



EXEED RX
МНЕ ЗНАКОМО
ВАШЕ ИМЯ...

ВЫСТАВКА
MIMS
АВТОМОБИЛИТИ
MOSCOW

№ 9 (359) СЕНТЯБРЬ 2023 WWW.5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО



JAECOO J7

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»

ТЕСТЫ

- **CHERY** TIGGO 7 PRO MAX AWD
- **CHERY** ARRIZO 8
- **HAVAL** DARGO

МОТО

- **ZONTES** ZT350-T ADV
- **CFMOTO** 800MT EXPLORE (ABS)

GEELY TUGELLA
КОГДА
МЕНЬШЕ — ЛУЧШЕ



HONDA ZR-V
ЕСЛИ НАДОЕЛ
«КИТАЙ»





ОМОДА

CS АИД

Выбирая путь —
выбираешь будущее



РЕКЛАМА.



ЗНАНИЕ — СИЛА

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ПОМЕНЯЕТСЯ ЛИ ЧТО-НИБУДЬ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СО ВСТУПЛЕНИЕМ В СИЛУ ПОПРАВОК К ПДД, ДЕЙСТВУЮЩИХ С 1 СЕНТЯБРЯ? УВЕЛИЧИТСЯ ЛИ ВЕРОЯТНОСТЬ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЕ ШТРАФЫ ИЛИ ВОООЩЕ ОСТАТЬСЯ БЕЗ ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ?

ПОМНЮ, КАК-ТО УТРОМ РЕШИЛ объехать пробку и выбрал маршрут, проходящий не то, что в отдалении от оживленных магистралей, а вовсе по городским задворкам. Автомобили там почти не попадались, зато встретился экипаж ДПС. Проверив документы, майор, как я понял старший, сердечно, проникновенным голосом справился о моем самочувствии. Ну а дальше — сплошные нарушения. Капитан, напарник майора, плюхнулся ко мне в машину, и, после проверки алкотестером, укоризненно покачал головой. «У вас — превышение», — говорит. И здесь мне стало интересно, как дальше события развиваться будут. «А вы представьтесь, пожалуйста», — отвечаю я. Следует мягкий отказ. Начинаю опасаться: я один, их двое и вокруг — нико-

го. Диалог воспроизводить не буду. После этого капитан выскакивает из автомобиля, а вместо него садится старший майор смеяны. «Не волнуйтесь, и у прибора ошибки бывают», — сетует он. В общем, уехал я от этих «джентльменов удачи» в погонах.

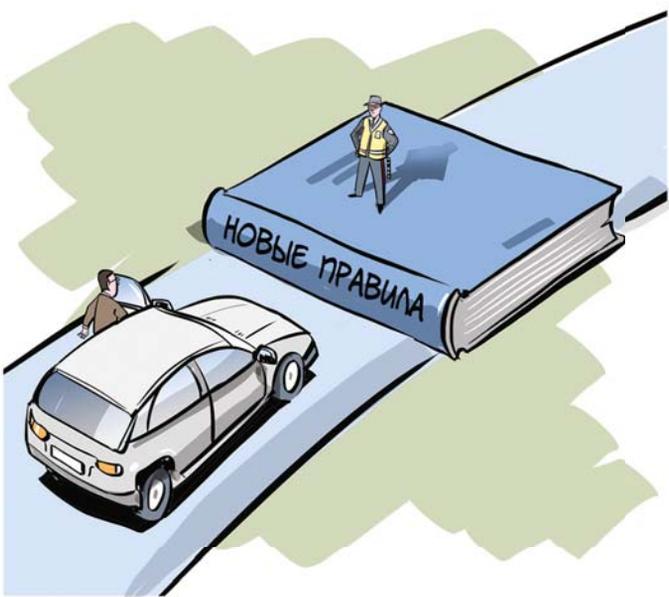
И надо ж так случиться, приятель через несколько дней звонит. «Со мной такая история приключилась, не поверишь. Ты же знаешь, я вообще не пью. А тут дочь родила, 40 грамм коньяку употребил в 17 часов и все. Еду на следующий день по Ленинскому проспекту на новом автомобиле — тормозят. Вопрос стандартный, про самочувствие. Прекрасно, — отвечаю я, и честно говорю, что вчера 40 грамм принял. Проверка алкотестером, остаточные явления и предложение облегчить кошелек на крупную сумму, потом, говорят, останетесь без прав, или в несколько раз дороже заплатите». Приятель кинулся знакомому адвокату звонить, причем именитому, в телике он часто мелькает. Тот ему: «Виталий Степанович, на месте решить проще». Решил на месте. Вот я и говорю товарищу, что действовал бы по закону — был бы богаче. В первом случае — злоупотребление, во втором — чистейшее нарушение закона.

