом сцепления и сорвать их в букс намного сложнее. Кроме того, в заднем мосте у T2 тоже предусмотрена блокировка. Так что, как ни странно, но по проходимости эти автомобили близки. Да, «Танк» впечатляет ходами подвески и тремя блокировками, но «Джетур» тоже справляется с бездорожьем весьма уверенно. Пожалуй, единственная серьезная претензия к T2 — это его роботизированная коробка передач. За все время теста она ни разу не попросила пощады, но чувствуется, что езда внатяг или крутые подъемы даются ей нелегко, порой даже ощущаются вибрации. Так что если вы планируете часто выезжать за пределы асфальта, то Tank 300 с его классическим 8-ступенчатым автоматом, наверное, окажется выносливее. Но, если говорить о редких выездах на природу, Jetour T2 с его более зубастыми штатными покрышками, возможно, будет даже предпочтительнее. □

По габаритам соперники очень близки, но масса у Tank заметно больше.

Большая масса и сложная трансмиссия отразились на динамике рамного внедорожника.

Классический автомат — самый главный плюс «трехсотки».

БАНК ДАННЫХ



JETOUR T2

TANK 300

ГАБАРИТЫ, ВЕС

Длина (с учетом/без учета запасного колеса), мм	4785/4612	4760/4620
Ширина, мм	2006	1930
Высота, мм	1880	1903
Колесная база, мм	2800	2750
Клиренс, мм	220	224
Снаряженная масса, кг	1955	2230
Полная масса, кг	2255	2552
Объем багажника, л	580/1494	400/1635
Объем топливного бака, л	70	80

ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Максимальная скорость, км/ч	180	175
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,7	10,6
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	11,6	—
загородный цикл	8,0	—
смешанный цикл	9,3	10,7

ТЕХНИКА

Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо
Рабочий объем, см ³	1998	1967
Мощность, л. с. при мин ⁻¹	245/5500	220/5500
Крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	375/1750–4000	380/1800–3800
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод	полный	полный
Передняя подвеска	McPherson	двухрычажная
Задняя подвеска	независимая	зависимая
Тормоза	дисковые	дисковые
Размер шин	255/55R20	265/65R17

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог, ₽	18 375	14 300
ТО-1/ТО-2, ₽	17 679/25 266**	15 525/30 475***
ОСАГО, ₽	24 628	24 628
Каско, ₽	94 513	100 273

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 — по данным дилера. Каско и ОСАГО — из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет. ** Интервал ТО — 10 000 км. *** Интервал ТО1 — 10 000 км, дальше каждые 15 000 км.

	Jetour T2	Tank 300
Вождение	9	9
Салон	8	8
Комфорт	9	9
Безопасность	10	10
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	9	9

ВЕРДИКТ

РАЗРАБОТЧИКИ JETOUR T2 ПОСТАРАЛИСЬ ВЫЖАТЬ МАКСИМУМ ПРОХОДИМОСТИ ИЗ КРОССОВЕРА, А ИНЖЕНЕРЫ TANK 300, НАПРОТИВ, СДЕЛАТЬ ВНЕДОРОЖНИК МАКСИМАЛЬНО КОМФОРТНЫМ В ГОРОДЕ. И ТО, И ДРУГОЕ УДАЛОСЬ ДОСТАТОЧНО ХОРОШО, И СОПЕРНИКИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ОЧЕНЬ БЛИЗКИ. ТАК ЧТО ВЫБОР МЕЖДУ НИМИ, СКОРЕЕ, ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ.



МАКСИМ ФЕДОРОВ
Главный редактор сайта
Возраст: 46 лет
Водительский стаж: 27 лет

Да, Jetour X70 Plus — не шедевр дизайна, сейчас китайцы (или нанятые ими за большие деньги экспаты) рисуют машины гораздо интереснее. Тот же Jetour Dashing или T2 смотрятся на порядок круче! Но собственный стиль у него все же есть, как ни крути. Ну а салон X70 Plus — это вообще что-то с чем-

то. Начнем с того, что в Китае такие кроссоверы бывают с тремя рядами сидений — об этом ненавязчиво намекают подстаканники в колесных арках в багажнике и крепления для ремней здесь же. Не знаю, где тут можно разместить третий ряд, и уж тем более как на нем сидеть, но в 5-местной вариации Jetour — очень комфортный автомобиль. На втором ряду есть подогревы (правда кнопки закрывает нависающая центральная консоль),

собственный пульт климат-контроля и AMBIENTная подсветка. При этом под ногами не мешает выступ тоннеля — китайцы как-то научились обходиться без него.

Передняя часть салона спроектирована тоже весьма интересно. Выше ватерлинии торпедо — это вылитый Mercedes-Benz начала 2020-х. Характерные ползунки в виде сидений на боковинах дверей, знакомая форма центральных дефлекторов обдува, вертикальная панель с парой дисплеев под общим стеклом, мерседесовский рисунок аналоговых шкал... Даже руль здесь скопирован один в один, включая и черный глянцевый квадратик на правой блоке кнопок: у немцев здесь находится маленькая сенсорная панель, которая позволяет переключаться по экрану медиасистемы,

КИТАЙСКИЙ «ТУРИСТ»

JETOUR X70 PLUS ЦЕНА: ОТ 2 990 900 Р В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

В КИТАЕ JETOUR X70 ПРОДАЕТСЯ С 2018 ГОДА. ПАРУ ЛЕТ НАЗАД ЭТУ МОДЕЛЬ ОБНОВИЛИ, ПОСЛЕ ЧЕГО ОНА ПОЛУЧИЛА НОВЫЙ САЛОН И ПРИСТАВКУ PLUS В НАЗВАНИИ. НО В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА (ЕСЛИ НЕ РАНЬШЕ) ЭТОТ КРОССОВЕР, СКОРЕЕ ВСЕГО, СНИМУТ С КОНВЕЙЕРА. И ЗНАЕТЕ, НАМ ЕГО БУДЕТ НЕМНОГО ЖАЛЬ... ФОТО МАКСИМА ФЕДОРОВА

не отрывая руки от руля. Так далеко идти китайцы были не готовы, но и менять ничего не стали, кроме формы центральной накладке руля: в оригинале, как вы помните, она круглая. Если опуститься ниже, то мы увидим сенсорно-аналоговый блок климат-контроля от... Range Rover! Его китайцы тоже не стали как-то переосмысливать. Но, как ни странно, в этом миксе немецкий дизайн и британские технологии прекрасно уживаются друг с другом.

Залитый светодиодной подсветкой салон смотрится дорого. Да и тактильно все здесь неплохо: в отделке много металла, а светлый кожзам хоть и не практичен, но с ним как-то уютнее. Пользоваться отдельным блоком «климата» с вращающимися регуляторами намного удобнее, чем нажимать на сенсорный экран. И пусть меню здесь не переведено на русский, разобраться с ним несложно: можно настроить температуру для второго ряда, а также оценить качество воздуха в машине и за бортом (датчик в основном реагирует на пыль и даже рядом с чадающим грузовиком не пока-

1 По центральному дефлектору проходит граница, отделяющая немецкий дизайн от британских технологий.

2 Рисунок аналоговых шкал, как и вся верхняя часть торпедо, напоминает о Mercedes-Benz.

3 Светлая обивка салона легко пачкается, но зато добавляет уюта.

зывает превышение норм выбросов). Вот только, к своему стыду, я не сразу понял, как менять температуру у пассажира: оказывается, нужно нажать пальцем внутрь вращающегося обода — встроенный в него экран тоже сенсорный.

В плане ходовых качеств я не ждал от китайского кроссовера динамики и управляемости «Мерседеса» или «Рейндж Ровера», поэтому и разочарований не было. Напротив, в ТТХ китайцы даже немного перестраховались: по факту машина кажется динамичнее, чем по «паспорту». Подвеска первоначально удивила жесткостью, но проблема оказалась в перекаченных шинах новой машины: когда я сбросил транспортировочные 2,7 атмосферы до 2,3, стало гораздо лучше, хотя 19-дюймовые колеса на выбоинах и «лежачих полицейских» ожидаемо встряхивают сиденья. Начальная версия на 18-х колесах должна ехать помягче. Если бы еще здесь был полный привод, Jetour X70 Plus мог бы оказаться очень интересной моделью для консервативной аудитории, кому не хочется копаться в сенсорном



экране, чтобы, например, настроить зеркала заднего вида. Мне этот кроссовер показался интереснее соллафформенного Chery Tiggo 8, и гораздо доступнее одноклассников всех тех привычных брендов, которые сейчас поставляют к нам по параллельному импорту.





ТИХОН СИКУЛЕР
Художественный редактор
Возраст: 41 год
Водительский стаж: 23 года

Когда садишься в Jetour X70 Plus, первое впечатление от светлого интерьера — дорожно-богато. Видно, что дизайнеры вдохновлялись в основном современными интерьерами автомобилей Mercedes-Benz: руль, воздуховоды, элементы отделки, пульты управления электрорегулировками сидений на передних дверях — все это напрямую позаимствовано у немецких моделей. Но есть и немного британского — нижний экран с блоком управления климатом и прочими функциями как будто перекочевал с автомобилем Land Rover. И дабы не было сомнений в его происхождении, почему-то интерфейс только на английском языке, хотя меню системы мультимедиа переведено на русский, причем почти без ошибок. Единый блок панели приборов и экрана медиасистемы, тоже смахивающий на мерседесовский, визуально теряется в большом салоне «Джетура». К тому же экран на треть перекрывается правой рукой на руле.

Нет у Jetour X70 Plus уже привычных интерфейсов Apple CarPlay и Android Auto — их заменяет специальное приложение, «зеркалящее» экран смартфона. Хорошо

хоть, что интеграция смартфона с головным устройством беспроводная, ведь USB-слоты спрятались низко в полке на передней панели, и пользоваться ими неудобно.

Блок расположенных возле подлокотника аналоговых кнопок с физическим регулятором управления громкостью и самим медиacentром — отличная задумка с непродуманной реализацией. Если с громкостью еще можно как-то справиться (хотя удобнее регулировать ее на руле), то управлять медиacentром импровизированным джойстиком — испытание не для слабонервных. Проще дотянуться пальцем до сенсорного экрана, чем с его помощью выбрать любимую радиостанцию. Здесь же в окружении других кнопок разместилась и кнопка аварийки — найти ее на ощупь нереально, поэтому приходится отрывать взгляд от дороги, а это небезопасно. Может стоило «подсмотреть» у тех же немцев и сделать этот блок более удобным, а его место расположения поменять?

Еще непонятная экономия «на спичках»: сенсор открытия замков есть только на водительской ручке двери, при наличии электроприводов у пассажирского сиденья отсутствует регулировка его по высоте, при этом сам регулятор (стилизованная подушка сиденья) на двери имеется... До кучи пожалуюсь на отсутствие полного привода и задемпфированную

КОНКУРЕНТЫ



Chery Tiggo 8
от 2 600 000 ₽



Kaiyi X7 Kunlun
от 2 997 900 ₽



Jaecoo J7
от 3 049 900 ₽

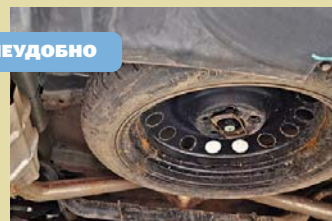
ДЕТАЛЬНО

УЗНАВАЕМО



Характерный блок управления электроприводами передних кресел вынесен на двери.

НЕУДОБНО



Размещение запаски под днищем — не самое практичное решение.

педаль газа или своеобразную прошивку роботизированной коробки, которая не позволяет тронуться не только после того, как вы отпустили тормоз, но и после нажатия на газ машина начинает ехать не сразу. С другой стороны, у Jetour X70 Plus достойная динамика и неплохая шумоизоляция. Да и места много как в салоне, так и в багажнике. А вот то, что запаска здесь крепится под днищем, в плюсы я занести уже не смогу.





1



2



3



4



ДЕНИС ГАВРИЛОВ
Аналитик
автомобильного рынка
Возраст: 41 год
Водительский стаж: 7 лет

X70 Plus — не первый выбор в линейке Jetour для покупателей в России. Драйвером продаж марки пока выступает более компактный Dashing. Тем интереснее было его опробовать.

В городе габариты кроссовера вполне комфортные, проблем с парковкой не должно возникать даже у новичков. При этом в салоне ты чувствуешь себя уютно и не испытываешь тесноты, как это было в европейских или азиатских кроссоверах городского типа. В кресле водителя можно спокойно разместить руку на подлокотнике, не вторгаясь в пространство переднего пассажира. Управление положениями кресла находится на двери — непривычно, но удобно. Порадовало, что на всех дверях автомобиля доступны автоматические стеклоподъемники.

Приборная панель предстает в «цифре», вот только спидометр необычно располагается в ее левой, а не правой части.

- 1** Сенсорный экран климат-контроля имеет матовое противобликовое покрытие и встроенные аналоговые регуляторы.
- 2** На втором ряду ровный пол, есть подогревы сидений и даже отдельный пульт климатической установки.
- 3** Сложно представить, но здесь мог бы быть третий ряд сидений.
- 4** В полу багажника есть место под набор автомобилиста.

Продолжением приборной панели выступает мультимедийная система. Уже традиционный для китайского автопрома тачскрин предлагает установить различные функции автомобиля (подсветка салона, системы безопасности и т. п.), а также дает возможность выбрать радиостанцию или иной источник музыки. А вот климат-контроль выведен на отдельную панель, сочетающую в себе аналоговые и цифровые решения. За это производителю можно поставить твердую пятерку. Решение с управлением «климатом» дает возможность водителю не переключать на него внимание во время движения. В этом ему помогают специальные шайбы, в центре которых можно выбрать нужную функцию, а прокручивая их, регулировать температуру или скорость обдува.

Беспроводная зарядка для смартфона спрятана внизу. И вот тут производитель мог бы ее разместить в более доступном месте. Рядом с рычагом переключения режимов движения располагаются некоторые ненужные кнопки, которые можно было бы перенести под руль. А кнопку аварийки подвинуть выше, в более привычное место. И как раз за счет таких манипу-

ляций можно было бы освободить место для беспроводной зарядки телефона. Все-таки он должен быть в доступном для взгляда водителя положении. И, кстати, в нынешней конфигурации непонятно, куда его можно положить, чтобы следить за тем же навигатором.

Еще из пожеланий разработчикам — поправить перевод меню бортового компьютера. Например, данные по запасу хода скрываются под надписью «мощность поездки». Догадаться, конечно, можно. Но смотрится смешно. □

JETOUR X70 PLUS

Габариты	4724x1900x1720 мм
База	2720 мм
Снаряженная масса	1662 кг
Полная масса	1962 кг
Клиренс	204 мм
Объем багажника	438 л
Объем топливного бака	54 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1598 см ³ , 190/5500 л. с./мин ⁻¹ , 290/2000–4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	235/55R19
Динамика	11,7 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	10,9/6,3/8,1 л на 100 км



АТЛАС ДЛЯ ДОРОГ

GEELY ATLAS ЦЕНА: 3 144 990 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2024 Г.

КЛАССИЧЕСКИЙ GEELY ATLAS С ПРИСТАВКОЙ PRO СЕЙЧАС, НАВЕРНОЕ, ОДНА ИЗ САМЫХ СТАРЫХ МОДЕЛЕЙ НА РЫНКЕ, ЕСЛИ, КОНЕЧНО, НЕ УЧИТЫВАТЬ ПРОДУКЦИЮ LADA. НО В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ОН НЕПЛОХО ПРОДАЕТСЯ, НАПРИМЕР, В ПРОШЛОМ ГОДУ РЕАЛИЗОВАНО 17,5 ТЫСЯЧ ЕДИНИЦ. ДА И НА ДОРОГАХ ЭТИХ МАШИН МНОГО КАК В ЧАСТНЫХ РУКАХ, ТАК И В ТАКСИ. ТАК ЧТО СНИМАТЬ ЕЕ С ПРОИЗВОДСТВА РАНО, НО И ОБНОВЛЕНИЕ НЕОБХОДИМО. И ВОТ GEELY ВЫПУСТИЛА НОВЫЙ ATLAS, НО ПРИ ЭТОМ СОХРАНИЛА СТАРЫЙ. РЕШЕНИЕ НЕ ОЧЕНЬ ТИПИЧНОЕ, НО В ДАННОЙ СИТУАЦИИ ПРАВИЛЬНОЕ □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



1 Большой вертикальный экран – решение удобное для навигации, но в салоне очень не хватает функциональных клавиш, а в дальней дороге водителю мешает яркая ambientная подсветка.





ИГОРЬ СИВРИН
 Автожурналист
 Возраст: 45 лет
 Водительский стаж: 25 лет

Лично для себя старый Atlas Pro я бы не рассматривал, он построен еще до того, как китайцы получили доступ к шведским платформам, и это сказывается на ездовых повадках, а вот новая модель — это уже производная на платформе CMA, которую мы знаем по Volvo XC40, а также по Geely Tugella и Monjaro. И формально Atlas находится где-то рядом с ними по габаритам, но визуально он здорово отличается, а главное, он стал несколько комфортнее даже на аналогичных 20-дюймовых колесах. Инженеры решили, что нет смысла так сильно зажимать подвеску, и несколько возросший уровень кренов никак не мешает водителю,

но уже позволяет не шарахаться от дорожных дефектов. Так что по своим ездовым повадкам новый Atlas — это лучший Geely из тех, которые сейчас официально представлены в России. Причем мне удалось также покататься на версии с 19-дюймовыми колесами, она еще покладистее, но не такая нарядная снаружи и в салоне.

Мне нравится, как Atlas выглядит. Он, с одной стороны, имеет практичный кузов с большим багажником, в отличие от Tugella, но менее грозный, чем Monjaro. Единственное, я так и не смог для себя решить, хорошо это или нет, что разные модели одной марки получились такими непохожими. Все интересные, так что дизайнеры молодцы, но то, что они пока еще не смогли сформировать своего фирменного стиля, наверное, показывает молодость бренда и его поиск себя.

А вот интерьер оставил равнодушным, а местами даже разочаровал. Огромный центральный экран только в начале кажется чем-то выдающимся, но пользоваться им неудобно. Панель приборов, которая должна давать водителю всю необходимую информацию, сюда словно поставили в последний момент, изначально просто забыв о ней. Все цифры на ней формально есть, но считывание их затруднено. А вечером еще и мешают вертикальные столбики ambientной подсветки. Так что чувствуешь себя скорее на дискотеке, чем за рулем средства повышенной опасности.