«Коррупционная привлекательность» нововведений в ПДД значительно ниже этих случаев, и остаться без прав

можно, например, за самовольную установку ксенона, если это не предусмотрено заводом-изготовителем или у водителя нет сертификата соответствия и разрешения ГИБДД. Да и то такая суровая мера достигнет водителя, если свет от лампы не белый, оранжевый или желтый. В остальных случаях он отделается штрафом в 3000 руб. Наряду с неисправной АБС, неработающим механизмом регулировки сидений, неисправностью рулевого управления, тонированными задними фонарями, в список нарушений попала и установка предметов на лобовое стекло, ограничивающих обзорность. Как правило, за эти нарушения полагается штраф 500 руб.

Основным вопросом, задаваемым редакции в последнее время стал такой: «Можно ли пользоваться... видеорегистратором?» Проблема заключается в том, что перечень правил не содержит четких критериев, по которым можно определить, какие устройства и в каких местах на лобовом стекле допустимо устанавливать. «При возникновении спорной ситуации с инспектором, — считает эксперт автобизнеса Илья Назаров, — следует ссылаться на Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011, где указана схема допустимых зон». Например, видеорегистратор, планшет или радар-детектор нельзя устанавливать в зоне стеклоочистителя со стороны водителя и в границах нормативной зоны А (ГОСТ 33988-2016), а вот по верхней кромке стекла, к примеру, в зоне салонного зеркала заднего вида, в углу стекла справа или слева, электронный девайс вполне можно разместить. Это же касается и остальных электронных приборов.

Главное — хорошо знать свои права и действовать по закону, чтобы не стать жертвой злоупотреблений, которые могут отнять не только время, но и облегчить ваш кошелек. □



Benelli

TRK 502

ЗАРЯЖЕН СВОБОДОЙ



Идеальный мотоцикл — **Benelli TRK 502**, комфортный и выносливый.
Идеальные условия — выгода 10%* и три ТО в подарок.
Идеальное время — прямо сейчас: акция действует до конца сентября 2023 года.

Список официальных дилеров и подробные технические характеристики доступны на сайте www.benelli-russia.com

* Скидка 10% на модели 2022 года выпуска.



22



18



30



ПОДИУМ

- 8** НОВОСТИ
- 16** ИНТЕРВЬЮ С МИНАСОМ МЕЗЕДУРОМ

ПОЛИГОН

- 18** HONDA ZR-V
- 22** EXEED RX
- 26** CHERY ARRIZO 8
- 30** CHERY TIGGO 7 PRO MAX AWD
- 34** GEELY TUGELLA
- 38** HVAL DARGO
- 42** TANK 500
- 46** CHERY TIGGO 7 PRO MAX

МОТОПАРК

- 50** CFMOTO 800MT EXPLORE (ABS)
- 52** ZONTES ZT350-T ADV



38

HAVAL DARGO



ЧЕСТНО О НОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ



Петр Меньших и Игорь Сирин на каналах

AUTO.MP5

в Дзене и YouTube



УПЕРТЯЖ-ТЕСТ ПО СНЕГУ



**CHEVROLET ТАНОЕ
ИЛИ INFINITI QX80?**

ТЕСТ ВЫБОР ЭКОНОМНЫХ



**LADA GRANTA
ИЛИ SKODA RAPID?**

ТЕСТ: КОМУ РАНЬШЕ ЗА ТРАКТОРОМ?



**ДЕФЕНДЕР
ПРОТИВ КРУЗАКА**

UAZ HUNTER И
LAND ROVER
DEFENDER?



**ТЕСТ
НЕСРАВНЕННЫХ**



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



**RENAULT DUSTER
SUZUKI JIMNY?**



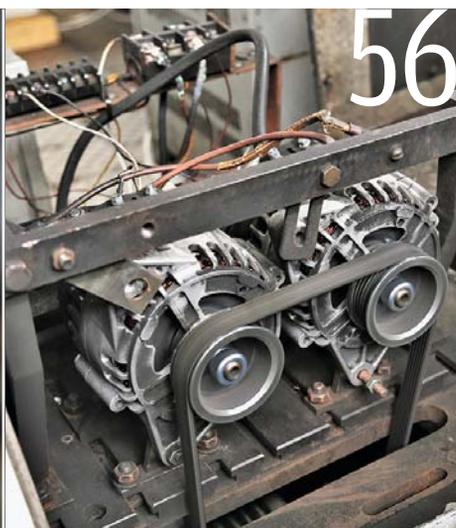
ТЕСТ РАВНЫХ КИТАЙЦЕВ

ТЕСТ ПО-ВЗРОСЛОМУ

БРУТАЛ



**НА
ИЛИ**



ГАРАЖ

- 54** НОВОСТИ
- 55** ИНТЕРВЬЮ С РОМАНОМ АСТРОЖНИКОВЫМ
- 56** ЗАВОД «ПРАМО-ЭЛЕКТРО»
- 60** МОТОРНОЕ МАСЛО ROLF ULTRA
- 62** ВЫСТАВКА MIMS AUTOMOBILITY MOSCOW 2023
- 67** ИНТЕРВЬЮ С АЛЕКСАНДРОМ ПЛАТОНОВЫМ

КОМТРАНС

- 68** НОВОСТИ
- 72** JMC VIGUS

МАГАЗИН

- 76** НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

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



**МЫ
В TELEGRAM**

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 9 (359) сентябрь 2023

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ
ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ
ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОМ СИКУЛЕР
РЕДАКЦИЯ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
 НАТАЛЬЯ УМНОВА
 МАКСИМ ФЕДОРОВ
 СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР МАРИЯ ФЕДОРОВА
ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН
ЦВЕТКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

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

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

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

WWW.5KOLESO.RU

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

Тираж – 152 000 экземпляров СВОБОДНАЯ ЦЕНА

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

Выходит с сентября 1993 года

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

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

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

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

**Подписано в печать 23.08.2023
 Дата выхода в свет 25.08.2023**

ЖУРНАЛ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В ГОРОДАХ:

Архангельск • Астрахань • Великий Новгород • Владимир • Волгоград • Вологда • Воронеж • Екатеринбург • Иваново • Казань • Калининград • Калуга • Кострома • Красноярск • Курск • Липецк • Минск • Москва • Мурманск • Набережные Челны • Нижний Новгород • Новосибирск • Орел • Пермь • Петрозаводск • Псков • Ростов-на-Дону • Рязань • Самара • Санкт-Петербург • Саратов • Севастополь • Смоленск • Тамбов • Тверь • Тольятти • Тула • Ульяновск • Уфа • Челябинск • Чита • Ярославль

16+

Получить журнал стало проще!



Заказывай свежий номер
не выходя из дома :



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



С НОВЫМ БРЕНДОМ

JAECOO J7. НА НАШ РЫНОК ВЫХОДИТ НОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ МАРКА ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ — JAECOO. ЕЕ ПЕРВЕНЕЦ В РОССИИ — КРОССОВЕР J7.

JAECOO (ЧИТАЕТСЯ Джейку, с ударением на последний слог) — это еще один суббренд компании Chery, которая, похоже, решила поставить рекорд по количеству дочерних марок, представленных на российском рынке. И такая политика приносит успехи: суммарно Chery, Exeed и Omoda опережают по продажам в России всех конкурентов из Китая! С появлением Jaecoo этот разрыв станет еще больше.

Первая модель Jaecoo, продажи которой скоро стартуют в нашей стране, относится к сегменту среднеразмерных кроссоверов. При длине 4,5 метра Jaecoo J7 является одноклассником Chery Tiggo 7 Pro, на базе которого

он и построен. На российском рынке этот кроссовер будет представлен с 1,6-литровым турбомотором мощностью 186 л. с., работающим в паре с 7-ступенчатым роботом с двойным «мокрым» сцеплением. При этом привод может быть не только передним, но и полным.

Новинка хорошо оснащена. Уже в базовой комплектации имеются 18-дюймовые колеса, полностью светодиодная оптика, электрзеркала, бесключевой доступ, запуск двигателя с ключа, водительское кресло

с электррегулировками и вентиляцией, электропривод двери багажника, обивка из кожзама, «зимний пакет» (обогрев зеркал, лобового стекла, форсунок стеклоомывателя, руля и всех сидений), круиз-контроль, беспроводная зарядка, отдельный климат-контроль, 10,25-дюймовая электронная панель приборов и 13,2-дюймовый экран мультимедиацентра. В перечень штатных си-





1 Новинка будет доступна с передним и полным приводом.
2 В максимальной комплектации есть «телевизор» диагональю 14,8 дюймов.



Стемп безопасности входят шесть эйрбэгов, ассистент смены полосы, контроль слепых зон, а также функции предупреждения об опасности при открывании дверей и риске перекрестного столкновения.

Кроссовер в топовой комплектации отличается 19-дюймовыми легкосплавными дисками, красными тормозными суппортами, внешней декоративной

подсветкой, адаптивным дальним светом, тонировкой задних стекол, панорамной крышей с люком, проекционным дисплеем, радарным круиз-контролем, электроприводом и вентиляцией кресла переднего пассажира, а также увеличенным до 14,8 дюймов экраном медиасистемы. Системы безопасности дополнены колённым эйрбэгом во-

дителя, а также функциями распознавания знаков, автоматического торможения и удержания автомобиля в полосе.

Цены на Jaecoo J7 будут объявлены ближе к официальному старту продаж, который намечен на вторую половину сентября. □

ДВОЕ ИЗ КАЛИНИНГРАДА

Калининградский завод «Автотор» приступил к сборке двух новых моделей китайской марки Kaiyi: кроссоверов X3 и X3 Pro. Обе новинки представляют собой «клонов» Chery Tiggo 4 Pro, но отличаются от исходника, как и друг от друга, дизайном и оснащением. Выпускаемые «Автотором» кроссоверы также комплектуются разными моторами: Kaiyi X3 идет с 1,5-литровым атмосферником мощностью 113 л. с., с 5-ступенчатой МКП или вариатором, а X3 Pro – только с вариатором и турбомотором того же объема, развивающим 147 л. с. Привод – на переднюю ось. Кроссоверы собирают в Калининграде по методу SKD: из Китая приходят сваренные и уже окрашенные кузова, а также все комплектующие. В дальнейшем планируется переход на полный цикл производства и постепенная локализация компонентной базы.