Вот и получается, что приятный по езде Geely Atlas огорчил слишком навороченным салоном. Остается ждать рестайлинга, чтобы интерьерщики услышали жалобы покупателей и вернули нормальную панель приборов и лучше продумали мелкие нюансы.



МИХАИЛ ГЕЛБАХИАНИ
Предприниматель
Возраст: 46 лет
Водительский стаж: 28 лет

Когда новый Geely Atlas только вышел на рынок, я сразу обратил на него внимание. Красивая, эффективная, агрессивная, дающая эмоциональный всплеск, вместительная и современная машина. Она первая из китайских, которую я захотел купить. Поэтому прокатиться на ней было вдвойне интересно.

На ходу мне понравилась подвеска, не ожидал что на 20-х колесах кроссовер может быть

комфортным, но есть ощущение, что машина громоздкая, снаружи она казалась компактнее. А вот связка двигатель-коробка, как ни странно, не вызвала эмоций после атмосферной 2,0-литровой Mazda CX-5. Вот того самого первого рывка нет! Сначала тишина, а дальше тоже нет ощущения, что под капотом 200 л. с. и современный робот. Неплохо, но не более.

Еще немного покатавшись, обнаружил и первые следы экономии. Сиденье не очень удобное, нет регулировки высоты ремня безопасности, а также мне немного не хватило обзорности, узкие окна создают ощущение как в танке.

1 У кресел красивые лекала и интересные вставки, да и профиль тоже неплохой.

2 Места на втором ряду много по всем направлениям, для китайских автомобилей это правило хорошего тона.

3 Багажник достаточно вместительный и у него удобный регулируемый пол.

Но по совокупности впечатлений от Geely, машина, наверное, больше понравилась, как внешне, так и внутри. Хотя мультимедиа пару раз подвисла, не критично, но неприятно. Радио плохо ловит. Да и управление климат-контролем внутри экрана не слишком удобно. Кроме того, боюсь, что содержание «Атласа» будет обременительно. Одни только зимние шины на 20-дюймовых дисках стоят от 35 до 50 тысяч за колесо. Пережить можно, но это лишние расходы, которые получилось бы сократить вдвое, если бы у Geely были диски дюймов 18. Да и риск повреждения резины на российских дорогах никак нельзя исключить. Как представлю, что придется зимой в темноте менять колесо, сразу отпадает желание выезжать за пределы города. А ведь автомобиль должен дарить свободу, а не ограничивать ее.

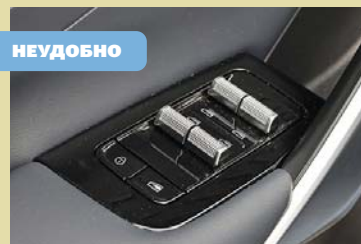
В итоге вот такой вот Atlas себе бы не купил, но его приобрел кто-то у меня во дворе. И каждый раз, когда прохожу, всегда на него оборачиваюсь. Жду, пока выйдет исполнение с полным приводом и автоматом, вот тогда, возможно, еще раз взгляну к дилеру.

ДЕТАЛЬНО



СЛЫШНО

Динамики в подголовниках – идеальное решение для телефонного разговора Hands Free.



НЕУДОБНО

Стеклоподъемники требуют привыкания, и пары дней теста для этого явно мало.



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

Еще со времен собственного Geely Coolgray, к этой марке я питаю слабость, тем более с взрослением детей, приходится задуматься о поиске более крупной машины, так что новый Atlas я тестировал с любопытством и практическим интересом. Именно такого размера автомобиль для меня сейчас был бы оптимальным. Да и цена в три с небольшим миллиона рублей сейчас уже не выглядит запредельной за топовый кроссовер с 2,0-литровым турбомотором. Несколько огорчает сам факт наличия робота, тогда как доплатив совсем немного можно взять полноприводную Geely Tugella с 8-ступенчатым классическим автоматом. Но сама коробка работает расторопно, да и 200 л. с. вполне хватает в городе. Вот только крутящий момент

мотора у Atlas несколько меньше, подозреваю, что именно из-за желания инженеров продлить ресурс роботизированной трансмиссии.

Моему сыну очень понравилось, как Atlas приветствует нас, когда мы подходим к машине. Диодная подсветка спереди выделяет Geely на дороге. Единая светящаяся полоса сейчас уже есть у многих, а красивые параллелепипеды пока еще уникальны. В салоне понравилась хрустальная накладдка на селекторе коробки передач. Эта штука здорово повышает статус салона, и я задерживал на ней взгляд каждый раз, усаживаясь в кроссовер. Еще очень понравились встроенные в подголовник динамики. Я впервые с этим столкнулся. Для воспроизведения музыки они мало пригодны. Штатная акустика в дверях дает больше объема и качества звука, а вот разговор по мобильному телефону в режиме Hands Free через динамики в подголовнике — это отдельное удовольствие. Я прекрасно слышу собеседника, но при этом другие обитатели салона не знают,

о чем мы разговариваем. И в то же время руки у меня на руле.

Так что за фишки в салоне я бы поставил Geely четыре с плюсом, до пятерки не хватило физических кнопок управления «климатом» и другими функциями. И еще я жду появления Atlas с классическим автоматом, а вот полный привод — это не обязательно. □

GEELY ATLAS

Габариты	4670x1900x1705 мм
База	2777 мм
Снаряженная масса	1645 кг
Полная масса	2075 кг
Клиренс	215 мм
Объем багажника	650 л
Объем топливного бака	54 л
Двигатель	бензиновый, турбирован., 4-цилиндр., 1949 см ³ , 200/5500 л.с./мин ⁻¹ , 325/1800–4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	235/50R19
Динамика	205 км/ч; 8,2 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	9,3/6,3/7,4 л на 100 км





ПОЛИГОН

ФОКУС-ГРУППА HONGQI H9

ДОТЯНУТЬСЯ ДО НЕБЕС

HONGQI H9 ЦЕНА: ОТ 7 790 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

КИТАЙСКИЙ ПРЕМИУМ — А ТАКОЕ ВООБЩЕ ВОЗМОЖНО? НО ЧЕМ СЕМЬ РАЗ УСЛЫШАТЬ, ЛУЧШЕ ОДИН РАЗ УВИДЕТЬ САМОМУ. И ПОЩУПАТЬ, И ПОНЮХАТЬ, И ПОЕЗДИТЬ, ПРИГЛАСИВ В КАЧЕСТВЕ ЭКСПЕРТОВ ТЕХ, ДЛЯ КОГО, СОБСТВЕННО, ПЕСНЯ ПИСАЛАСЬ

□ ФОТО ГЕОРГИЯ САЧКОВА



1 Дисплей приборной панели выглядел бы богато на машине попроще. В персональном люкс-седане в тему были бы традиционные циферблаты.

2 На фото материалы отделки выглядят хорошо, но на ощупь до премиума не дотягивают.



АЛЕКСАНДР МЕЛЬНИК
Редактор
Возраст: 63 года
Водительский стаж: 25 лет

Что-то мне напоминает эта грандиозная решетка радиатора. Может, неповторимый Чишуй, «водопад красной воды», про который жители провинции Гуйчжоу даже особый чэньюй сложили из 14 иероглифов: «Побывав на горе Хуаншань, не нужно смотреть на другие горы; увидев водопад Чишуй, можно не любоваться остальными водопадами». А может, это китайское видение «Роллс-Ройса»? Ведь не зря же шесть лет назад крупнейшая госкорпорация КНР переманила шеф-дизайнера знаменитой английской марки. Главной задачей Джэйлса Тейлора тогда стала не просто работа над отдельными моделями, а создание общего фирменного стиля марки «Красное знамя».

Седан бизнес-класса, который нарисовала команда китайских дизайнеров под руководством магистого англичанина, получился вполне убедительным. Выглядит модель H9 очень неплохо практически с любого ракурса. Всего в ней в меру — обязательная в таких случаях тяжеловесная представительность удачно сочетается с известной легкостью.

Резкий наклон передних стоек и покатая линия крыши делают солидный седан похожим на стремительный фастбэк. В том числе и поэтому H9 очень идет двухцветная окраска — такую китайцы предлагают за доплату в 300 тысяч. Если бизнес-седан вы покупаете не только для протокольных мероприятий, изысканный «гентиановый фиолетовый» в сочетании с элегантным бежевым верхом удачно подчеркнет вашу индивидуальность.

Есть и цитаты, куда ж без них. Крупные задние фонари чем-то неуловимо напоминают большие ягуаровские седаны. Треконовый профиль мы тоже как будто уже где-то видели, может, на «Авалоне»? А плавничок антенны на крыше и хромированные бумеранги на передних крыльях явно подсмотрели у «семерки» BMW. Только не удержались и украсили последние (а также молдинг на капоте) своей любимой «светомузыкой», обыгрывая дорогое сердцу каждого китайца красное знамя. В сочетании с черным лаком и сверкающим хромом красная подсветка смотрится, конечно, богато. Но слегка вульгарно.

Вот и выдвигающиеся дверные ручки — модно, современно, только уж больно демократично — как на каком-нибудь «Джетуре», право слово. Премиуму больше к лицу традиционные, облитые

хромом. Впрочем, это дело вкуса. Тем не менее, несомненно, Hongqi H9 выглядит на все свои восемь миллионов. Внешне машина не уступает никому из грозных конкурентов: немецких, американских, японских или корейских.

А стоит куда дешевле — сегодня, скажем, Mercedes-Benz S-Class можно купить минимум за 18 млн рублей. Если вам нужен престижный премиум-седан для корпоративного автопарка, экономия окажется весьма существенной — почти три Hongqi по цене одного «Мерседеса»!

Правда, дотянуться до небес европейского автомобильного премиума у китайцев пока не получилось. H9 выглядит гораздо лучше, чем едет: шумоизоляция явно не дотягивает до должного уровня, подвеска недостаточно комфортабельна, и уже через пару-тройку часов за рулем начинают проявляться недочеты в эргономике. Впрочем, эти недостатки нельзя назвать фатальными — большинство их можно устранить в ходе планового рестайлинга. Труднее будет с силовым агрегатом. Такой машине нужны V6 или V8 сил в 300-400, полноценный автомат вместо робота и весьма востребованный в России полный привод, чтобы претендовать на роль полноценного конкурента «семерке» BMW, Audi A8 и Mercedes-Benz S-Class.

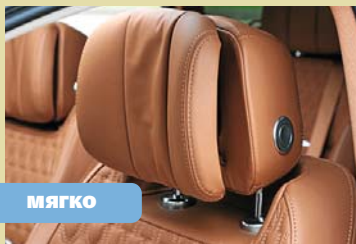


ДЕТАЛЬНО



СКРЫТНО

Полностью закрыв моторный отсек, китайцы скрыли от глаз непристижный 4-цилиндровый двигатель.



МЯГКО

Удобный подголовник можно регулировать по высоте и углу наклона боковых упоров.



АНДРЕЙ ФИЛИН
Инженер-технолог
Возраст: 50 лет
Водительский стаж: 32 года

Больше всего в этой машине мне нравится ее внешность. Правда, возможно, из-за этой стремительно ниспадающей линии крыши садиться за руль и выходить из салона не слишком удобно, даже при моем невысоком росте в 173 см. Но кресла вполне комфортабельные. И обзорность неожиданно хорошая: в узкое на первый взгляд заднее окно все видно. Селектор коробки передач не только оригинальный, но и вполне удобный, удобная кнопка стояночного тормоза.

Вообще же, когда оказываешься в этом светлом кожаном салоне, первое ощущение, что сел в дорогую машину. Но мало-помалу становится ясно — многое здесь дешевле, чем кажется сначала, слегка бутафорское что-ли, пластмассовое. Вот, скажем, очень понравился адаптивный свет фар, удобные линии динамической разметки на экране камеры заднего вида. Подсветка салона хороша — эдакие рыбки плавают разноцветные. Видеорегистратор

с высоким разрешением, в целях безопасности он отключается на скорости выше 10 км/ч, пишет, но не показывает — очень здорово. Порадовал чистый звук аудиосистемы, но вот алгоритм управления ее работы на редкость замороженный. Симпатичный дисплей приборной панели, пожалуй, перегружен информацией. Очень полезен проекционный экран, правда, цифры скорости мелковаты. Чтобы заставить работать навигатор, нужно зайти в приложение в телефоне. Беда с климат-контролем: при околонулевой температуре на улице ставишь +22, и он начинает дуть холодным воздухом! Приходится включать +25. В дождь и снег потеют окна — включаешь обогрев стекла, и отключается автоматика. И вообще, плохо, что все включается и регулируется через дисплей. Я долго не мог найти обогрев сидений — сенсорные кнопки обнаружились на экране. А как сюда садиться в мороз?

Не слишком удобны микропереключатели фар и стеклоочистителей, а кнопке обогрева руля на ступице «баранки», думаю, не место. Странная шайба-переключатель на тоннеле — это всего лишь выключатель звука музыки, а не джойстик дисплея.



ЕВГЕНИЙ ШЛЫКОВ
Предприниматель
Возраст: 53 года
Водительский стаж: 37 лет

Водитель я, в общем, не передливый. Слабоват мотор? Ну, разгон, конечно, не мерседесовский, это не 4,5 секунды до сотни, но, в принципе, едет. Кикдауна никакого нет, то есть на старте получается серьезная заминка. Только если активировать спортивный режим, машина ведет себя порезвее.

Задержка чувствуется и при торможении. На мой взгляд, педаль тормоза должна срабатывать сразу — это важно, особенно при малых дистанциях. А здесь педаль запаздывает. Получается такой эффект, что я торможу, а машина не тормозит, и приходится жать сильнее. Создается ощущение, будто тормоза слабоваты. Здесь ведь есть функция экстренного торможения при сближении — вот же четыре полоски нарисованы перед машиной на дисплее. Но почему-то не срабатывает система, хотя и включена — я проверил.

Оказалось, что у этой большой машины неожиданно невелик радиус разворота — удобно вырुливает со стоянки. Подвеска хорошо справляется с мелкими неровностями, обеспечивая неплохую плавность хода, но только если вы никуда не спешите. В целом же подвеска не слишком комфортабельная и «разговорчивая» к тому же. Вообще, мне «мягкие» машины не нравятся. Эта же, не могу сказать, чтобы мягкая. Но в поворотах заметно кренится — в отличие от «Мерседеса», к примеру. Так что на высокой скорости в повороты лучше не входить — эта машина любит неспешную равномерную езду. И «шахматы» на шоссе не для нее. Хотя, как это ни парадоксально, дорогу H9 держит хорошо, асфальтовую колею фактически не ощущает, несмотря на шины Runflat. А потому управляемость можно признать вполне себе неплохой.





ИЛЯ СЕРГЕЕВ
Госслужащий
Возраст: 63 года
Водительский стаж: 35 лет

По долгу службы мне приходится ездить и на Mercedes-Benz S-Class, и на Lexus LS. И как только увидел пульт регулировки кресел сзади, подумал, что это «Лексус» — все здесь довольно похоже. На месте водителя нет ощущения, что едешь в люксовой машине. Здесь нет доводчика дверей: сел и сразу понял — не порядок. Шумоизоляция оставляет желать лучшего. Мотора не слышно, но все остальное... Даже воздух свистит у зеркала и передней стойки, такое ощущение, что все время чуть окна приоткрыты.

Отсутствие напльвов на руле под хват и маленькие зеркала

1 Несмотря на скромные цифры объема, багажник кажется просто бездонным.

2 В выдвигной секции центральной консоли спрятаны розетки на все случаи жизни.

3 К сожалению, отдельной кнопки регулировки переднего правого кресла с места главного пассажира не предусмотрено — только с дисплея на центральной консоли.

нельзя расценивать как недостаток — это кто как привык. А вот над шумоизоляцией и подвеской еще работать и работать. Есть ощущение, что ты снаружи машины находишься. Кроме того, мне не слишком нравится водительское кресло — особо комфортабельным его не назовешь. Есть подозрение, что долго в нем не проедешь, через пару-тройку часов начнешь уставать.

А вот сзади все поприличней, начиная с кожи наппа на дверях. И посадка вполне удобная, и шума явно поменьше. Подвеску пассажиры сзади и слышат, и ощущают точно так же, как спереди, а вот шумоизоляция тут лучше. Хотя и здесь есть, к чему придраться. Скажем, сенсорные кнопки на панели управления креслами — к ним приходится прилагать определенные усилия. Я не люблю

такие кнопки, мне больше по душе обычные, физические. Но коли уж есть сенсорные, они должны работать четко.

Короче говоря, если S-класс — W222 и W223 — ориентированы и на водителя, и на пассажира, то эта машина четко двухзонная. И предназначена в первую очередь для пассажира, а передняя зона в ней попроще — на водителя. То есть эта машина офисная. Сзади она совсем другая даже по уровню отделки. Есть и еще любопытный факт: 445-сильный S-Class в обычной жизни расходует в среднем десять литров на сотню километров пробега. А этот 245-сильный «Хончи» — 9,8 л/100 км. □

HONGQI H9

Габариты	5137x1904x1493 мм
База	3060 мм
Снаряженная масса	1875 кг
Полная масса	2325 кг
Клиренс	134 мм
Объем багажника	370 л
Объем топливного бака	62 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., с турбонаддувом, 1989 см³, 245/5500 л. с./мин⁻¹, 380/1800 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	роботизир., 7-ступ., привод задний
Размер шин	245/40R20
Динамика	230 км/ч; 7,1 с до 100 км/ч
Расход топлива	7,1 л на 100 км в смешанном цикле



В РОССИИ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ МОТОЧЕМПИОНАТ

В Москве состоялся первый этап Winline чемпионата России по суперкроссу, который дал старт новой гоночной серии Russian Grand Prix.

Суперкросс — гонки на кроссовых мотоциклах по специальной грунтовой трассе с трамплинами, препятствиями и резкими поворотами, которые проходят и зимой, и летом.

Первый этап чемпионата России стартовал в центре технических видов спорта «Крылатское» — одном из самых современных спортивных комплексов



России. Зрители собрались, чтобы поболеть за своих любимых гонщиков и насладиться захватывающей атмосферой соревнований. Все те, кто не смог присутствовать на трибунах, наблюдали за происходящим в многокамерной прямой трансляции — это одна из особенностей нового чемпионата.

Спортсмены выступают в нескольких классах по кубатуре мотоциклов: MX-85, MX-125 «юниоры», MX-125 и MX-2. Победителем первого этапа Winline чемпионата России

по суперкроссу стал Евгений

Бобрышев из команды АНО «ММТ Мотоспорт»,

выступавший в классе MX-2. В сезоне 2024 года состоится еще 6 этапов нового чемпионата: 15 июня в Пензе, 22 июня в Череповце, 3 августа в Дзержинске, 20 сентября в Санкт-Петербурге, 12 октября в Краснодаре.