ЭЛЕКТРО-ШОУ

MINI COOPER. ЭПОХА «МИНИ» С БЕНЗИНОВЫМИ МОТОРАМИ УХОДИТ В ПРОШЛОЕ: ДЕБЮТИРОВАВШАЯ В НОВОМ КУЗОВЕ МОДЕЛЬ – ЭТО СТОПРОЦЕНТНАЯ «ЭЛЕКТРИЧКА», У КОТОРОЙ НЕ БУДЕТ ВЕРСИЙ С ДВС.



MINI СТАЛ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ, ПРИЧЕМ НЕ БЕЗ ПОМОЩИ КИТАЙЦЕВ. Нет, саму марку китайцам не продали – она по-прежнему принадлежит BMW. Но по компетенциям в разработке и выпуске электромобилей, а также комплектующих к ним, автопроизводители из КНР опережают немцев, поэтому баварский автоконцерн еще в 2019 году создал совместное предприятие с Great Wall Motor – Spotlight Automotive, которое и будет заниматься производством новинки.

НОВИНКА БУДЕТ ВЫПУСКАТЬСЯ С ДВИГАТЕЛЯМИ МОЩНОСТЬЮ 184 И 218 Л. С. Разгон от 0 до 100 км/ч в первом случае занимает у хэтчбека 7,3 секунды, а во втором – 6,7. Запас хода варьируется от 305 до 400 км и зависит от мощности двигателей (машины комплектуются разными батареями). Кстати, чтобы водители получали больше эмоций от вождения, производитель предусмотрел звуковую имитацию работы двигателя внутреннего сгорания, правда, услышать ее можно только в салоне.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ «МИНИ» СОХРАНИЛ ГАБАРИТЫ И УЗНАВАЕМЫЙ ДИЗАЙН ПРЕДШЕСТВЕННИКА.

В декоре больше не используется хром: новая трехдверка выглядит более сдержанно. Акцент сместился в сторону мультимедийных функций: светодиодная оптика позволяет менять рисунок габаритных огней в фарах и задних фонарях и устраивать световое шоу при открытии и закрытии машины.

Салон полностью новый – с **отдельностоящим тонким OLED-дисплеем диаметром 24 см**, который совмещает в себе функции приборной панели (скорость выводится сверху) и экрана медиacentра. Из-за размещенной в полу аккумуляторной батареи (емкостью от 41 до 54 кВтч), багажник здесь очень скромных размеров: всего 200 литров под полкой.



СЕЛЬСКИЙ ЖИТЕЛЬ

Кроссовер Countryman сменил поколение одновременно с обычным Mini Cooper. Но, несмотря на синхронный дебют, эти модели не имеют ничего общего. «Сельский житель» построен на модифицированной бэзвэшной платформе UKL и сохранил в линейке привычные турбомоторы, в том числе и дизельный. Электрические версии у новинки тоже есть, но создавались они уже без помощи китайцев и выпускаться будут в Германии. Впрочем, для покупателей все это не особо важно: гораздо важнее то, что модель стала заметно крупнее и по габаритам догнала соллатформенный BMW X1. При этом кроссовер-переросток решает еще одну важную задачу: освобождает место под новый компактный SUV Mini Aceman, который будет представлен совсем скоро. Ну а новый Mini Countryman появится в продаже в начале следующего года.





КАК ЭТО РАЗВИДЕТЬ?

Компания BMW представила прототип седана, который станет первенцем семейства электромобилей Neue Klasse. Дизайн модели настолько необычный, что даже Крис Бэнгл с его эпатажными решениями вряд ли осмелился бы сделать что-то подобное. Но таким баварцы видят свое электрическое будущее. Если в последних серийных моделях дизайнеры BMW старались увеличить фирменные «ноздри» пропорционально их классической форме (вызвав тем самым немало насмешек), то в Neue Klasse они поступили по-другому, сузив и растянув их максимально широко. В электромобиле «ноздри» несут чисто декоративную функцию: это просто заглушки, в которые вписаны светодиодные фары. Еще один любопытный дизайнерский штрих новинки – это опущенная линия боковых стекол. Что-то похожее мы видели на концептах 80-х годов, но здесь задумка может пойти в серию, поскольку так увеличится площадь обзора, а, следовательно, и безопасность машины. Серийный седан BMW Neue Klasse появится только через два года: к этому времени начнется производство более эффективных аккумуляторных батарей, которые позволят накапливать на 20 % больше энергии, чем используемые сейчас.



ГОСТИ ИЗ ИРАНА

Компания «МамаРус» стала официальным дистрибьютором иранского автопроизводителя Iran Khodro (IKCO). Первой моделью IKCO, которую «МамаРус» планирует привезти в Россию, станет седан Tara – перелицованный Peugeot 301 иранской сборки. Модель будет доступна с 1,6-литровым двигателем мощностью 113 л. с. в паре с 5-ступенчатой механической трансмиссией или 6-ступенчатым автоматом. Раньше такие машины ввозили к нам по параллельному импорту, а теперь будут официальные поставки с гарантией импортера. Помимо IKCO Tara, у нас может появиться хэтчбек Peugeot 207i (модернизированный Peugeot 206), также производства Iran Khodro. А еще «МамаРус» изучает возможность локализации производства иранских автомобилей в России, но никакой конкретики на этот счет пока нет.

ЭТО ВАМ НЕ СЕДАН

С начала работы бывшего завода «Рено Россия» под вывеской «Москвич» прошло меньше года, а на предприятии уже освоили выпуск кроссовера, его электрической версии, а теперь и нового лифтбэка. Причем на официальном сайте производителя новинку почему-то называют седаном, хотя у «Москвича 6» есть пятая дверь, за которой находится вместительный багажник объемом 560 л. Сама модель является производной китайского JAC J7, отличаясь от последнего дизайном бамперов и светотехники. Но отличия эти – не оригинальные москвичевские: изначально они появились у лифтбэка китайского суббренда Sehol, копией которого и является «Москвич 6». Помимо JAC J7, новинке придется конкурировать с Kaiyi E5 и BAIC U5 Plus калининградской сборки. «Москвич 6» будет выпускаться с двумя турбомоторами: 136-сильным в паре с вариатором и мощностью 174 л. с., работающим в связке с 6-ступенчатым роботом. Полный перечень комплектаций, и, самое главное, цены на «Москвич 6», будут раскрыты позднее.



ВЫБЕРИ
СВОЙ
ZONTES



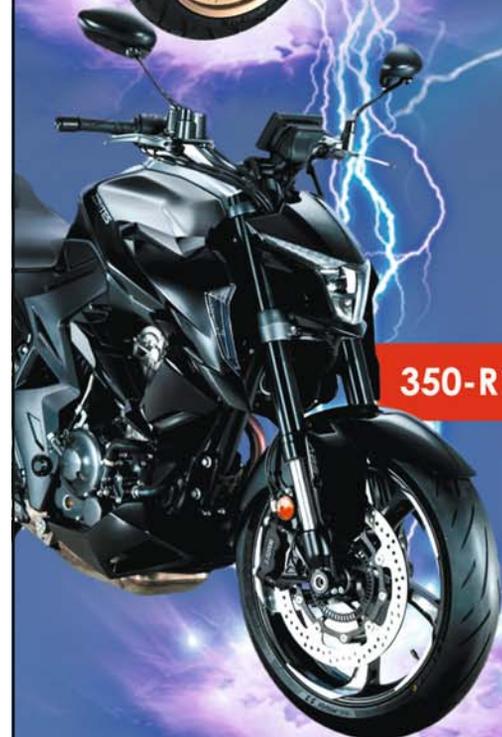
350-T



Реклама



GK-350



350-R1



ПОДИУМ

ЗНАКОМСТВО РОССИЙСКИЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ АТОМ



ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ-ГАДЖЕТ

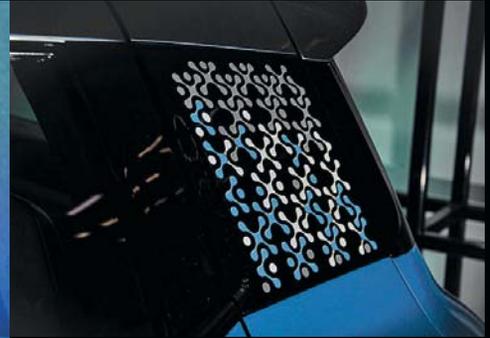
«ЧТО? ОПЯТЬ?» — СКАЖЕТЕ ВЫ. ВАШ СКЕПСИС ПОНИМАНИЮ. Я ТОЖЕ РАЗДЕЛЯЛ ЕГО ПЕРЕД ЗНАКОМСТВОМ С ЭТИМ КОМПАКТНЫМ ГОРОДСКИМ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕМ. УЖ СЛИШКОМ СИЛЬНО ПОШАТНУЛИ ВЕРУ В ЧАСТНЫЙ АВТОПРОМ РОССИИ ВСЯКИЕ ПУСТЫШКИ ВРОДЕ ПРЕДВЫБОРНОГО «Ё-МОБИЛЯ» ИЛИ «МАРУСИ». НО, ПООБЩАВШИСЬ С КОМАНДОЙ СТАРТАПА АТОМ, ПОНИМАЮ И НАДЕЮСЬ, ЧТО У ПРОЕКТА ЕСТЬ СВЕТОЕ БУДУЩЕЕ

□ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА И АТОМ

КОМПАКТНЫЙ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРО-мобиль-гаджет — так коротко можно описать АТОМ. И «гаджет» в этом описании — не последнее по значимости слово. В основе электромобиля лежит идея, что машина может быть таким же важным и полезным в онлайн-жизни гаджетом, как смартфон. Например, иметь свой магазин приложений или дополненную реальность на лобовом стекле. Кажется, будущее из фантастических фильмов уже наступило. Ну почти наступило...