Первый этап Winline чемпионата России превзошел все ожидания. Он показал, что суперкросс имеет огромный потенциал в России и привлекает все больше внимания гонщиков и зрителей. Гоночная серия Russian Grand Prix обещает стать новой яркой главой в истории мотоспорта нашей страны.



15 ЛЕТ ОПЫТА

Последний раз компания KTM выпустила дорожный спортбайк 15 лет назад! Чем не повод отметить эту дату выходом в свет новой модели.

KTM 990 RC R будет оснащен двигателем LC8 (мощность, крутящий момент и прочие ТТХ пока неизвестны), карбоновым кузовом, новым глушителем из уплотненной нержавеющей стали. Мощность двигателя можно будет регулировать с помощью переключателя и настроить на гоночный режим даже в базовой комплектации.

Стальная рама 990 RC R разработана с учетом динамических характеристик и с увеличенным смещением веса в сторону передней части, чтобы обеспечить лучшее сцепление с дорогой, повышена ее общая жесткость — 15 лет опыта участия в мотогонках не прошли для инженеров KTM даром.

Разработчики экспериментировали с формой топливного бака 990 RC R, чтобы сделать посадку водителя такой, которая обеспечит наилучшую связь с мотоциклом. Можно регулировать подножки и подвеску WP APEX Open Cartridge.

KTM также планирует выпустить на той же платформе модель для бездорожья — 990 RC Track. Из дорожной модификации уберут лишние элементы, предназначенные для городской езды, добавят защитные компоненты, точные настройки, возможности для кастомизации, включая установку новой выхлопной системы.

Пока KTM 990 RC R существует в виде прототипа и появится как опытная модель на отдельных гонках European Supersport. Запуск модели в серию планируется на 2025 год.



МНОГОЗАДАЧНЫЙ

VOGE DS300 ЦЕНА: ОТ 398 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

РОССИЯ — РОДИНА СЛОНОВ. МЫ ЛЮБИМ САМОЕ БОЛЬШОЕ, ТЯЖЕЛОЕ И ДОРОГОЕ, УПУСКАЯ УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ЛЕГКОГО, КОМПАКТНОГО И БЮДЖЕТНОГО □ ДЕНИС ПАНФЕРОВ □ ФОТО VOGЕ

БЕССПОРНО, С МОТОРОМ «ЛИТР с плюсом» по ровному асфальту федеральной трассы ехать намного проще и веселее, чем на малокубатурном мотоцикле. Но, когда дорога сужается до одной полосы, асфальт становится неровным, покрытым ямами, трещинами и буграми, прелесть большого и тяжелого мотоцикла начинает меркнуть. А после того, как асфальт закончится совсем, превратившись в узкую грунтовую тропинку, мотоцикл в полтора раза шире, вдвое тяжелее и втрое мощнее будет восприниматься наказанием, а не благом.

Мотоцикл Voge DS300 — легкий и компактный «турист», который и для ежедневных поездок по городу будет хорош, и в большом путешествии не подведет. 29 л. с. при 155 кг сухой массы не шокируют энерговооруженностью, но позволяют уверенно, хоть весь день, ехать со скоростью 125 км/ч. Инжекторный мотор с жидкостным охлаждением не теряет тягу на горных перевалах, а правильно подобранные передаточные отношения в коробке помогают и по грунтовкам ездить, и по асфальту.

Для защиты от непогоды есть регулируемое

по высоте ветровое стекло, для защиты двигателя и радиатора при падениях — дуги, для крепления поклажи — крепкий штатный багажник. Есть версия Adventure с тремя алюминиевыми кофрами и системой их крепления к мотоциклу — получается полноценный «турист», хоть и маленький.

Бытует мнение, что малокубатурная техника — это для новичков. Неверное мнение. В опытных руках все преимущества этого класса мотоциклов раскроются быстрее и ярче. Не просто так слонов использовали только для парадных выездов и в бою, а путешествовали на лошадях и осликах. И корма им требуется меньше, и уехать получится дальше. □



VOGE DS300

Габариты	2035/820/1360 мм
База	1435 мм
Дорожный просвет	190 мм
Объем бензобака	16 л
Двигатель	292 см³, 4-тактн. 1-цилиндр. инжектор., 29 л. с./8500 мин⁻¹, 25 Нм /7500 мин⁻¹
Трансмиссия	6 МКП, цепной привод
Тормоз (передний/задний)	дисковый/дисковый
Подвеска (передняя/задняя)	телескопическая вилка перевернутого типа / моноамортизатор
Снаряженная масса	173 кг



МОТОПАРК

CFMOTO CFORCE 600 OVERLAND EPS

ПРЕКРАСНОЕ — ДАЛЕКО

CFMOTO CFORCE 600 OVERLAND EPS

ЦЕНА: ОТ 1 254 900 ₺ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

НАША СТРАНА — НАСТОЯЩИЙ РАЙ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ПУТЕШЕСТВИЙ ВДАЛИ ОТ ДУРАКОВ И ДОРОГ. КАЖЕТСЯ, НИГДЕ В МИРЕ НЕТ ТАКОГО РАЗНООБРАЗИЯ ВНЕДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ КАК ПОПУЛЯРНЫХ, ТАК И НЕИЗВЕДАННЫХ. КУДА ОТПРАВИТЬСЯ ЭТИМ ЛЕТОМ? **□ ДМИТРИЙ ФЕДотов □ ФОТО CFMOTO**

КВАДРОЦИКЛ — ТЕХНИКА, СПОСОБНАЯ проехать практически везде. Сложно поверить, но они забирались даже на вершину Эльбруса! Однако экстремально сложные путешествия оставим профессионалам, посвятив этот текст более легким и приятным поездкам.

Начнем с выбора квадроцикла, каким он должен быть? С одной стороны — крупным, вместительным и комфортным, с другой — экономичным

и не слишком тяжелым. Таким, как новинка 2024 года — среднекубатурный CFMOTO CFORCE 600 Overland EPS. Его 600-кубовый мотор экономич-

«
ПРЕКРАСНОЕ ДАЛЕКО
НЕ БУДЕТ К ВАМ
ЖЕСТОКО, ЕСЛИ ДЛЯ
ПУТЕШЕСТВИЯ ЗА НИМ
ВЕРНО ВЫБРАТЬ
ТЕХНИКУ
»



ней литровых моделей, что в сочетании с 18-литровым баком позволяет не только уехать далеко, но и вернуться оттуда. А электросилитель руля и ветровое стекло сделают любую поездку легкой и приятной.

Но главное — это полный привод с понижающей передачей и блокировкой переднего дифференциала в сочетании с 26-дюймовыми внедорожными шинами. Чем дальше от цивилизации, тем важнее проходимость!

Середина лета — идеальное время для путешествий по Северу. Так, Карелия, Архангельская и Мурманская области порадуят практически круглосуточным световым днем. Здесь бесконечно много интересных мест и самых разных дорожных условий.

Новички смогут прокатиться по грейдерам и неглубоким бродам по пути к подножию карельской горы Воттоваара, а опытные и подготовленные пилоты — отправиться на берег Баренцева моря, покорив полуостров Рыбачий. Главное — «поймать» погоду! Хотя 90-литровый кофр вместит достаточно одежды и на случай, если погода не будет идеальной.

И пусть вас не пугают каменистые дороги, пробитые в горных породах, CFORCE 600 уже в базовой комплектации имеет мощную алюминиевую защиту днища толщиной 5 мм и пластиковую защиту рычагов подвески толщиной 8 мм. А еще дороги Рыбачьего могут похва-

статься болотами, бродами, реками и ручьями — это настоящий рай для любителей жестких встрясок и мокрых ног.

А если хочется в тепло, то можно отправиться к югу, на Черноморское побережье. Прокатиться вдоль линии прибоя вряд ли позволят толпы отдыхающих, а вот проехаться по вершинам гор с видом на море — очень даже получится.

Но в высокий сезон лучше сюда не соваться, отдав предпочтение другим местам. К примеру, бескрайним ставропольским просторам — поездка по следам заброшенной столетие назад Армавир-Туапсинской железной дороги.

Гарантирован восторг и в Дагестане: потрясающей красоты горы, водопады и грунтовые дороги не оставят равнодушным никого. Тут же есть и море, дикий берег Каспия — еще одна чудесная локация для квадроциклов. Это на Черном море к воде подъехать сложно, Каспий, напротив, может похвастаться многими десятками километров диких песчаных пляжей, где можно провести незабываемые выходные.

В степях Астраханской области можно отправиться к бархану Большой брат. С определенных ракурсов это место невозможно отличить от африканской пустыни, почувствовав себя участником ралли «Дакар». Это идеальное место для того, чтобы оценить возможность выбора режимов работы

мотора и скорость отклика на нажатие курка газа CFMOTO CFORCE 600.

В действительности интересный маршрут можно найти в любом регионе страны, не обязательно ехать далеко. К примеру, проложив двух-трехдневный маршрут по заброшенным храмам и усадьбам Тверской области.

Но, если возможность есть, можно отправиться на Алтай, которых в России целых два: Алтайский край со столицей в Барнауле и Республика Алтай со столицей в Горно-Алтайске.

О красотах этих гор уже сказано все, но, как говорится, лучше один раз увидеть. А на обратном пути заехать к солоному Бурлинскому озеру, известному своим розовым цветом и... железной дорогой, проложенной по его дну.

Предприятие, работающее здесь с до-революционных времен, использует поезд для сбора соли. Зрелище сюрреалистическое! Главное, не соваться в соленую воду и прибрежную глину на квадроцикле, припарковав его на берегу — соль русского Бонневилля пресной водой смыть будет негде.

Все это — лишь малая часть удивительных мест, куда можно доехать на квадроцикле. А оставив за спиной популярные туристические маршруты и точки притяжения, можно начать искать свои, отправившись туда, где еще не ступала нога человека. □

**ПОЖАЛУЙ,
ТОЛЬКО НА КВАДРОЦИКЛЕ
И МОЖНО ДОБРАТЬСЯ
В САМЫЕ
ПРЕКРАСНЫЕ ДЕБРИ
НАШЕЙ СТРАНЫ.**





ГРОЗОВОЙ «КРУТЫШ»

GROZA XS800N TOUGHMAN

ЦЕНА: ОТ 799 990 ₺ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

ПРОШЛИ ВРЕМЕНА, КОГДА КИТАЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ МОТОЦИКЛОВ ОГРАНИЧИВАЛИСЬ 150-КУБОВЫМИ МОТОРАМИ. ТЕПЕРЬ ОНИ ДОСТИГЛИ ЛИТРОВОГО «УРОВНЯ», А НЕКОТОРЫЕ ДАЖЕ ПЕРЕШАГНУЛИ ЕГО

□ ВЯЧЕСЛАВ ВАРЕНОВ □ ФОТО АЛЕКСАНДРА БАТЫРУ

НАШ СЕГОДНЯШНИЙ ЗНАКОМЕЦ — Groza XS800N Toughman — имеет солидный двигатель — 800 см³. Кстати сказать, ни советский, ни российский мотопром такого объема не достиг.

На свет появился Groza XS800N Toughman, который оказался сильно похож на Harley-Davidson Sportster, в России удостоенный клички «шпрот». Современная версия этого «круизера», Sportster S, выпускается по сей день, даже у нас его можно купить новым (ну, почти) за 2,5 млн рублей.

Но Groza XS800N Toughman не «слизан» с него. Его создатели равнялись на предыдущую версию «883». Отличия, конечно, есть, но увидит их лишь знаток, и то не сразу. В первую очередь это

касается посадки водителя. У «шпрота» она явно чопперная — ногами вперед. Подножки же «крутого парня» (именно так с английского переводится название модели Toughman) находятся строго под пилотом. И это замечательно! В противном случае ездить по нашим дорогам и тем более съезжать с них было бы невозможно из-за жесткой подвески: ногами вперед демпфировать неровности не очень удобно. Все остальное выдержано в классическом американском сти-

ле: бак капелькой, круглая фара головного света, небольшая круглая приборка. Отличия от классики лишь в типе ламп: здесь они исключительно светодиодные, о чем свидетельствует «дефис» ДХО.

Звук запустившегося двигателя сразу заявляет о себе — весомо, грубо, зримо. Однако никакого намека на издевательство над соседями в нем не прослушивается. «Ну, да, такой у меня голос».

Кнопка пуска двигателя находится на правом пульте, но графически не выделена, и потому не всегда сразу попадаешь по ней. Красный цвет, или хотя бы зеленый, все-таки ей явно нужен, а то попытки завести мотор кнопкой включения правого сигнала поворота так и будут продолжаться. Удивило также отсутствие на руле кнопки аварийного глушения двигателя.

Кстати, о поворотниках: к ним тоже приходится





привыкать, поскольку они включаются не одним тумблером слева, а их кнопки разнесены на разные стороны руля, как у некоторых моделей BMW — и у, собственно, «прототипа» — H-D Sportster. Однако сами они не отключаются через 15 секунд.

Единственное штатное седло мотоцикла мне показалось вполне удобным. По крайней мере, для человека моей комплекции (177 см и 85 кг). Руль, опоры для ног и рычаги управления — все в зоне комфортной доступности.

Сиденье для пассажира установить, в принципе, можно. А скоро появятся и боковые кофры.

Первая скорость включалась легко, но с довольно громким звуком, напугавшим меня включение задней передачи на древнем ГАЗ-53. Предполагаю,

что у «Грозы», в отличие от «53-го», так задумано. Остальные передачи тоже врубались с таким же звуком, просто слышно это было уже не так явно из-за скорости.

«Перелистывание» передач что вверх, что вниз происходит легко, с отображением включившейся ступени на приборном щитке в виде белой цифры. А «нейтраль» ловится просто замечательно!

Разгон довольно резвый, хотя рукоятка газа выкручена далеко не на полную. Масса заправленного всеми жидкостями мотоцикла около четверти тонны, однако ни вес его, ни размеры на ходу не чувствуются. Рулитесь он великолепно, а стоит на дороге еще лучше. Благодаря широченному заднему «лаптю» (240 мм!) многие дефекты дорожного покрытия можно не замечать, а уверенности в поворотах прибавляется. Однако угол поворота руля все же очень мал. Это особенно ощущается при маневрировании на малой скорости в стесненных условиях.

Но стихия его все же не города, а дороги дальние. Не зря же дилер относит его к классу «круизеров». Простор и скорость — это для него. Его максималка по паспорту — 160 км/ч.

Об аппетите «крутыша» можно сказать, что он у него соответствующий: первый замер показал расход 7 л/100 км. Но на этом участке было много скоростных дорог, где я ехал 130–140 км/ч. Второй замер выдал 6,3 л/100 км. Тогда скоростных дорог не было, зато имелся большой процент городского трафика. В общем, показатель в 6,5 л на сотню можно взять за основу.

На мой взгляд, бака в 13 л ему маловато. Останавливаться приходится для

дозаправки через каждые 150 км, это как-то слишком часто для «круизера».

Тормоза заслуживают отдельного упоминания. Передний показал себя просто замечательно несмотря на то, что там всего один диск. Очень хваткий! А вот задний — какой-то невнятный. Да, тормозит, но почти незаметно. Хотя, может, это и неплохо: заднее колесо в юз не срывается. ABS есть на обоих колесах. Срабатывает в самый последний момент, и отключить ее невозможно.

Подвеска довольно жесткая, только для асфальта. Однако и на нем любая кочка или стык отзывается седоку в самое... сердце. Все подобные дорожные сюрпризы нужно заранее высматривать, чтобы успеть среагировать на них при вставании.

Тем не менее, несмотря на столь жесткую подвеску, по грунту мотоцикл едет достаточно комфортно. Даже по сосновому лесу с его многочисленными корнями. И по песку идет вполне уверенно. Ни размеры, ни вес не снижают его проходимость.

Ременная передача крутящего момента на ведущее колесо обычно демпфирует рывки при переключении передач. Однако у этого «крепыша» я такого не заметил. Сам ремень, кстати, ходит обычно порядка 35 тыс. км, а стоит 20 000 рублей. Я бы при поездках далее 50 км от дома обязательно брал бы запасной.

Вот такой вот получился «крутыш» у китайцев. Как «круизер» он вполне себя оправдывает, особенно при отсутствии дилерской поддержки Harley-Davidson и цене «американца» более 2,5 млн рублей. За те 800 тыс., которые стоит Groza XS800N Toughman, оригинальный Sportster можно найти в возрасте от десяти, а то и пятнадцати лет. □

GROZA XS800N TOUGHMAN

Габариты (длина/ширина/высота/высота по седлу)
2220x805x1160 (695) мм

База 1520 мм

Дорожный просвет 160 мм

Объем топливного бака 13 л

Двигатель 800 см³, 2-цилиндровый, V-образный, 4-тактный, с жидкостным охлаждением, инжектор., 61/7000 л. с./мин⁻¹, 72/5500 Нм/мин⁻¹

Трансмиссия 6МКП, сцепление многодисковое в масляной ванне, привод — ременный

Рама стальная

Подвеска передняя телескопическая вилка, d 41 мм

Подвеска задняя два амортизатора с регулировкой предвзрывательного натяга пружины

Тормоз (передний/задний) дисковый/дисковый

Сухой вес 231 кг

Технологии ABS, светодиодное освещение



МОТОПАРК

RM SPORT

ЗОЛОТОЕ НАЧАЛО

СПОРТИВНАЯ КОМАНДА «РУССКОЙ МЕХАНИКИ» ПОКОРИЛА АСТРАХАНСКИЕ СТЕПИ И ОДЕРЖАЛА ПОБЕДУ В ПЕРВОМ ЭТАПЕ ЧЕМПИОНАТА РОССИИ ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ В РАМКАХ БАХИ «ЗОЛОТО КАГАНА» □ ТЕКСТ И ФОТО «РУССКАЯ МЕХАНИКА»

БАХА — ДОВОЛЬНО СПЕЦИФИЧЕСКАЯ и популярная форма ралли-рейдов, которая отличается от традиционных линейных гонок своим относительно коротким и закольцованным маршрутом. Гонка в таком формате гораздо зрелищнее, чем классические ралли-рейды: смотровые зоны для зрителей определены заранее, каждый может выбрать для себя наиболее интересные участки. Удобнее и самим спортсменам: штаб команды расположен в одном месте, а не переезжает вместе с участниками из точки в точку.