Пока над этим будущим в офисах компании «Кама» (АТОМ — это ее проект), расположенных в Набережных Челнах, Москве, Санкт-Петербурге, Тольятти и в Китае, трудятся порядка 700 человек. Половина из них «айтишники», другая половина — инженеры. Вдохновителем проекта стал Игорь Повараздинок. Он же сейчас исполняет роль генерального директора стартапа. А команду инженеров по работе над платформой электромобиля возглавляет Харальд Грюбель, бывший вице-президент по инжинирингу АВТОВАЗа и экс-президент инжинирингового бюро Consulting4Drive, которое принадлежало концерну Volkswagen.

Сегодня АТОМ можно посмотреть и пощупать только в виде функционального образца. Ходовые испытания прототипов намечены на конец этого года, предсерийных версий — на первую половину следующего. Впрочем, о дизайне можно судить уже сейчас. Как и эта модель под номером 01, все «Атомы» получат именно такой футуристичный дизайн экстерьера с узкой светодиодной оптикой и распашными на манер «Роллс-Ройса» дверьми, а также интерьер, выполненный в скандинавском минимализме. И даже интегрированные в руль тачскрин медиасистемы с джойстиком тоже пойдут в серию.



Критику на этот счет лучше сразу оставить. Я тоже сомневаюсь в удобстве такого решения. Но при создании электромобиля разработчики изначально ориентировались на поколение молодых людей, которые буквально родились с тачскринами и джойстиком в руках. В общем, ориентировались на тех, кого мы, старые «бумеры», еще считаем детьми. Тем не менее, «дети» уже выросли и хотят водить свои автомобили, а не привычные нам. Ох уж эти недопонимания поколений...

Руль, кстати, работает по технологии Steer-by-wire. Грубо говоря — по проводам.

То есть никаких трех оборотов от упора до упора. Повернул на 90 градусов — вывернул колеса на максимальный угол. Пилотам «Формулы-1» понравится. Так что в перевернутом положении экран точно не окажется. Сама же технология Steer-by-wire не нова. Nissan со своим премиальным подразделением Infiniti с 2014 года верен такой системе.

Как бы там ни было, фокус-группа из поколения «зумеров», которая помогла создателям «Атома», интерьер и интерактив одобрила. Функциональный образец пока оснащен не всеми фишками, но в разработке есть весьма классные идеи. Например, проекция дополненной реальности на лобовом стекле выведет подсказки навигации на новый уровень, а водителям такси поможет лучше опознавать клиента, ожидающего свой «кэб». Надеюсь, к тому времени «Яндекс» с его навигатором найдет возможность корректно функционировать в центре Москвы с новыми реалиями точности GPS-сигнала.

Конечно же, не обошлось без автопилота. В оснащение компактного городского электрокара войдут помощники комплекса ADAS (Advanced Driver-Assistance





Systems), которые и удержат в полосе, и затормозят, и подсветят потенциальные препятствия, и напомнят водителю о бдительности за рулем. Над функциями автономного вождения в стартапе трудится целый отдел.

Вопреки трендам, АТОМ будет заднеприводным. Мощность электромотора, по предварительным данным, заявляется в 150 кВт. Динамику разгона до 100 км/ч обещают в пределах 8 секунд, а запас хода — до 500 км. Батареи емкостью 77 кВт поставляет компания «Рэнера» — это «дочка» Росатома. Сейчас инженеры трудятся над тем, чтобы запас хода оставался даже зимой близким к заявленному километражу.

Платформа электрокара АТОМ не модульная. Создатели пока не планируют выпускать версии разной длины или разных типов кузова. И, тем не менее, модификаций электро-гаджета будет несколько — под розничные продажи частным клиентам, каршеринг, такси и службы доставки.

Частная и каршеринговая версии, скорее всего, будут идентичны. Как и прототипы, что представлены на снимках, они будут рассчитаны на пять посадочных мест. Впрочем, не исключено, что софт в виде наполнения приложениями и помощниками будет отличаться. У такси-версии переднее пассажирское кресло планируют заменить на крепеж под небольшой багаж: и практично, и спинка переднего кресла пассажиру на его главном месте мешать обзору не будет. У версий под службы доставки вместо заднего дивана будет грузовой отсек с разными по назначению и размерам органайзерами и системами крепления грузов.