Но удобнее не означает проще! Астраханские степи коварны и непредсказуемы. Зыбкие барханы сменяются жестким кочкарником, а песчаные лощинки — каменистыми скоростными прогонами.

Команда «Русской механики» RM Sport преодолела все трудности южного рельефа, продемонстрировала превосходное мастерство и показала впечатляющий результат — первое и второе место у пилотов проекта. В течение 5 дней спортсмены проехали более 1300 км маршрута, включая спецучастки.

RM Sport начала свою подготовку к бахе «Золото Кагана» задолго до прибытия к месту старта. Механики и пилоты изучали прогнозы погоды, внимательно составляли списки необходимого оборудования и запасных частей — во время гонки нужно быть готовым ко всему. По традиции

ралли-рейд начинается с тренировочного заезда. Спортсмены получают возможность прочувствовать трассу, провести последние настройки подвески и контрольную проверку готовности квадроциклов к гонке.

«Наша команда ответственно подходит к подготовке к соревнованиям. Мы выступаем на абсолютно новом квадроцикле RM 800 T. Машина практически сразу готова к раллийной гонке, из работок — в основном навигационная техника и индивидуальная настройка под каждого гонщика», — рассказывает пилот команды RM Sport Алексей Зверев.

Ралли-рейд — серьезное испытание на прочность как для техники, так и для пилотов. В отличие от участников на автомобилях и баги, спортсмены RM Sport весь маршрут проводят, не сидя в закрытой кабине, а верхом в седле. Управлять квадроциклом райдеру приходится всем телом: переносить вес с одной подножки на другую, менять центр тяжести при разгоне и торможении. Техника подвергается серьезным нагрузкам в самых экстремальных условиях: изнуряющая жара, крутые подъемы по песку, преодоление камени-

ПИЛОТ КОМАНДЫ
RM SPORT АЛЕКСЕЙ ЗВЕРЕВ
ЗА РУЛЕМ RM 800 T.



Алексей Зверев,
Яков Карпман
и Михаил Орлов
на трассе бахи.



стых преград, стремительные скоростные прогоны и маневрирование в крутых поворотах.

«В такой гонке ты должен безоговорочно доверять своему квадроциклу. Любая незапланированная остановка дорого стоит, на кону победа. У нас нет штурмана или второго пилота. Весь маршрут мы преодолеваем только вдвоем: райдер и квадроцикл», — говорит победитель гонки «Золото Кагана» и по совместительству ведущий инженер-конструктор «Русской механики» Алексей Зверев.

Высокие показатели надежности, маневренность и проходимость нового RM 800 T подтвердились в ходе ралли-рейда в Астрахани. На протяжении всех этапов гонки лидерство команды RM Sport было неоспоримо. Успех спортивной команды «Русской механики» — это громкое заявление о способности отечественного бренда не только состязаться в самых серьезных соревнованиях с тех-

ником всемирно известных производителей, но и выигрывать их!

Тяжелые финальные два дня гонки, состоявшие из марафонов протяженностью свыше 250 км, на которых отсутствовали пункты техпомощи, усложнили задачу. Но, несмотря на напряжение, сложную навигацию и суровые испытания пустыни, пилоты RM Sport во всем проявляли непоколебимый командный дух. Серебряный призер бахи Михаил Орлов не бросил в беде соперника, чей квадроцикл перевернулся на крутом вираже.

«Конечно, не смог проехать мимо. Без посторонней помощи гонка для этого райдера тут и закончилась бы. Быстро поднял и перевернул квадроцикл, спросил, все ли в порядке. В этот момент мы были не соперниками, а «квадробратьями», — рассказывает Михаил.

Эта гонка в астраханской пустыне стала по-настоящему экстремальным испытанием для техники «Русской механики»

и проверкой мастерства гонщиков. Пилот RM Sport Яков Карпман, несмотря на поломку, мужественно продолжил гонку и, проявив стойкость и волевые качества, финишировал восьмым.

«Передо мной стояло две главные задачи: вернуться в квадроспорт после перерыва, а также завершить весь маршрут, — говорит райдер. — Я успешно провел очередной тест техники в по-настоящему суровых условиях».

Для «Русской механики» победа в «Золоте Кагана» — только начало спортивного сезона. Спортсмены заводской команды RM Sport ставят перед собой и своей техникой серьезную цель — защитить титул чемпиона России по ралли-рейдам на квадроциклах. Отличный старт и превосходный результат в астраханской гонке станут прекрасным стимулом для «Русской механики» не снижать темп, добиваться будущих успехов и проложить путь к новым победам. □

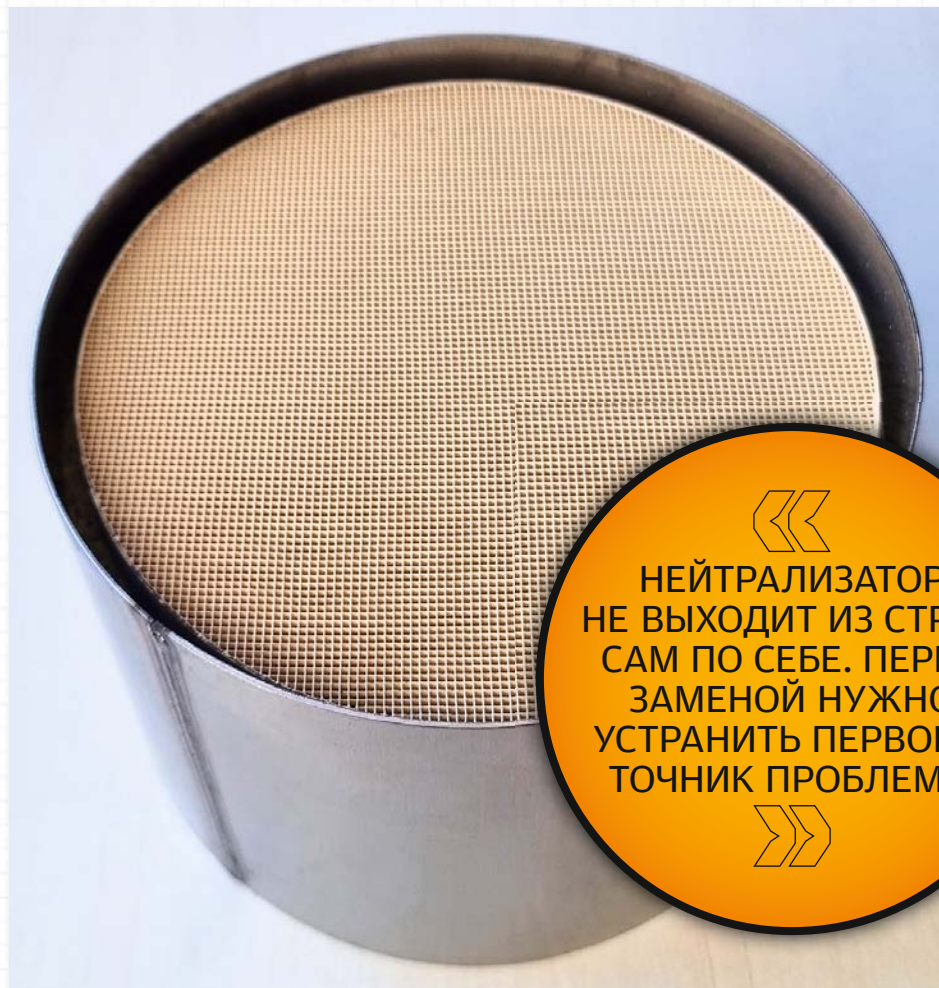


Реклама

КАТАЛИТИЧЕСКИЙ НЕЙТРАЛИЗАТОР. ПРАВДА И ВЫМЫСЕЛ

КАТАЛИТИЧЕСКИЕ НЕЙТРАЛИЗАТОРЫ ЯВЛЯЮТСЯ ЧАСТЬЮ СИСТЕМЫ ВЫПУСКА ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ АВТОМОБИЛЕЙ, ОСНАЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕМ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ. ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ЭТОГО КОМПОНЕНТА НЕ РЕДКИМ ПОСТУПКОМ ЯВЛЯЕТСЯ «ХИРУРГИЧЕСКОЕ» РЕШЕНИЕ – НЕЙТРАЛИЗАТОР ПРОСТО УДАЛЯЮТ. С ФИНАНСОВОЙ СТОРОНЫ МНОГИЕ СЧИТАЮТ ЭТО ОПРАВДАНЫМ: КАТАЛИТИЧЕСКИЙ НЕЙТРАЛИЗАТОР – ШТУКА НЕДЕШЕВАЯ. НО, И ЭТО ОСОБЕННО ВАЖНО, В КОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЯ – ВЕЩЬ НЕСЛУЧАЙНАЯ

□ МАКСИМ АТАРОВ □ ФОТО АВТОРА



«
НЕЙТРАЛИЗАТОР
НЕ ВЫХОДИТ ИЗ СТРОЯ
САМ ПО СЕБЕ. ПЕРЕД
ЗАМЕНОЙ НУЖНО
УСТРАНИТЬ ПЕРВОИСТОЧНИК ПРОБЛЕМЫ
»

ИЗВЕСТЕН ДАВНО

Первый автомобильный нейтрализатор был изобретен и запатентован в США в 1956 году инженером-механиком Юджином Гудри, основным направлением деятельности которого была разработка процесса каталитического крекинга нефтепродуктов для получения высокооктанового бензина. По результатам проводимых исследований Гудри был крайне обеспокоен рисками для здоровья, сопряженными с автомобильными и промышленными выбросами и, как следствие, разработал автомобильный каталитический нейтрализатор, способный преобразовывать угарный газ и несгоревшее топливо в отработавших газах в безвредный углекислый газ и воду. Конструкция состояла из керамических дисков с перфорацией в виде отверстий или канавок, образующих решетку, через которую проходили отработавшие газы. Поверхность проходного сечения покрывалась составом на основе оксида алюминия с внедрением наночастиц платины, которые обеспечивали протекание реакции окисления при достижении нейтрализатором рабочей температуры. Однако полностью решить проблемы с небольшим сроком службы такого устройства он не смог, поскольку нейтрализатор не обладал достаточной стойкостью к воздействию высоких температур и быстро загрязнялся производными свинца, содержащимися в этилированном бензине. Массово каталитические нейтрализаторы стали использоваться в автомобилях в конце XX века в связи с отказом от использования этилированного бензина.

УСТРОЙСТВО И РАБОТА

Современные нейтрализаторы, в зависимости от системы выпуска и требований к долговечности, имеют один или несколько стальных или керамических ка-

талитических блоков ячеистой структуры. При правильном подборе размера блоки обладают крайне низкими значениями противодавления и не приводят к потере мощности или эффективности. У многих существует ошибочное мнение, что нейтрализаторы со стальными каталитическими блоками имеют большую долговечность и производительность по сравнению с нейтрализаторами с керамическими блоками. Другое заблуждение состоит в том, что стальные блоки не подвержены расплавлению. Стоит заметить, что большинство современных автомобилей оснащаются керамическими каталитическими блоками. В сравнении со стальными, керамические блоки имеют меньшую массу и больший срок службы, хотя у них есть недостаток – хрупкость при ударных воздействиях. Как известно, сталь имеет больший коэффициент теплового расширения при нагреве, чем керамика, поэтому при постоянных циклических термических нагрузках каталитическое покрытие стального блока со временем отслаивается, и нейтрализатор теряет свою эффективность. При высоких термических нагрузках стенки из тонкой фольги стального каталитического блока начинают деформироваться, приводя к уменьшению проходного сечения катализатора и увеличению противодавления.

ТИПЫ

В автомобилях с бензиновыми двигателями применяется так называемый трехкомпонентный нейтрализатор (TWC) с датчиками кислорода. В этих устройствах платина или палладий и родий распределены по активной поверхности катализатора. Когда двигатель прогрет, и автомобиль не ускоряется, электронный блок управления двигателем (ЭБУ), следуя информации с лямбда-зонда, задает циклическое изменение состава смеси между богатой и бедной. При обеднении смеси угарный газ (CO) и углеводороды (CH) при контакте с платиной или палладием сжигаются, образуя двуокись углерода (CO₂) и H₂O. При богатой смеси азот (N₂) и CO₂ при контакте с платиной или палладием и родием восстанавливаются из CO и оксида азота (NO_x). Для правильной работы эти устройства должны взаимодействовать со смесями топлива и воздуха близкими к стехиометрическому соотношению (1:14,7).

Дизельные двигатели, в отличие от бензиновых, работают на обедненной топливозодушной смеси, поэтому реакция восстановления в привычной конструкции трехкомпонентного нейтрализатора происходить не будет. Исходя из этого, в каталитическом блоке нейтрализатора будут использоваться только металлы платина или палладий, необходимые для протекания реакции окисления, то есть преобразования CO и CH в CO₂ и H₂O. Такой тип нейтрализатора называют двухкомпонентным или каталитическим преобразователем окисления дизельного топлива – Diesel Oxidation Catalyst (DOC). Поэтому, если для дизельного автомобиля на замену вышедшего из строя нейтрализатора вам предлагают трехкомпонентный нейтрализатор от машины с бензиновым двигателем, убеждая что он будет работать более эффективно, не верьте этому. Такой нейтрализатор стоит дороже, но восстановительной реакции в нем происходить не будет из-за специфики работы дизельного двигателя.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ПОЛОМКИ

Химические реакции в нейтрализаторе происходят с выделением тепла, а его врагом является несгоревшее топливо. Рабочая температура нейтрализатора

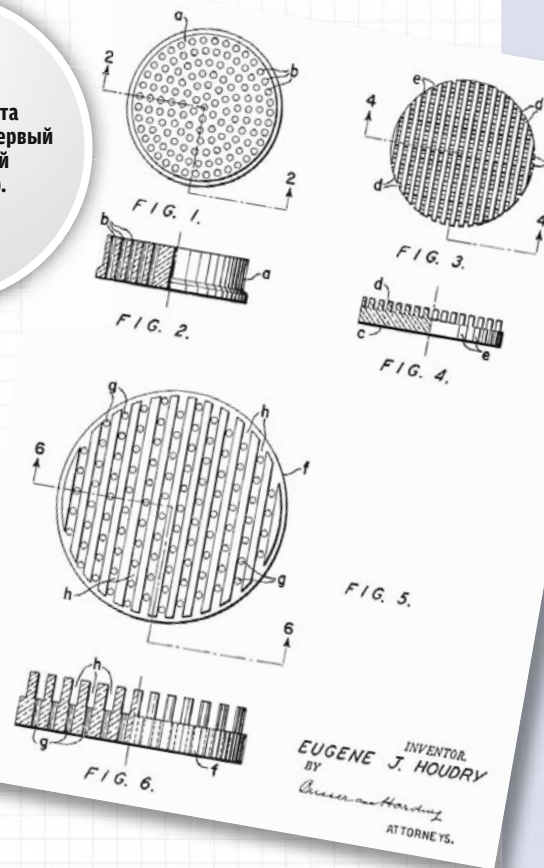
находится в диапазоне от 500 до 950 °C (но может быть и выше). Температура воспламенения бензина в присутствии кислорода – около 250 °C, что ниже рабочей температуры нейтрализатора, поэтому при попадании несгоревшего топлива на разогретые соты оно воспламеняется. Теоретическая температура горения топлива равна 1846 °C – значительно выше, чем температура плавления субстрата каталитического блока (около 1400 °C для керамики). Если к этому добавить дополнительное выделение тепла вследствие экзотермической реакции, то становится понятно, почему в практике иногда встречается расплавление субстрата нейтрализатора. Обычно это происходит в результате пропуска воспламенения, низкой компрессии в цилиндрах или некорректного противодавления в системе выпуска автомобиля.

Следующая возможная причина – загрязнение субстрата. Моторное масло через направляющие втулки клапанов или поршневые кольца может попасть в камеру сгорания, образуя негорючую золу. При ее попадании на активную поверхность нейтрализатора вредные газы перестают взаимодействовать с драгоценными металлами, и очистки токсичных газов не происходит. Внутренняя боточка охлаждающей жидкости приведет к тем же проблемам: осаждение кристаллов солей, относящихся к группе силикатов, которые входят в состав присадок охлаждающих жидкостей, оказывают такой же негативный эффект, как и зольные масляные отложения. При чрезмерных отложениях на сотах субстрата нейтрализатор теряет свою пропускную способность, что значительно увеличивает противодавление в системе выпуска. Это может привести к потере мощности двигателя вплоть до его остановки.

Длительная работа двигателя на холостых оборотах также вредна для нейтрализатора. В современных моделях автомобилей достаточно распространены катколлекторы, где нейтрализатор встроены в выпускной коллектор. Такое конструктивное решение позволяет достаточно эффективно бороться с средними выбросами сразу после запуска двигателя. В этом случае нейтрализатор будет разогреваться до рабочей температуры намного быстрее, чем в традиционной конструкции, при расположении на удалении от двигателя. При длительной эксплуатации двигателя на холостых оборотах, особенно в холодных условиях, из-за неполного сгорания топлива оно будет конденсироваться и накапливаться в катколлекторе. При начале интенсивного движения поступление горячих отработавших газов способно воспламенить несгоревшее топливо, что может привести к расплавлению субстрата нейтрализатора. Несмотря во многих современных автомобилях на панель приборов выводится предупреждение о нежелательности длительной работы мотора на холостых оборотах.

К структурным повреждениям и нарушению работоспособности нейтрализатора могут привести и внешние ударные воздействия. В любом случае важно помнить, что каталитический нейтрализатор не выходит из строя сам по себе, поэтому перед его заменой необходимо устранить первоисточник проблемы. Если отработавшие газы на выходе из двигателя соответствуют стандартным заводским показателям, а нейтрализатор все равно работает неэффективно, это обычно указывает на его повреждение и необходимость замены.

Чертеж из патента Юджина Гудри на первый автомобильный нейтрализатор.



ПОСЛЕДСТВИЯ УДАЛЕНИЯ

Удаление нейтрализатора, к сожалению, типичная практика в России. Это обусловлено как возможными проблемами в доступности оригинальных запасных нейтрализаторов и их высокой стоимостью, так и недостаточными мерами со стороны государства по контролю за соблюдением экологических норм. Удаление нейтрализатора способствует многократному увеличению токсичности отработавших газов, нанося вред экологии, а также здоровью людей. Пламегаситель имеет меньшее сопротивление, чем нейтрализатор, поэтому удаление нейтрализатора приведет к повышению шумности в работе системы выпуска, а также падению противодавления в ней. При неизменной степени перекрытия клапанов это, вероятнее всего, повлечет за собой повышенный расход топлива. Установка обманок, пламегасителей и кустарная перепрошивка ЭБУ никогда в точности не обеспечат штатную работу всех систем и могут вызвать преждевременную поломку дорогостоящих компонентов двигателя и системы выпуска.