Мне видится, что АТОМ может снимать успех именно в корпоративных продажах под такси, каршеринг и логистику. Ведь, насколько мне известно, то же поколение «зумеров» предпочитает формат аренды автомобиля покупке его в собственность. Впрочем, время расставит все на свои места. Серийное производство электрокара намечено на 2025 год, но прием предзаказов уже идет. □

СДЕЛАНО В МОСКВЕ

Завод «Москвич» и АО «Кама» подписали меморандум на оказание услуг по контрактной сборке электромобилей. Согласно документу, на «Москвиче» будет осуществляться сборка электрокаров под маркой АТОМ. Причем сборка будет идти по полному циклу SKD (Completely Knocked Down), включающего сварку и окраску кузовов. Серийное производство таких электромобилей стартует в 2025 году. Кстати, сами «Москвичи» пока собираются по циклу SKD (Semi Knocked Down), из машинокомплектов и готовых кузовов, поставляемых из Китая. Сборка по циклу SKD будет запущена здесь в следующем году, но на объемах производства это практически не скажется. За 2024 год планируется выпустить около 44 тысяч «Москвичей», при том, что производственные мощности бывшего завода «Рено Россия» позволяют собирать свыше 180 тысяч автомобилей в год. Так что наличие партнера в лице АО «Кама» позволит загрузить конвейер столичного предприятия и сделать его работу более эффективной.



ГЛАДКО БЫЛО НА БУМАГЕ

ЗАВОД «АВТОТОР» ПРЕДСТАВИЛ ПРОЕКТ ПО РЕМОТОРИЗАЦИИ СТАРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ: КАЛИНИНГРАДЦЫ ПРЕДЛАГАЮТ МЕНЯТЬ ДВС НА ЭКОЛОГИЧНЫЙ КИТ-КОМПЛЕКТ, СОСТОЯЩИЙ ИЗ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ, РЕДУКТОРА И АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ. ОДНАКО РЕАЛИЗОВАТЬ ТАКОЙ ПРОЕКТ БУДЕТ НЕПРОСТО □ **МАКСИМ ФЕДОРОВ**

ОТЛИЧНЫЙ ПРИМЕР РЕМОТОРИЗАЦИИ — это электрический УАЗ, который я протестировал позапрошлой осенью на внедорожном полигоне в Подмоскowie. Правда, сделали его не в России, а в Чехии — по заказу британских лесничеств. И называется он не UAZ Hunter, а MWM Spartan. Та машина напоминала поделку кружка Дома пионеров: все сделано «на коленке», но с душой. Ради упрощения конструкции чехи даже не стали убирать узловую КПП, хотя «электричке» с ее крутящим моментом этот артефакт не нужен. Ехал электрический УАЗ заодно и отказывался перегреваться или ломаться, хотя испытывали его в очень жестких условиях.

На УАЗе так загорелись идеей выпускать электрические внедорожники, что даже хотели купить чешские технологии вместе с самой компанией MWM. Забавно: то, что сделала крохотная чешская фирма, где работает с десяток человек, оказалось не по силам огромному Ульяновскому автозаводу! Но началась СВО и об этом проекте благополучно забыли. Может оно и к лучшему: электрический УАЗ получился вчетверо дороже бензинового. Конечно, при массовом производстве цену можно снизить, но это требует огромных инвестиций.

И вот теперь про ремоторизацию заговорили на «Автоторе». В Калининградской области действительно много старых машин, чей выхлоп явно не улучшает экологическую обстановку в российском анклав. Вот если бы заменить их двигатели на электрические, то дышать тогда стало бы легче. Тем более, что на самом «Автоторе» планируют запустить производство электродвигателей, редукторов и электроники к ним. Но красивая идея

легко реализуема только на бумаге. В реальности процесс ремоторизации сопряжен с кучей технических и бюрократических сложностей. Под него даже нужно разрабатывать отдельный ГОСТ!

При этом авторы проекта, похоже, еще не считали его экономикой. Все оборудование для переделки среднестатистической легковушки в электрокар обойдется на круг не меньше миллиона рублей (полмиллиона будут стоить мотор, редуктор, электрика, и еще столько же — батарея). И вложив в старую машину этот миллион, вы останетесь со старой машиной, получив «головняк» с поиском зарядных станций и априори меньший запас хода, чем у машин с ДВС. Оно вам надо? Да и масштабиро-

вать один кит-комплект под разные модели будет проблематично.

Может общественный транспорт? С автобусами ремоторизация действительно может иметь смысл, особенно если под нее будут выделять госсубсидии (пока об этом речи не идет). Да и в техническом плане реализовать ее в рамках автопарков с достаточно схожим рядом машин будет гораздо проще. Но здесь нужны мощные электромоторы, а «Автотор» будет выпускать небольшие движки, развивающие от 23 до 120 кВт, которые большой автобус не потянут. При этом 150-киловаттник от «Росатома», который также планируется выпускать в Калининграде, еще находится на стадии разработки...