При необходимости замены не обязательно покупать дорогой оригинальный каталитический нейтрализатор. Есть более доступные альтернативы, например, приобрести и установить ремонтный универсальный нейтрализатор. При этом важно выбрать надежного поставщика. Имеет смысл отдать предпочтение продукции производителей-поставщиков каталитических нейтрализаторов на конвейерную комплектацию.

Материал для статьи разработан совместно с серийным производителем автомобильных катализаторов – компанией ООО «Экологические технологии и системы».



ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ КУРСОМ

MIRAX – ЭТО СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ ЮЖНОКОРЕЙСКОЙ КОМПАНИИ SIT CORPORATION И РОССИЙСКОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПЛОЩАДКИ «ЮНАЙТЕД ПЕТРОКЕМИКАЛС» (UPEC) ИЗ ОБНИНСКА (КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ). КОМПАНИЯ SIT CORPORATION ЯВЛЯЕТСЯ КАК РАЗРАБОТЧИКОМ РЕЦЕПТУР МОТОРНЫХ МАСЕЛ MIRAX, ВКЛЮЧАЮЩИХ ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРИСАДКИ, ТАК И ПОСТАВЩИКОМ ЭТИХ ПРИСАДОК. БЛАГОДАРЯ КОРЕЙСКИМ ПАРТНЕРАМ ОКНО ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ПОКУПАТЕЛЕЙ МОТОРНЫХ МАСЕЛ MIRAX В 2022 ГОДУ НЕ ЗАКРЫЛОСЬ. О ТАКОЙ СОВМЕСТНОЙ РАБОТЕ МЫ ПОБЕСЕДОВАЛИ С АНАТОЛИЕМ КЕРАСИЕМ, ДИРЕКТОРОМ ПО ИННОВАЦИЯМ БРЕНДА MIRAX В РОССИИ

□ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО MIRAX

❗ МНОГИЕ ПОКУПАТЕЛИ МОТОРНЫХ МАСЕЛ СТАВЯТ ПОД СОМНЕНИЕ НАЛИЧИЕ В НИХ ПАКЕТОВ ИМПОРТНЫХ ПРИСАДОК ОТ ПРИВЫЧНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. КАК УДАЕТСЯ ВВОЗИТЬ НА ТЕРРИТОРИЮ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРОДУКЦИЮ, НАХОДЯЩУЮСЯ ПОД САНКЦИЯМИ?

❗ Что касается наших масел, то сомнения не обоснованы. Присадки закупаются у дистрибьюторов и поставщиков из стран Ближнего Востока, Тихоокеанского региона и Восточной Европы. На данный момент присадки невозможно завозить в Россию напрямую, поэтому наша логистическая служба разработала маршруты поставок, которые по очевидным причинам не разглашаются.

❗ ПОЧЕМУ В КАЧЕСТВЕ ПОСТАВЩИКА ПРИСАДОК ВЫБРАЛИ ИМЕННО КОМПАНИЮ INFINEUM?

❗ Выбор присадок производства Infineum для нас неслучаен: SIT Corporation разработала оптимальную рецептуру, сочетая присадки этого производителя с базовыми маслами ADNOC. Более того, производственная площадка UPEC ранее работала с Infineum в проектах с европейскими брендами, которые до 2022 года по контракту производили масла Mobil, Total, Castrol и другие на заводе в Обнинске. Совместный опыт работы с компонентами британской компании у нас значительный.

❗ НЕТ ЛИ ОПАСЕНИЙ, ЧТО НЫНЕШНЕЕ ОКНО ВОЗМОЖНОСТЕЙ МОЖЕТ ЗАКРЫТЬСЯ?

❗ Мы готовы к изменениям ситуации и уже проработали альтернативные

варианты поставок всех необходимых компонентов. Поэтому автомобилистам, для которых важны масла с европейскими присадками, переживать не о чем.

❗ ВСЕ «КОРЕЙЦЫ» ИСПОЛЬЗУЮТ БАЗОВЫЕ МАСЛА SK. ПОЧЕМУ ВЫ ПРИМЕНЯЕТЕ ДРУГУЮ ОСНОВУ?

❗ Технологи из SIT Corporation рассматривали масла производства SK, но для реализации антиокислительной технологии AntiOX требовалась более чистая база, произведенная из нефти марки Brent. Совладельцем UPEC является инвестиционно-финансовая компания DH Investment из Абу-Даби, работающая на нефтегазовом рынке Ближнего Востока, которая смогла убедить нас в целесообразности поставок базовых масел именно из Арабских Эмиратов.

❗ СЕГОДНЯ ПРАКТИЧЕСКИ НИ У КОГО ИЗ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НА РЫНКЕ РФ НЕТ ОФИЦИАЛЬНЫХ ОДО-





БРЕНДЫ, ТОЛЬКО СООТВЕТСТВИЯ. КАК ОБСТОЯТ ДЕЛА С ЭТИМ У БРЕНДА MIRAX, А ТАКЖЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ OEM ОДОБРЕНИЙ VOLKSWAGEN, MERCEDES-BENZ, BMW И VOLVO?

Благодаря SIT Corporation в конце 2023 года масла Mirax получили официальное одобрение ACEA. Наш бренд является участником EELQMS – Европейской системы менеджмента качества моторных смазочных материалов, разработанной ACEA, ATC (Техническим комитетом производителей нефтяных присадок в Европе) и ATIEL (Технической ассоциацией европейской промышленности масел). Это единственная система, которую можно использовать для подтверждения допусков ACEA. Спецификация ACEA наиболее полно учитывает конструктивные особенности европейских двигателей и их эксплуатацию в европейских условиях. Получение допусков требует времени на испытания, проверки и согласования. Сейчас масла Mirax находятся в процессе получения официального подтверждения от API и ILSAC.

ГДЕ ПРОИЗВОДИТСЯ MIRAX, ЧЕМ ОБУСЛОВЛЕН ВЫБОР ЛОКАЦИИ?

Автомасла изготавливаются в обнинском технопарке «Юнайтед Петрокемикалс» (УРЕС) – крупнейшей брендинговой площадке Европы, данное производство обеспечивает как экспортные поставки, так и российский рынок. УРЕС – это синергия масштабных инвестиций компании DN Investments из ОАЭ и многолетней технологической экспертизы Sintec Group. Ультрасовременная производственная площадка выпускает по контракту смазочные материалы и технические жидкости мирового уровня. Я уже упоминал о том, что до 2022 года среди заказчиков были: Total, Castrol, Mobil, Texaco, Petro-Canada, Valvoline и другие. Сегодня SIT Corporation производит здесь моторные масла Mirax специально для рынков России, стран Ближнего Востока, фокусируясь на требованиях данных регионов и специфике местного автопарка.

ИНОСТРАННЫЕ КОМПАНИИ (TOTAL, CASTROL, MOBIL И ДРУГИЕ) НЕ ОСОБЕННО АФИШИРОВАЛИ

РОССИЙСКОЕ ПРОИСХОЖДЕНИЕ СВОИХ МАСЕЛ, ТАК КАК В РОССИИ ПОТРЕБИТЕЛЬ БОЛЬШЕ ДОВЕРЯЕТ ПРОДУКЦИИ ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА. КАК ВЫ УБЕЖДАЕТЕ КЛИЕНТОВ В ТОМ, ЧТО МАСЛО MIRAX КАЧЕСТВЕННОЕ?

Для производства масел Mirax мы используем компоненты высшего качества и всегда готовы к любым испытаниям и тестам нашей продукции. Например, Торгово-промышленная палата РФ и «Союзэкспертиза» по результатам масштабного сравнительного теста моторных масел назвали Mirax MX9 лучшим среди аналогов по щелочному числу, температурам вспышки и застывания, вязкости, испаряемости и другим показателям.

ПРИ ЭТОМ СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ MIRAX ДЕШЕВЛЕ КОНКУРЕНТОВ. КАК УДАЛОСЬ ДОБИТЬСЯ ОПТИМАЛЬНОГО СООТНОШЕНИЯ ЦЕНЫ И КАЧЕСТВА?

Есть три причины доступной цены масел Mirax. Во-первых, локализация производства на УРЕС позволяет значительно снизить издержки на логистику, таможенные пошлины и другие затраты, связанные с импортом готовой продукции. Благодаря этому мы можем вложить больше средств в разработку технологий и закупку базовых масел и присадок. Во-вторых, бизнес-модель Mirax подразумевает продажу через онлайн-площадки, а это выгоднее, чем традиционная розница. Из товаропроводящей цепочки мы убрали дистрибьюторов, оптовиков и сами торговые

точки, которые на каждом этапе добавляют свой процент к стоимости. В дополнение к этому онлайн-магазин включает свою программу «Соинвестирования» на продукцию, которую считает важной для развития канала продаж. Фактически часть стоимости продукта оплачивает маркетплейс – потребитель видит это в формате скидки от рекомендованной цены производителя. В-третьих, Mirax недавно вышел на рынок, и мы хотим, чтобы наш продукт попробовали как можно больше автомобилистов. Для этого мы держим стоимость на грани рентабельности, удерживая ценовое лидерство в «корейском сегменте», чтобы сделать наши масла максимально доступными и привлекательными для клиентов.

Бренду Mirax сейчас чуть больше года, а его прямые конкуренты на рынке РФ работают больше 20 лет. Однако всего за девять месяцев 2023 года мы с нуля сформировали знание о Mirax у каждого десятого покупателя масла в России, и 80% из них готовы рассматривать Mirax к покупке. А это очень высокий уровень доверия!

ПОКУПАТЕЛИ MIRAX – ЭТО ВЛАДЕЛЬЦЫ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ?

Не только. Масла Mirax можно заливать и в китайские, и в европейские автомобили. Покупатель Mirax – автовладелец, который предпочитает импортное моторное масло, но не хочет за него переплачивать, а также опасается купить контрафакт. По статистике, каждая третья канистра иностранного масла в ценовом диапазоне до 3000 рублей является подделкой. Контрафактных канистр Mirax мы пока не видели.



ПОДДЕЛКАМ – ЗАСЛОН

С 26 мая по решению Роспатента полностью прекращается защита товарного знака свечей зажигания 33 LEVEL, визуального копирующего бренд ЭЗ. Решение принято по результатам проверки, инициатором которой выступило российское предприятие Meteor Auto – коммерческое наименование ООО «Энгельс Свечи зажигания», производящее свечи зажигания ЭЗ в РФ более 60 лет. С момента вступления в силу решения Роспатента продукция, маркированная товарным знаком 33 LEVEL и продающаяся под этим брендом, считается контрафактной, и ее реализация на территории России влечет за собой как административную, так и уголовную ответственность. В рамках рассмотрения в Роспатенте дела о признании полностью недействительным предоставления правовой охраны товарному знаку 33 LEVEL (свидетельство № 898549), Meteor Auto обосновало справедливость своих требований, показав результаты исследования, согласно которому более трети покупателей, сравнивавшие товарные знаки ЭЗ и 33 LEVEL, считали их сходными и принадлежащими одному производителю. Таким образом, присутствие на рынке бренда 33 LEVEL вводило потребителей в заблуждение как относительно производителя, так и качества продаваемой продукции.

ТЕКНОРОТ ДЛЯ HYUNDAI ELANTRA CN7

Турецкая компания Teknorot предлагает на российском рынке расширенный ассортимент деталей подвески и рулевого управления для Hyundai Elantra CN7. Среди новинок следующие детали.

Рулевая тяга (арт. HY-1133), предназначена для замены детали с OE-номером 56540AA000. Наконечники рулевой тяги передние (арт. HY-601-правый и арт. HY-602-левый), для замены наконечников с OE-номерами: 56825AA000 и 56825GI000 (правый), 56820AA000 и 56820GI000 (левый). Втулка стойки стабилизатора передняя (арт. HY-106), способна заменить деталь с OE-номером 54830AA000. Шаровая опора нижняя передняя (арт. HY-290), идентична для замены детали с OE-номерами: 545300U000 и 545303X000. Рычаг подвески правый (арт. HY-1238), используется для замены запчастей с OE-номером 54501AA100. Рычаг подвески задний верхний левый (арт. HY-1239), для замены детали с OE-номером 54500AA100. Рычаги передней подвески нижние в сборе с шаровой опорой (арт. HY-1198-правый и арт. HY-1199-левый), предназначены для замены оригинальных шаровых опор с OEM-номерами: 55101G4AA0 (правый) и 55100G4AA0 (левый).

Нужно отметить, что с 2009 года Teknorot входит в 500 крупнейших промышленных предприятий Турции. В ассортименте компании представлено более 12 000 наименований, охватывающих порядка 85% азиатских, европейских и американских марок автомобилей.





ФИЛЬТР – ДЕЛО ТОНКОЕ

«ПОДУМАЕШЬ, ФИЛЬТРЫ! ТУТ МНОГО УМА НЕ НАДО: ПРИСПОСОБИЛ СЕТОЧКУ И ОТСЕЯЛ ВСЕ НЕНУЖНОЕ И ВРЕДНОЕ – ХОТЬ ИЗ БЕНЗИНА, ХОТЬ ИЗ МАСЛА, ХОТЬ ИЗ ВОЗДУХА», – ТАК ДУМАЮТ МНОГИЕ АВТОМОБИЛИСТЫ И ПОКУПАЮТ ДЛЯ СВОИХ МАШИН ФИЛЬТРЫ ПОДЕШЕВЛЕ, СРАБОТАННЫЕ НЕИЗВЕСТНЫМИ ФИРМАМИ НЕИЗВЕСТНО НА КАКОЙ КОЛЕНКЕ. А ВЕДЬ РАСПЛАЧИВАТЬСЯ ПОТОМ ПРИХОДИТСЯ ВЕСЬМА ДОРОГИМ РЕМОНТОМ И ДАЖЕ СОБСТВЕННЫМ ЗДОРОВЬЕМ

□ АЛЕКСАНДР ВОСТОКОВ □ ФОТО TMI TATSUMI

■ Тут ведь еще и на глаз ни за что не определить, насколько хорош тот или иной фильтр. Если вам установят некондиционный наконечник рулевой или шаровую, скоро все станет ясно: застучало, значит, купили барахло. А проблемы из-за некачественного фильтра могут обнаружиться далеко не сразу. Но для начала давайте разберемся, какие они бывают и когда вообще появились на автомобилях.

ФИЛЬТРЫ РАЗНЫЕ НУЖНЫ

Первым, между прочим, появился вовсе и не масляный, и не топливный, а именно воздушный фильтр. Когда в 20-е годы прошлого века на гоночных

моторах стали использовать поршни из легкого (и относительно мягкого) алюминиевого сплава, резко повысились требования к составу топливоздушной смеси. А в 40-х на серийных моделях Chrysler впервые стали устанавливать полнопоточный масляный фильтр.

Сегодня же, помимо трех вышеперечисленных, в автомобилях используются хорошо известные салонные фильтры – они отвечают за качество воздуха в салоне машины – и масляные фильтры для коробок передач, особые фильтры для дизельных моторов с системой common rail.

я куплю фирменный, а воздушный и салонный фильтры можно взять и подешевле, они же совсем простенькие, кто угодно такие сделает».

На самом же деле, проще всего изготовить как раз масляный, поэтому многие фирмы – известные и не очень – в состоянии его сделать качественным. А вот требования к производству воздушных – самые жесткие. Сменный фильтрующий элемент должен обладать низким сопротивлением потоку, высокой степенью фильтрации и большой емкостью поглощения без резкого снижения пропускной способности. Фильтр должен выдерживать давление потока до 3,5 бар, особенно это важно для турбомоторов.

Если при производстве сэкономить на рифлении или ребрах жесткости, фильтр будет недостаточно прочным, а плохая фильтрация немедленно аукнется повышенным износом цилиндропоршневой группы. Так что покупать дешевый воздушный фильтр не сто-

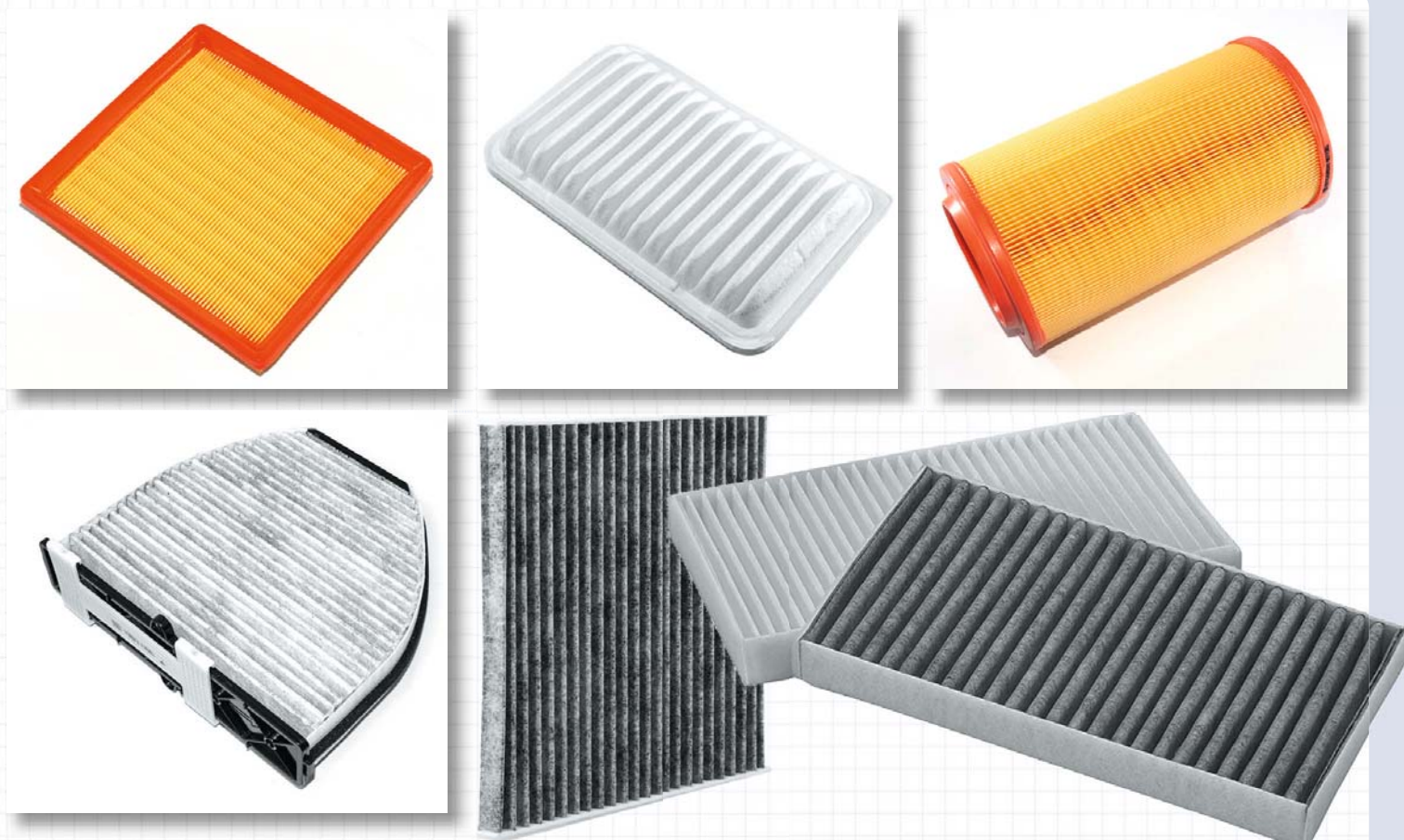
ДОРОГАЯ ЭКОНОМИЯ

Выбирая расходные материалы для ТО или ремонта своей машины, часто рассуждают так: «Масляный



ОСНОВОЙ ДЛЯ ФИЛЬТРОВ TMI TATSUMI СЛУЖИТ СОВРЕМЕННЫЙ КОМПОЗИТНЫЙ МАТЕРИАЛ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ФИЛЬТРАЦИИ ДО 99%





ит ни в коем случае. При выборе обратите внимание на цвет фильтрующего элемента: если он рыжеватого оттенка, значит, в его основе целлюлоза. А вот белый означает дорогой и качественный синтетический материал. Основой для фильтров TMI Tatsumi служит современный композитный материал, который обеспечивает высокую эффективность фильтрации – до 99%.

ДО ДЕСЯТИ МИКРОН

Масляные фильтры от TMI Tatsumi тоже соответствуют самым жестким требованиям автопроизводителей: они выдерживают давление до 20 бар и отфильтровывают частицы размером до 10 мкм. В конструкции используется антидренажный (обратный) клапан, перепускной клапан из ЭПДМ-резины (этиленпропилен-диеновый мономерный каучук), а качество фильтрующей бумаги полностью соответствует требованиям OEM (original equipment manufacturer – производитель деталей и оборудования, которые могут быть проданы другой компанией под своей торговой маркой).

Причем в производстве TMI Tatsumi используется фильтрующая бумага трех основных марок: шведско-финская «Альстрем», американская «Холингсворт» и немецкая «Нина Гесснер».

ДЫШИТЕ НА ЗДОРОВЬЕ

Обычный салонный фильтр призван не пропускать внутрь вашего автомобиля пыль, пыльцу и аллергены. Но есть и особый, угольный, который помимо этого за-

держивает еще и отравляющие газы. В ассортименте TMI Tatsumi присутствуют и фильтры с угольным слоем, они понижают концентрацию вредных веществ в очищаемом воздухе и нейтрализуют большинство бактерий.

Многие производители дешевых салонных фильтров применяют всевозможные эрзацы, лишь внешне похожие на активированный уголь. Такой заменитель не сможет обеспечить полного очищения. А забитый фильтр означает запотевание стекол, недостаток свежего воздуха, неприятные запахи. И в конце концов

из-за повышенного сопротивления потоку воздуха сломается электромоторчик «печки» – и вам обеспечен ремонт, иногда долгий и недешевый.

В производстве салонных фильтров TMI Tatsumi применяется качественный активированный уголь из Австралии, что гарантирует максимальную очистку поступающего в салон воздуха. Вот почему вряд ли стоит экономить на фильтрах для своего автомобиля – так вы, скорее всего, сэкономите на своем здоровье. □





ТРОЙСТВЕННЫЙ СОЮЗ

ГРУППА «ТАТНЕФТЬ» РАЗВИВАЕТ РАБОТУ В НАПРАВЛЕНИИ ПРОИЗВОДСТВА ШИН, РАСШИРЯЯ СТРУКТУРУ «ШИННЫЙ БИЗНЕС». В ОБЪЕДИНЕНИЕ ВОШЛИ: КОМПАНИЯ IKON TYRES С ЗАВОДОМ В ГОРОДЕ ВСЕВОЛОЖСК ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, ДЕЙСТВУЮЩИЙ РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАВОД VIRINCHI В ГОРОДЕ АНГРЕН В УЗБЕКИСТАНЕ, А ТАКЖЕ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ В КАЗАХСТАНЕ, В ГОРОДЕ САРАНЬ, НА КОТОРОМ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ БУДЕТ ЗАПУЩЕНО ПРОИЗВОДСТВО ШИН □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

НОВОЕ ВРЕМЯ, НОВЫЙ БИЗНЕС

Компания «Татнефть» за свою 80-летнюю историю накопила богатый опыт и компетенции в самых разных областях. Она занимает лидирующие позиции по добыче трудноизвлекаемых запасов, сверхвязкой нефти и глубине переработки углеводородного сырья. Группа «Татнефть», в которой работает порядка 80 000 сотрудников, сегодня занимается не только добычей и переработкой нефти, но и непрерывно диверсифицируется, активно развивает нетопливные бизнесы, а также проекты, которые реали-

зуются вместе с зарубежными партнерами. Вместе с этим здесь развиваются и сегменты, которые на первый взгляд могут показаться абсолютно непрофильными. Примером может служить направление «Шинный бизнес», которое органично вошло в стратегию компании.

Один из фактов – производство столь необходимо-го в шинной промышленности искусственного каучука. Интересно, что наша страна входит в число мировых лидеров по производству этого компонента, но нередко для производства шин в России искусственный каучук импортировали. Сегодня продукты, полученные при переработке шин методом пиролиза, направляются на предприятие ТАНЕКО, входящее в структуру «Татнефти», где изготавливается необходимое нефтехимической промышленности

сырье. В том числе и синтетический каучук, который производится на заводе «Тольяттикаучук» и закрывает потребности шинных заводов. Это лишь один из примеров, а руководство «Татнефти» считает развитие нетопливных активов одной из своих стратегически важных задач.

Планы вновь созданного шинного объединения амбициозны. Мощности трех заводов способны обеспечить выпуск более 23 млн легковых шин в год, а ассортимент составит порядка 680 различных продуктов, включающих зимние, летние и всесезонные шины. И если на российском рынке доля Nokian Tyres в легковых шинах сегментов «А» и «В» ранее составляла более 32%, то сейчас, в связи с уходом ряда производителей шин премиального сегмента и объединением мощностей трех заводов, она наверняка





станет еще больше. При выходе на полную мощность, распределение объемов выпуска легковых шин на заводах направления «Шинный бизнес» будет следующим: 17 млн штук может производить завод во Всеволожске, по 3 млн – заводы в Ангрене и в Саранье. Руководителем шинного направления вполне ожидаемо стал генеральный директор компании Ikon Tyres Андрей Пантюхов. С 2004 года Андрей Геннадьевич занимал должности генерального директора и вице-президента Nokian Tyres Россия, а завод компании и сегодня является одним из самых современных шинных предприятий в Европе.

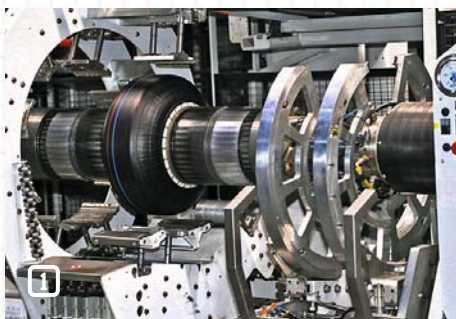
И ОБЪЕМЫ, И АССОРТИМЕНТ

Если сегодня посетить завод Ikon Tyres, то нельзя не обратить внимание на то, что часть оборудования, по вполне понятным причинам, не задействована в рабочем процессе. Во времена Nokian Tyres во Всеволожске производилось 16 млн шин, и две трети от этого объема шло на экспорт, причем большая часть предназначалась для стран Евросоюза. В рамках

сделки между группой «Татнефть» и компанией Nokian Tyres в производстве во Всеволожске осталась большая часть зимних и летних моделей, но в результате санкций экспорт в страны ЕС произведенных в Российской Федерации шин стал невозможен. В производственной программе остались шины, предназначенные для реализации в России, Казахстане и Белоруссии. Не на полную мощность работает и Birinchi Rezinotekhnika Zavodi, но перспективы на его максимальную загрузку в условиях работы в составе группы «Татнефть» очень хорошие. В связи с уходом с российского шинного рынка ряда известных европейских и азиатских брендов, образовались ниши, которые сегодня вызывают большой интерес у китайских производителей. В то же время уже сегодня два завода направления «Шинный бизнес» поставляют на рынок продукцию в широком ассортименте моделей, типоразмеров и, что важно, в различных ценовых категориях. Это хороший повод для потребителей задуматься над предпочтениями: выбрать недорогие китайские шины, зачастую доселе неизвестных брендов, или заведомо качественную продукцию (роль технологического лидера в альянсе «Шинный бизнес» играет Ikon Tyres) с широким ассортиментом и различными ценовыми предложениями.

- 1** Уникальный цех по производству транспортных лент.
- 2 3** Цех миксинга и изготовления «полуфабрикатов» элементов конструкции шин.
- 4 5** Образцы со всех стадий процесса обязательно проходят через заводскую лабораторию.
- 6 7** Участок производства компонентов.

В премиальном сегменте шин, предлагаемых Ikon Tyres, недавно был представлен новый бренд Ikon Autograph, а в среднеценовом – Ikon Nordman, который затем будет переименован в Ikon Character. В бюджетном сегменте направления «Шинный бизнес» заявлены два бренда: продукция завода в Узбекистане представлена шинами Bars, а в Казахстане будет выпускаться продукция под маркой Attar. В любом случае, покупатели могут быть абсолютно уверены в том, что все шины, независимо от географии производства, изготовлены по единому стандарту качества, который в свое время был определен компанией Nokian Tyres, а сегодня внедряется и на других заводах альянса «Шинный бизнес». Это касается не только качества конечной продукции, но и контроля всей це-



почки производства, начиная от сертификации поступающего на заводы сырья. Важно и то, что разработкой всей продукции «Шинного бизнеса» будет заниматься единый Центр исследований и разработок, который осенью прошлого года начал свою работу на площадке Ikon Tyres. Собственный научно-технический центр есть и на заводе в Ангрене, и эта структура выполняет очень важную работу как в плане сертификации поступающего на завод сырья, так и для омологации шин, идущих для первичной комплектации на автомобильные заводы Узбекистана.

ТАКТИКА И СТРАТЕГИЯ

Сейчас в направлении «Шинный бизнес» активно разрабатываются стратегические планы на период

до 2035 года. Если говорить о поставках шин на конвейеры автопроизводителей, то в Узбекистане, с его огромным потенциалом в производстве автомобилей, эта тема весьма перспективна. Сегодня Birinchi Rezinotexnika Zavodi уже работает в этом направлении с предприятием UzAuto Motors, а в перспективе – подписание «договоров о намерениях» еще с несколькими заводами. И вот здесь, опять же, будет полезна синергия предприятий, объединенных направлением «Шинный бизнес».

К примеру, компания Nokian Tyres никогда не занималась поставкой шин на первичную комплектацию. Оно и понятно – в фокусе внимания финского концерна всегда были зимние шины, а летняя линейка, шины, которые могли заинтересовать автопроизводителей, успешно продавались на вторичном рынке. Расширение бизнеса в этом направлении требовало специального



подхода к разработке продуктов – производители автомобилей диктуют специфические требования. Если будут подписаны выгодные контракты, то сегодня на российском заводе есть свободные мощности для выпуска продуктов на «первичку», а опыт узбекского шинного завода, давно работающего с этими программами, будет для Ikon Tyres весьма полезным. Сейчас в Ikon Tyres идет процесс сертификации новых типоразмеров, среди которых есть и специфические для ряда китайских автомобилей, появившихся на российском рынке.

ПРИВЫЧКА БЫТЬ ПЕРВЫМ

В 2009 году по решению правительства Узбекистана в городе Ангрен была определена площадка под формирование технополиса, а первым заводом, строительство которого здесь началось в 2016 году, как раз и стал Birinchi Rezinotexnika Zavodi. Над названием долго не думали: birinchi переводится с узбекского как «первый». Нужно отметить, что название во многом оправдывается. Birinchi стал первым и пока единственным в Узбекистане заводом по производству легковых шин. Уникальность этого завода еще и в том, что это единственное пред-



приятие в Средней Азии, выпускающее такую специфическую продукцию, как конвейерные ленты, причем 135 видов продукции в количестве 100 погонных метров ежедневно. Еще одним примером лидерства, которое можно увидеть «невооруженным глазом» – это примененная впервые в Узбекистане система очистки промышленных стоков. Система представляет собой замкнутый цикл, а очищенная вода используется для полива деревьев: из 28 гектаров площади, на которой располагается завод, 13 га занимают фруктовые сады.

Проектировал завод Пекинский институт резинотехнических изделий, а лицензиарами стали известные китайские шинные компании Linglong Tire и Double Arrows, производственные мощности которых превышают 60 млн шин в год, причем с большой долей экспорта, в том числе и в Россию. Основным легковым брендом здесь являются представленные в бюджетном сегменте «С» шины Vags, которые активно экспортируются в Россию и хорошо знакомы нашим автомобилистам. Максимальный диаметр в линейке типоразмеров – R18, а вот самый маленький поистине уникален – R12. Это связано с особенностями местного автопарка, в котором, к примеру, представлено огромное количество очень популярных фургончиков Chevrolet Damas, ежегодный выпуск которых в Узбекистане достигает 100 000 экземпляров.

В свое время по плану, определенным правительством Узбекистана, производство шин на новом заводе должно было «идти в ногу» и с развитием автоиндустрии страны. Сегодня планы резинотехнического завода Birinchi, которые интегрированы в общую стратегию «Шинного бизнеса», также тесно связаны с дальнейшим развитием автомобильного рынка.

Прогнозируется, что производство автомобилей на заводах, работающих в Узбекистане, к 2030 году выйдет на уровень 1 млн машин в год. Причем только 33% из них будут оснащены исключительно ДВС, а доля электромобилей может достигать 30%. Соответственно, и требования к шинам, которые будут использоваться для первичной комплектации, таковы, что одним лишь сегментом «С» здесь не обойтись.

Вот, что о ближайших перспективах работы завода говорит его генеральный директор Гуломжон Инамович Ибрагимов: «Не исключаю, что после утверждения стратегии развития до 2035 года в ассортименте Birinchi появятся шины сегментов "А" и "В". Производственные мощности, передовые технологии и самое современное оборудование у нас есть, а в разработке премиальных продуктов очень поможет опыт Ikon Tyres. Кроме того, в связи с увеличением в Узбекистане количества крупногабаритных китайских автомобилей, потребуется наладить производство шин с диаметрами R19, R20 и R21».

ПО НОВЫМ СТАНДАРТАМ

Перемены, произошедшие после приобретения группой «Татнефть» Birinchi Rezinotexnika Zavodi, существенны. Если раньше в числе лицензиаров были китайские компании, и основная деятельность,



НЕ ИСКЛЮЧЕНО, ЧТО ПОСЛЕ УТВЕРЖДЕНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ В АССОРТИМЕНТЕ BIRINCHI ПОЯВЯТСЯ ШИНЫ СЕГМЕНТОВ "А" И "В"



от проектирования завода до технологических процессов, строилась на основе коммуницирования со специалистами из Поднебесной, то сегодня все процессы, включая настройку оборудования и контроль качества, ведутся по высоким стандартам Ikon Tyres. То, что качество выпускаемой продукции сегодня поставлено во главу угла, отмечает и Гуломжон Инамович:

«В связи с интеграцией в новую структуру изменилось и мышление наших специалистов. Если раньше в приоритете было количество выпускаемой продукции, связанное с потребностями рынка, то сегодня неотъемлемой составляющей стало качество. Неслучайно нынешний год мы для себя объявили «Годом качества». Коль скоро мы серьезно ориентированы на первичную комплектацию, а из 3 млн ежегодно выпускаемых нами шин 80% могут составить поставки на конвейеры автопроизводителей, то нужно учитывать очень серьезные требования к качеству и характеристикам шин, которые диктуют производители автомобилей. Но и о количестве мы тоже не забываем. В Узбекистане потребность в легковых шинах – порядка 5 млн штук в год, и это

- 1 2 3 Процесс изготовления «зеленых» шин...
- 4 ...которые затем отправляются в цех вулканизации.
- 5 Визуальный контроль на заводе – исключительно в женских руках.
- 6 Но обязателен и контроль инструментальный. Есть даже рентгеновский аппарат, редкий прибор в шинном производстве.
- 7 Размер R12 тоже по-своему уникален.

очень большой рынок. Причем рынок специфический, и сейчас мы вместе со специалистами «Шинного бизнеса» анализируем его особенности».

Интеграция в новую структуру затронула и систему управления заводом – в 2025 году будет полностью завершена цифровизация всех процессов, начиная от поступления сырья и заканчивая финальным контролем продукции, а что касается уровня автоматизации, то ориентиром для узбекского предприятия и в этом случае будет завод Ikon Tyres. Если говорить о планах глобальных, то это объединение в единую цифровую систему всей «триады» производственных предприятий, входящих в структуру «Шинного бизнеса», включая и завод, который скоро начнет работать в Казахстане. □



С ФЕСТИВАЛЯ НА МАРШРУТ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ ПЯТЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «ТРАНСПОРТФЕСТ». ОН ТРАДИЦИОННО ОБЪЕДИНИЛ САМЫЕ ЯРКИЕ ОТРАСЛЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ЯВЛЯЯСЬ НЕ ТОЛЬКО МЕСТОМ СВЯЗИ ПРОШЛОГО И БУДУЩЕГО ТРАНСПОРТА, НО И ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ДЕМОНСТРАЦИИ НОВИНОК □ АЛЕНА МИХАЙЛИЧЕНКО □ ФОТО АВТОРА И ПРЕСС-СЛУЖБЫ «ТРАНСПОРТФЕСТ»

НА КЛЕНОВОЙ УЛИЦЕ И МАНЕЖНОЙ площади представили свыше 60 единиц различных видов техники от 40 компаний. Это новейшие автобусы и электробусы, трамваи и троллейбусы, грузовики и спецтехника.

Главная новинка для Петербурга — электробус «Сириус» компании «Транс-Альфа». Это стартовый образец из первой партии электробусов, закупленных для Северной столицы. В комплектации модели с индексом 5298-0000010-02 предусмотрены места для маломобильных пассажиров, пенсионеров и пассажиров с колясками, система климат-контроля, мультимедийные панели и USB-зарядки. Запас автономного хода составляет 240 км. Салон вмещает 107 пассажиров, отличается стопроцентно низким полом с подогревом. Кабина водителя оснащена комфортным водительским креслом на пневмоподвеске с регулированием спинки и многофункциональным бортовым компьютером. Кроме этого, здесь расположены мониторы, на ко-

торые передается изображение с 13 видеокамер. Пассажирская машина выполнена в зеленом цвете, выбранном самими петербуржцами в ходе открытого голосования летом прошлого года.

Еще одна фестивальная премьера — электробус 624201 «Электрогород» с ночной зарядкой. Машина, построенная Уфимским трамвайно-троллейбусным заводом, обладает увеличенным запасом хода — до 250 км. Такой показатель обеспечивают литий-никель-марганец-кобальт-оксидные батареи (NMC) энергоемкостью 350–482 кВт·ч. Время полной зарядки — 190 минут при мощности заряда 180 кВт. 12-метровый электробус вмещает 89 пассажиров. Количество мест для сидения — 38. Примечательно, что кузов изготовлен самими уфимцами, а не взят от МАЗа, как на массовой продукции УТТЗ.

Белорусская компания ВКМ Holding показала в своей экспозиции троллейбус с увеличенным автономным ходом модели 32100D в кузове

«Ольгерд». Эта машина уже известна перевозчикам — поставки «Ольгерда» в Санкт-Петербург производились в прошлом году.

Минский автозавод привез на выставку электробус МАЗ-303Е с ночной зарядкой. Это серийный образец из обновленной санкционно устойчивой линейки. В марте 14 таких машин поступило в автопарк белорусского города Жодино. Электробусы могут проезжать на одной зарядке до 250 км. Емкость аккумуляторных батарей составляет 285 кВт·ч. Все они находятся на крыше, что позволяет разместить в салоне максимальное количество мест для сидения — 30. Полная вместимость электробуса составляет 66 пассажиров.

«Волгабас Групп» представила свежую версию электробуса 5270 Е. В ней производитель делает акцент на энергоэффективности. Емкость батарей выросла на 30%, что позволило уменьшить их количество на треть и снизить массу электробуса на полтонны. Благодаря применению энергосберегаю-



1 Главная новинка для Петербурга – электробус «Сириус».



ших технологий запас хода достиг 240 км. При разработке новой модели инженерам удалось отказаться от жидкостного охлаждения высоковольтных аппаратов и скомпоновать их в едином блоке. Кроме того, высоковольтные кабели проходят в герметичных каналах, расположенных в полости крыши транспортного средства. Внутри стало больше места благодаря оптимизации компоновки батарейных отсеков, часть из которых перенесена из салона в унифицированные модули на крыше. Автобус способен перевозить до 75 пассажиров, число посадочных мест — 27.

Марка Asiarstar родственна концерну Weichai и сейчас бодро взялась за российский автобусный рынок, ее присутствие на фестивале — лишнее тому подтверждение. Электробус Asiarstar X9 City EV получил центральный электромотор, литий-железо-фосфатные (LFP) тяговые батареи емкостью 422 кВт·ч. ГУП «Пассажиравтотранс» возьмет эту машину в тестовую эксплуатацию.

Не сдается и транспорт на двигателях внутреннего сгорания. Правда это касается пригородных и междугородних машин. Компания «Русбизнесавто» представила в этом году обновление линейки средних туристических автобусов Higer.

Модель Higer KLQ 6812 KQ длиной 8,2 м рассчитана на 29 пассажиров. Она пришла на смену Higer KLQ 6826 Q, который продается в России с 2011 года и регулярно модернизируется. Новинка оснащена 4,5-литровым дизелем Cummins мощностью 200 л. с. и 6-ступенчатой коробкой передач Fast Gear. В Higer KLQ 6812 KQ увеличен багажный отсек — до 2,7 м³, а в два топливных бака вмещается 260 л против 220 л у предшественника. Салон отличается удобством, приятным внешним видом и располагает всеми необходимыми атрибутами для дальних путешествий.

Вторая новинка — 9,4-метровый «турист» Higer KLQ 6952 QQA — призван

заменить своего предшественника — Higer KLQ 6928 Q. Новинку отличает удлиненный на 320 мм кузов, который позволил увеличить вместительность до 39 мест с комфортом для пассажиров. Опционально предлагается компоновка салона на 35 и 37 мест. По желанию заказ-

- 2** Компания «Русбизнесавто» представила широкой публике новые модели туристических автобусов Higer.
- 3** Электробус малого класса «Газель e-City» предназначен для работы на маршрутах с невысоким пассажиропотоком.
- 4** Туристический King Long XMQ6129Y с обновленным интерьером и расширенным набором опций.
- 5** Трамваи — традиционные участники фестиваля: слева «Невский», справа ВКМ Т811.
- 6** Электробус из Китая — Asiarstar X9 City EV.

чика — множество опций, увеличивающих комфорт пассажиров и эксплуатации, в том числе холодильник в передней панели.

«Транспортный центр» представил междугородний автобус Yutong 6127 HQ длиной 12,3 м увеличенной пассажироместности. Его комплектация соответствует стандарту перевозки маломобильных пассажиров «Доступная среда»: в зоне двери установлен автоматический механизм для подъема пассажиров на инвалидной коляске.

Из представленного на ежегодной выставке, не так много моделей добираются до реальной закупки для города. Но, например, тот же «Сириус» прошел горнило тестовой эксплуатации и теперь поедет в новый электробусный парк на Ржевке. Хотя его соседи по экспозиции на Кленовой — электробусы ГАЗа и Yutong — тоже могут найти свое место в городском автопарке. □





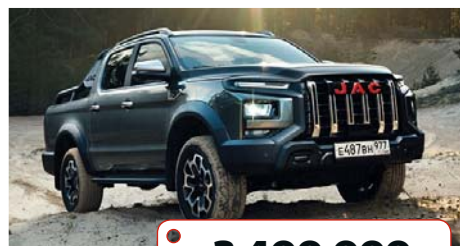
РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

XCITE X-CROSS 7

Кроссовер Xcite X-Cross 7, выпускаемый на бывшем питерском заводе Nissan, оснащается 1,5-литровым турбомотором мощностью 147 л. с. в паре с вариатором, передающим момент на переднюю ось. В базовую комплектацию Enjoy за 2 499 000 р. входят четыре подушки безопасности, система стабилизации, 18-дюймовые легкосплавные диски, электропривод двери багажника, бесключевой доступ и дистанционный запуск двигателя, светодиодная оптика, отдельный климат-контроль, медиасистема с 10-дюймовым экраном и поддержкой Apple CarPlay с Android Auto, 7-дюймовая электронная панель приборов, а также полный «зимний пакет» (обогрев руля, передних и задних сидений, лобового стекла, наружных зеркал и форсунок стеклоомывателей). Комплектация Techno за 2 636 000 р. дополнительно включает шторки безопасности, панорамную крышу с электроприводом, беспроводную зарядку, многоцветную подсветку салона, камеру кругового обзора и электропривод передних кресел. Продажами и обслуживанием автомобилей Xcite будут заниматься дилеры Lada: «Автозавод Санкт-Петербург» (так теперь называется бывшее предприятие Nissan) подписал соглашение о дистрибуции своих автомобилей с дилерской сетью АВТОВАЗа.



от 2 499 000 р



JAC T9

от 3 400 000 р

Данная модель выпускается в Китае с 2020 года под названием Hunter и уже успела пройти рестайлинг, а теперь обновленная версия под индексом T9 стала доступна и в России. Пикап имеет довольно крупные габариты: его длина – 5330 мм. Грузоподъемность модели – 1055 кг. Салон новинки отделан кожей, в нем присутствует электронная панель приборов диагональю 7 дюймов и вертикальный 10,4-дюймовый экран мультимедиа. Оснащение также включает шесть подушек безопасности, люк, датчик дождя, климат-контроль, передние и задние парктроники, камеры кругового обзора, обогрев и электрический привод передних сидений, регулировку руля по высоте и круиз-контроль. На российском рынке пикап представлен только с 2,0-литровым турбомотором мощностью 224 л. с. и 8-ступенчатым автоматом. Полный привод – принудительно подключаемый, с «понижайкой» и блокировкой заднего межколесного дифференциала.

EXEED LX

Во второй раз обновленный LX отличает дизайн решетки радиатора, иные 19-дюймовые легкосплавные диски и задний бампер. Но самое главное – у кроссовера новый салон! Концептуально ничего не изменилось: на торпедо по-прежнему стоят два 12,3-дюймовых экрана под единым стеклом, но само стекло теперь изогнуто, а дизайн торпедо стал современнее. Также исчезла «борда» климат-контроля, соединяющая переднюю панель с центральной консолью, – ее заменил компактный блок сенсорных кнопок под центральными дефлекторами. Селектор роботизированной трансмиссии остался на своем месте и не переехал на рулевую колонку, как у обновленного Exeed TXL. Но новый руль здесь такой же: с двумя горизонтальными спицами и сенсорно-аналоговыми кнопками. Новые передние сиденья оснащены электрорегулировками, обогревом и вентиляцией. На всех комплектациях доступна быстрая беспроводная зарядка на 50 Вт и аудиосистема Sony. Из линейки двигателей выведена 147-сильная «полторашка» с вариатором, которая ставилась на переднеприводные версии LX. Теперь и для переднего, и для полного привода используется 1,6-литровый турбомотор мощностью 150 л. с., который работает в паре с 7-ступенчатой роботом Getrag с двумя сцеплениями. Стоимость обновленного Exeed TXL с передним приводом в максимальной комплектации Premium, в которую входит адаптивный круиз-контроль, набор систем активной безопасности ADAS, полный зимний пакет, панорамная крыша и 19-дюймовые диски, составляет 3 570 000 р. Доплата за полный привод с муфтой Borg Warner в той же комплектации – внушительные 420 тысяч. Но со всеми ведущими также можно взять более простую комплектацию Prestige – она обойдется в 3 770 000 р.



от 3 570 000 р

CITROEN C5 AIRCROSS

Французский кроссовер калужской сборки предлагается в единственной комплектации Feel 360 с турбомотором 1.6 мощностью 175 л. с., 8-ступенчатым автоматом и богатым оснащением. В него входят 6 подушек безопасности, встроенные в передние кресла функции подогрева и массажа, электропривод сиденья водителя, круиз-контроль с ограничителем скорости, защита картера, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, бесключевой доступ, кнопка запуска двигателя, беспроводная зарядка, электропривод двери багажника, зеркала заднего вида с электрорегулировкой, подогревом и приводом складывания, медиасистема с 10-дюймовым дисплеем, электронная панель приборов диагональю 12,3 дюйма, система кругового обзора, передние и задние датчики парковки, комбинированная отделка сидений из кожи и алькантары, а также «фирменная» подвеска с гидравлическими ограничителями хода. C5 Aircross можно купить как у дилеров, так и напрямую с завода, оформив онлайн-заказ.



от 4 299 000 р



от 2 099 900 ₽

VGV U70 PRO, VGV U75 PLUS

На российский рынок выходит новый автомобильный бренд VGV — детище китайского концерна Sinotruk. Под этой маркой в России будут представлены переднеприводные кроссоверы U70 Pro и U75 Plus в 5- и 7-местных вариантах. Обе модели имеют одинаковые габариты (4825x1870x1691 мм, колесная база — 2800 мм), но двигатели и трансмиссии у них разные. Если U70 Pro оснащен 1,5-литровым турбомотором мощностью 143 л. с. в сочетании с 6-ступенчатой «механикой» или автоматом, то U75 Plus идет с 199-сильным турбомотором объемом 2,0 литра и 8-ступенчатой АКП. Уже в базовой комплектации у кроссоверов есть зимний пакет (подогрев передних сидений, зеркал, лобового стекла, форсунок стеклоомывателя и руля), светодиодные фары и задние фонари, противотуманки, камера заднего вида, задние датчики парковки, бесключевой доступ, система выбора режимов движения, кресла второго ряда с продольной регулировкой и наклоном спинки, медиасистема с экраном 10,1–10,25 дюйма, датчик света, подушки безопасности водителя и переднего пассажира, а также тонировка задних окон. В ходе адаптации для России у них были изменены почти две сотни деталей и компонентов: улучшена шумоизоляция, увеличен клиренс, перекалиброваны амортизаторы, двигатели и гидромеханические автоматы, русифицирована медиасистема. Собирают кроссоверы на заводе «Юнисон» в Беларуси. Дистрибьютером автомобилей VGV в России является компания «Мотор-Плейс», которая также занимается параллельным импортом и обслуживанием автомобилей Honda.



от 2 749 900 ₽



CHINA VOLGA

С ЭТОГО ГОДА ПОСЛЕ ДВУХЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА НА ГОРЬКОВСКОМ АВТОЗАВОДЕ ВОЗОБНОВИТСЯ ВЫПУСК ЛЕГКОВЫХ МОДЕЛЕЙ, НО «ГРУППА ГАЗ» ЗДЕСЬ НИ ПРИ ЧЕМ: ПРОЕКТ РЕАЛИЗУЕТ КОМПАНИЯ «ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ» (ПЛА) НА АРЕНДОВАННЫХ МОЩНОСТЯХ, ГДЕ РАНЕЕ ВЕЛАСЬ КОНТРАКТНАЯ СБОРКА SKODA И VW

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ

Помимо цехов, где собирали Skoda Octavia, Kodiaq, Karoq и VW Taos, компании ПЛА досталось и право на товарный знак «Волга», который принадлежал ГАЗу. Под ним в Нижнем Новгороде будут собирать автомобили китайского государственного автоконцерна Changan. Пока речь идет о трех моделях. Это седан класса D – Volga C40 (Changan Raeton Plus), кроссовер класса C – Volga K30 (Changan UNI-Z) и кроссовер класса D – Volga K40 (Changan X5 Plus). Ради унификации, которая упрощает последующую локализацию этих моделей, на них ставится 1,5-литровый бензиновый турбомотор мощностью 188 л. с. в паре с 7-ступенчатым роботом с двумя сцеплениями. Привод – только на переднюю ось.

Снаружи новые «Волги» отличаются «фирменным» рисунком решетки радиатора, в которой заложена преемственность с обликом газовских легковушек. При этом на фото видно, что места под эмблемы с оленем на крышках багажников никак не адаптированы: просто вместо логотипа Changan наклеили другую наклейку. Фотографий салона новинок пока нет, но судя по комментариям премьер-министра Михаила Мишустина, внутри они ничем не отличаются от китайских исходников. Скорее всего, даже раскритикованный премьером руль несет на себе логотип Changan, так как мало изготовить наклейку с новой эмблемой – машины придется повторно разбивать на краш-тестах, поскольку под этой накладкой находится водительский эйрбэг, и внесение изменений в ее конструкцию потребует новой сертификации. Кстати, именно по этой причине первая (и последняя) партия Lada X-cross 5 была выпущена с эмблемой FAW на руле. С новым «Москвичом» поступили хитрее: его эмблему по форме подогнали под логотип JAC.

В плане оснащения ожидается небольшая «русификация»: в медиасистемы будут предустановлены отечественные сервисы (скорее всего речь идет о Яндекс Картах и т. п.), а в комплектацию войдет зимний пакет. Но более основательно «Волги» будут локализовывать уже в следующем году, когда будет запущено производство полного цикла со сваркой и окраской кузовов. Пока же речь идет о крупноузловой сборке из машинокомплектов, которые вместе с окрашенными кузовами будут поставлять в Нижний Новгород из Китая.

Развернуться на газовой площадке компания ПЛА хочет достаточно широко. Только заявленная численность персонала, задействованного в производстве автомобилей, около 2 тыс. человек. Инвестиции в локализацию составят 60 млрд рублей, при этом многие компоненты новых «Волг» будут производиться в самом Нижнем Новгороде. «Мы планируем создание отечественного производства большинства критически важных компонентов. В настоящий момент нижегородские инженеры прорабатывают решения, которые позволят организовать глубокую локализацию платформы и основных узлов и агрегатов», – заявил Александр Подоплелов, руководитель компании «Производство легковых автомобилей».

Что касается цен, то они будут объявлены позднее. Но стоить русско-китайские «Волги» будут не дешевле тех же «Чанганов», которые сейчас предлагают в среднем за 2,5–3,5 млн рублей. Просто последние со временем станут дороже из-за роста утилизационного сбора, который теперь наши власти планируют поднимать каждый год. А «рулить» на рынке будут локализованные «китайцы», как под своими оригинальными, так и привычными русскому человеку именами. Например, еще остались в «загашнике» такие названия, как «Победа» или «Чайка». Почему бы их снова не пустить в оборот?



ПАРКОВКА



НА ВАШИ ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЕТ
АВТОЮРИСТ СЕРГЕЙ ВОЛГИН,
ОДИН ИЗ АВТОРОВ ЗАКОНА О ТЕХОСМОТРЕ.
ПРИШЛИ СВОЙ ВОПРОС НА INFO@5KOLESO.RU

❑ ПРИСМОТРЕЛ ГРУЗОВИК. В ПТС ПРОПИСАН КАК АВТОФУРГОН, А ПО ФАКТУ – ТЕНТОВАННЫЙ КУЗОВ С РАСПАШНЫМИ ВОРОТАМИ. БУДУТ ЛИ ПРОБЛЕМЫ ПРИ РЕГИСТРАЦИИ МАШИНЫ?

❗ Проблем быть не должно. Автофургон – это автомобиль, у которого грузовой отсек изолирован от внешней среды. А как именно изолирован, не имеет принципиального значения: натянутый на каркасе тент или жесткая обшивка бортов кузова.

❑ КУПИЛИ В АВТОСАЛОНЕ У ДИЛЕРА НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ В 2020 Г. ПРИ ЕГО ПРОДАЖЕ В 2024 Г. ЭКСПЕРТИЗА ПОКАЗАЛА, ЧТО ОН БИТЫЙ И ВОССТАНОВЛЕННЫЙ. САМ Я В АВАРИИ НЕ ПОПАДАЛ, МАШИНУ НИКОМУ НЕ ОТДАВАЛ. Я ПОНИМАЮ, ЧТО ПРОШЛО 4 ГОДА, НО АВТОСАЛОН ТОТ РАБОТАЕТ ПО-ПРЕЖНЕМУ, ХОТЯ УЖЕ ТОРГУЕТ НОВЫМИ КИТАЙСКИМИ МАШИНАМИ ВМЕСТО КОРЕЙСКИХ. МОГУ ЛИ Я ПОМЕНИТЬ БИТОЕ АВТО НА НОВОЕ В ЭТОМ ЖЕ АВТОСАЛОНЕ, ИЛИ МНЕ С НИМИ СУДИТЬСЯ? И СТОИТ ЛИ?

❗ Если в договоре с автосалоном не было упоминания, что автомобиль восстановлен после ДТП, вы сможете потребовать упущенную выгоду, то есть разницу между стоимостью автомобиля при продаже, как если бы он не был восстановлен, и реальной стоимостью продажи. Если же в договоре с автосалоном такое упоминание было, то у вас нет оснований предъявлять им какие-либо претензии.

❑ МАШИНА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА В ЭСТОНИИ, ОФОРМЛЕНА ДЕКЛАРАЦИЯ НА ВРЕМЕННЫЙ ВВОЗ В БЕЛАРУСЬ, А ПОПАЛИ НА НЕЙ В АВАРИЮ В РОССИИ. МАШИНА РАЗБИТА. СЕЙЧАС РЕШИЛИ ПРОДАТЬ АВТО В ТОМ ВИДЕ, КАК ЕСТЬ, НЕ ВОССТАНАВЛИВАЯ. ЧТО ДЛЯ ЭТОГО НЕОБХОДИМО?

❗ Чтобы продать автомобиль на территории РФ, придется провести полное таможенное оформление. Ввоз автомобиля был разрешен временно, поэтому, если в назначенный срок машину не вывезти в Эстонию, могут быть претензии со стороны таможенных органов.

❑ ПОПАЛ В ДТП. В ИТОГЕ МЫ РАЗЪЕХАЛИСЬ БЕЗ ОФОРМЛЕНИЯ АВАРИИ В ГИБДД. РАСПISКУ НЕ ОФОРМЛЯЛИ, ВИНОВНИК НА СЛОВАХ СОГЛАСИЛСЯ НА КОМПЕНСАЦИЮ УЩЕРБА МНЕ. У НЕГО, К СЛОВУ, НЕ ОКАЗАЛОСЬ НИ ОСАГО, НИ КАСКО, НИ ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ – ВОТ ОТЧЕГО НЕ ВЫЗВАЛИ ДПС, ОН МЕНЯ УПРОСИЛ. ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ ЗАЯВИЛ, ЧТО НЕ СОГЛАСЕН С СУММОЙ УЩЕРБА ПО КАЛЬКУЛЯЦИИ РЕМОНТА МОЕГО АВТО В СЕРВИСЕ И НЕ ХОЧЕТ ПЛАТИТЬ. КАК ВЗЫСКАТЬ С НЕГО КОМПЕНСАЦИЮ ЗА АВА-

РИЮ, ТАК КАК ТЕХСЕРВИС НАСЧИТАЛ РАБОТ НА 160 ТЫС. РУБЛЕЙ?

❗ Взыскать деньги за ремонт машины можно будет, если вы обратитесь в суд. Но сделать это будет крайне сложно, так как у вас будут отсутствовать доказательства самого факта ДТП. Теоретически это можно сделать, опираясь, например, на показания свидетелей. Но, на мой взгляд, перспективы такого процесса весьма спорны.

❑ В НАСЛЕДСТВО ПОЛУЧИЛА АВТОМОБИЛЬ. У МЕНЯ ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ НЕТ, УПРАВЛЯТЬ МАШИНОЙ БУДЕТ СЫН, У НЕГО ПРАВА ЕСТЬ. МОГУ ЛИ Я КАК СОБСТВЕННИК ПОСТАВИТЬ АВТОМОБИЛЬ НА УЧЕТ В ГИБДД СРАЗУ НА ИМЯ СЫНА ИЛИ НЕОБХОДИМО СНАЧАЛА НА СЕБЯ?

❗ Вы как собственник вообще можете не ставить машину на учет, а сразу продать или подарить ее вашему сыну. Заключите письменный договор купли-продажи на основании свидетельства о праве на наследство, и сын уже самостоятельно поставит машину на учет на себя.

❑ Я ВИНОВНИК ДТП. АВТОЭКСПЕРТИЗА ПОДСЧИТАЛА ЗАТРАТЫ НА ВОССТАВЛИТЕЛЬНЫЙ РЕМОНТ ПОСТРАДАВШЕЙ МАШИНЫ С УЧЕТОМ НОВЫХ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, А МАШИНЕ ТОЙ, МЕЖДУ ПРОЧИМ,

8 ЛЕТ. ЕСТЬ ЛИ У МЕНЯ ПРАВО ОСПОРИТЬ ЭТУ ЭКСПЕРТИЗУ И ПЕРЕСЧИТАТЬ УЩЕРБ С УЧЕТОМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ НЕОРИГИНАЛЬНЫМИ ЗАПЧАСТЯМИ?

❗ Автосервис, производя ремонт, опирается на требования завода-изготовителя, который вряд ли допускает установку неоригинальных или неновых запасных частей. Поэтому полагаю, что у вас нет оснований оспаривать стоимость ремонта по этим причинам. В соответствии с законом, вы обязаны компенсировать причиненный вам вред в полном объеме, без учета износа и тому подобных обстоятельств.

❑ СОСЕД НА СВОЕМ АВТО УЧИЛ ВОДИТЬ СВОЮ ДОЧЬ ВО ДВОРАХ НАШЕГО МИКРОРАЙОНА. ОНА

ВРЕЗАЛАСЬ В ПРИПАРКОВАННЫЕ МАШИНЫ И ЗАДЕЛА ПО КАСАТЕЛЬНОЙ СТРАЗУ ТРИ АВТОМОБИЛЯ, ВКЛЮЧАЯ МОЙ. НА КОГО ПОДАВАТЬ В СУД: НА НЕЕ ИЛИ НА ВЛАДЕЛЬЦА МАШИНЫ, ТО ЕСТЬ СОСЕДА, ТАК КАК МИРНЫМ ПУТЕМ ОНИ НЕ СОБИРАЮТСЯ КОМПЕНСИРОВАТЬ УЩЕРБ НИ МНЕ, НИ ДРУГИМ ПОСТРАДАВШИМ АВТОМОБИЛИСТАМ.

❗ Ответчиком в суде могут выступать оба – отец и совершеннолетняя дочь. Суд может взыскать причиненный вред с обоих. Не забудьте только оформить это происшествие в ГИБДД.

❑ СТОЛКНУЛСЯ С ПАРНЕМ НА «ГАЗЕЛИ». ПОТЕРПЕВШИЙ ГОВОРИТ, ЧТО ПОСЛЕ ДТП СТРАХОВАЯ ВЫПЛАТИЛА ЕМУ ПО ОСАГО 70 ТЫС. РУБЛЕЙ. ОН ЖЕ ЗАЯВИЛ МНЕ, ЧТО В ИТОГЕ ПОТРАТИЛ НА РЕМОНТ СВОЕГО ГРУЗОВИКА ПОЧТИ 140 ТЫС. РУБЛЕЙ. ПРЕДЛАГАЕТ ДОГОВОРИТЬСЯ, ЛИБО ОБЕЩАЕТ, ЧТО ПОДАСТ НА МЕНЯ В СУД. КАКИЕ У НЕГО ШАНСЫ В ЭТОМ ДЕЛЕ?

❗ Все зависит от реальной суммы ущерба, и насколько эта сумма будет обоснована. Если потерпевший сможет доказать, что сумма ущерба действительно 140 тысяч, а страховщик полностью выполнил свои обязательства перед страхователем, разницу в стоимости придется оплачивать вам из своего кармана.

❑ ПРИСМОТРЕЛИ ДЛЯ ПОКУПКИ НЕНОВЫЙ ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ. ПРОДАВЕЦ НАСТАИВАЕТ, ЧТОБЫ В ДОГОВОРЕ КУПЛИ-ПРОДАЖИ НАПИСАТЬ ЗАНИЖЕННУЮ СТОИМОСТЬ ЭТОЙ МАШИНЫ ПОЧТИ НА 200 ТЫС. РУБЛЕЙ. ДЛЯ ЧЕГО ЭТО? СТОИТ ЛИ СОГЛАШАТЬСЯ С ЕГО ТРЕБОВАНИЕМ?

❗ Продавец, скорее всего, хочет избежать уплаты налога на доход. Настоятельно не рекомендую соглашаться на заниженную стоимость, так как в этом случае, если вдруг с машиной окажется что-то не то (например, наличие неисправностей, о которых вас не предупредили), при расторжении договора вы сможете рассчитывать только на ту сумму, которая указана в договоре. ❑

«
ВЫ ОБЯЗАНЫ КОМПЕНСИРОВАТЬ ПРИЧИНЕННЫЙ ВАМИ ВРЕД В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ, БЕЗ УЧЕТА ИЗНОСА И ТОМУ ПОДОБНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ
»

Смотрите
на телеканале
«Авто Плюс»

ТЕЛЕКАНАЛ

АВТО
ПЛЮС

16+

МЕГАПРОЕКТЫ КИТАЯ

Современное развитие промышленности в Поднебесной поражает своей скоростью. Те технологии, которые еще совсем недавно нам казались чем-то недостижимым, сейчас уже повсюду внедряются и буквально заставляют мировую общественность по-другому относиться к вещам с маркировкой «made in China». Предлагаем вам взглянуть на инновационные, технологичные и порой весьма неординарные «Мегапроекты Китая».

Не пропустите — по понедельникам в 21:00 и только на телеканале «Авто Плюс».

По понедельникам в 21:00



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**

Я НЕ АВТОМОБИЛИСТКА, НО МОЯ ИСТОРИЯ КОСВЕННО

про машины. Живу на первом этаже современной московской многоэтажки – взяла квартиру в ипотеку еще на стадии котлована. Первый этаж и по цене был несколько дешевле, и кот у меня есть. Животное гулять на улице любит – не передать как! Чтобы не потерялся, у него шлейка есть с поводком метров пять, как у маленьких собачек. Как-то вышли со своим «зверюгой» подышать воздухом. Я у подъезда стою, мой сибирский котыра Жужик сначала посидел рядом со мной, затем захотелось ему на природу, на дерево забраться. У нас новостройка, деревца еще не разрослись, но Жужик сумел взгромоздиться на клен. Забрался невысоко, поэтому я сначала решила снять кота лаской и уговорами: «Ты куда, котыра такой, залез? А ну-ка давай отсюда быстренько, пока я тебя не отшлепала».

В этот момент парень парковался недалеко от нас. Мои слова он принял на свой счет. Закрыл машину и говорит с укоризной: «Вовсе я не котыра, я на это место уже неделю машину ставлю. Приезжайте пораньше, чтобы свою машину у подъезда парковать». Рассмеялась, говорю ему, что у меня вообще машины нет. Он опять гнет свое: «Ну, мужу тогда своему передайте, чтобы раньше с работы приезжал. Занимать таким способом парковочное место не корректно». Вот честное слово, не ругался, все вежливо и культурно, словно в кино! Теперь это редкость. Вместо этого подошла к дереву, показала на своего кота пальцем – вот, мол, кто «парковку» не санкционированную устроил. Теперь раскланиваемся с этим парнем и его семьей, словно 100 лет в этом доме живем. Для его маленькой дочки мой Жужик, словно контактный мини-зоопарк, первое в ее жизни животное. Доброе слово и коту, и его хозяйке приятно!

О. Н. Савватеева



НАБОР ОТ RUF
ПОЛУЧАЕТ
ИЛДАР
САЛИХОВ

СПАСИБО РЕДАКЦИИ ЗА ВОЗ-

можность вспомнить интересные случаи из прошлого! Пару десятков лет тому назад я устроился водителем-снабженцем в строительную фирму. После краткой стажировки мне доверили универсал ВАЗ-21043. Мой объект находился внутри заводской территории, периодически нужно было менять кислородные баллоны. В один из первых дней работы мне пришлось ехать на обмен емкостей. На улице стояло несколько рядов баллонов, как бы образуя маленький лабиринт. Водительского опыта – кот наплак. Вперед-то я более-менее выдвинулся, и баллоны мне поменяли, а выезжая назад задним ходом, в одном из поворотов зацепил проволоку, которой были закреплены связи баллонов. Не имея возможности объехать это препятствие, продолжил движение задним ходом. Естественно, баллоны по эффекту домино стали падать. Тут произошло самое страшное: некоторые баллоны начали «злостно» шипеть, выпуская кислород! Пришла даже в голову мысль, что я могу погибнуть от взрыва, хорошо, что прибежали ребята и стали закручивать обратно вентили баллонов.

На этот объект я ездил больше полугода.

При каждом моем появлении, один из работающих парней на складе всегда начинал с вопроса: «Ну как же так получилось?» Я старался не выдать, что за рулем недавно. Как Семен Семеныч из кинокомедии про контрабандистов и золотобрильянты, всегда односложно отвечал: «Сдавал назад, задел проволоку – баллоны упали». Каждый раз, услышав от меня одну и ту же версию той памятной аварии, ребята падали от смеха. Представляете, чего мне стоило не засмеяться вместе с ними все это время?

**Салихов Илдар
Зинурович**

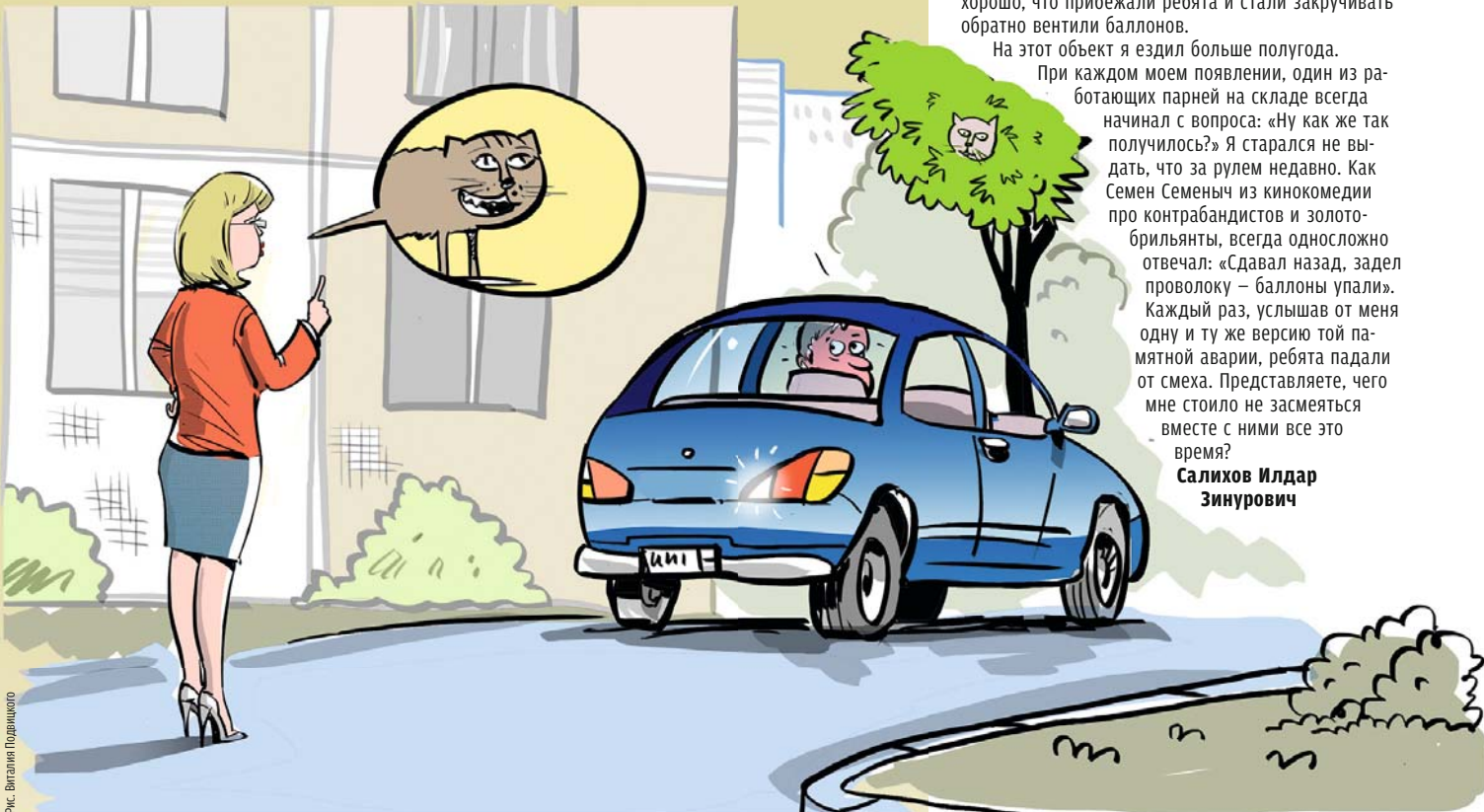
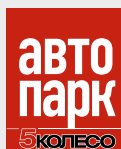


Рис. Виталия Подорожного

ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ

Всероссийский ежегодный конкурс журнала
«АВТОПАРК 5 Колесо» и Центросоюза РФ



ЦЕНТРОСОЮЗ



Общая информация



Всероссийский ежегодный конкурс «Лидер мобильной торговли» проводят журнал «АВТОПАРК 5 Колесо» и Центросоюз Российской Федерации при поддержке Минпромторга, политической партии «Единая Россия» и Ассоциации «НП «ОПОРА».

Конкурс 2024 года проводится с апреля по август, обработка заявок и награждение победителей — сентябрь 2024 года.

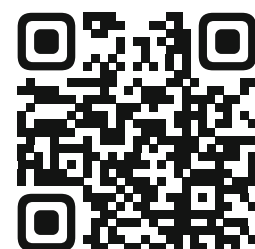
Цель конкурса



Сократить разрыв в социальном обеспечении жителей малонаселенных пунктов и крупных городов России, определить лидеров в области производства и эксплуатации автолавок, поддержать наиболее интересные маркетинговые решения, внедрение e-commerce, развитие мобильной торговли. Выявить на основании мнения независимого жюри лучший экипаж, сервис и технические решения в сфере мобильной торговли в 6 номинациях.

Переходите на сайт конкурса,
подавайте заявку на участие

konkurs.5koleso.ru





РУСБИЗНЕСАВТО
АВТОТЕХНИКА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

НА РЫНКЕ
АВТОТЕХНИКИ
С1993

**ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР**

8 (800) 700-67-50

rbauto.ru



Реклама