Так что пока проект по ремоторизации напоминает маниловщину. Вроде мечты хорошие, но они настолько оторваны от реальности, что говорить об этом всерьез еще рано. □





МИНАС МЕЗЕДУР: «ТЕКНОРОТ УДЕЛЯЕТ РОССИИ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ»

В РАМКАХ ВЫСТАВКИ MIMS АВТОМЕХАНИКА MOSCOW 2023 МЫ ВСТРЕТИЛИСЬ С КОММЕРЧЕСКИМ ДИРЕКТОРОМ ТУРЕЦКОЙ КОМПАНИИ ТЕКНОРОТ МИНАСОМ МЕЗЕДУРОМ. ДЕЖУРНЫЙ ВОПРОС ОБ АССОРТИМЕНТЕ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ВЫЛИЛСЯ В ИНТЕРЕСНЫЙ РАЗГОВОР □ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

▣ Продукция под маркой Teknorot на российском рынке присутствует, но о широкой известности говорить рано. Представьте, пожалуйста, этот бренд.

▣ Teknorot — крупнейший в Европе производитель деталей подвески и рулевого управления в сегменте легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта, но что касается России, здесь вы, возможно, и правы. Более того, выпускаемые нами рычаги подвески, шаровые опоры, узлы рулевого управления, стабилизаторы, разнообразные втулки и резинотехнические изделия (всего порядка двух десятков товарных групп) — все это успешно продается по всему миру. Наши интересы распространяются на Европу, Азию, Северную и Южную Америку... Компания была основана в 1992 году в Турции. На сегодняшний день она располагает несколькими производственными площадками и центрами обслуживания клиентов как в Турции, так и за ее пределами, например, в Испании и Индии. Однако самой крупной площадкой является завод в турецком городе Дюздже, который к 2008 году был выведен на полную мощность. География нашего производства позволяет успешно работать на самых различных рынках: турецкий завод в первую очередь ориентирован на европейских клиентов, продукция расположенного в Индии предприятия рассчитана на местный рынок и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В ассортименте нашей продукции порядка 10 000 различных наименований, которые покрывают 95% моделей европейских автомобилей. Два основных направления нашей деятельности — это производство под собственной торговой маркой Teknorot и производство для крупных международных дистрибьюторов, среди которых и производители продукции, и так называемые «упаковщики», под их собственными торговыми



марками. Полный цикл производства, находящийся в одних руках, позволяет полностью контролировать процесс изготовления, обеспечивать надлежащее качество продукции и выгодное ценообразование. За последние годы для нас ясно обозначились два приоритета. Во-первых, это активное присутствие как на конвейерах автопроизводителей, так и в сегменте послепродажного обслуживания на площадках официальных автодилеров. И в этом направлении мы успешно работаем в Азиатско-Тихоокеанском регионе и на турецком рынке. Во-вторых, это расширение нашего бизнеса с охватом России и стран Таможенного союза.

Q Говоря о России, Вы имеете в виду поставки, предназначенные для послепродажного обслуживания автомобилей?

A Не только. В первую очередь мы, конечно, ориентированы на aftermarket, но в последнее время мы также ведем переговоры о поставках комплектующих на конвейер АВТОВАЗа.

Q Что послужило для вас толчком для принятия решения о выходе на российский рынок?

A Наверное, правильнее сказать не о выходе на российский рынок — мы здесь уже более 15 лет, а об активизации нашей работы на нем. Все начиналось с небольшой компании, которая стала продавать нашу продукцию, но за последние десять лет мы, вдохновленные успехами работы в Азиатско-Тихоокеанском регионе, решили, что сейчас самое подходящее время для активного развития нашего бизнеса в России. Мы не без основания считаем себя специалистами по европейскому ассортименту запасных частей, но в то же время уделяем много внимания поставкам комплектующих на азиатские рынки. В России сейчас эксплуатируется много корейских автомобилей, а у нас для этого парка есть весьма интересные предложения. Сейчас, когда в России все больше интереса к продукции из Турции, мы хотим повысить узнаваемость производителей качественных запасных частей. И ключевым здесь является слово «качественных». Я не случайно обратил внимание на то, что наша компания является признанным экспертом в области производства деталей подвески и рулевого управления для европейских автомобилей. Мы работаем, опираясь на строгие европейские требования качества, нам доверяют самые известные автопроизводители, поскольку мы производим продукцию на основе стандартов, разработанных ими. Надеюсь, что я ответил на вопрос о том, почему именно сейчас расширение бизнеса в России стало нашим приоритетом.

Q Как лучше сегодня вести бизнес в России — действовать, в хорошем смысле этого слова, агрессивно, или расширять свое присутствие шаг за шагом?

A Я полагаю, что в основе всего правильно выстроенная стратегия — именно так Teknorot начинает работу на любой новой для себя территории. Прежде всего, нужно представить на рынке заслуживающий внимания потребителя продукт. Именно поэтому мы сейчас создаем и развиваем сеть дистрибуции, охватывающей практически всех крупнейших российских игроков, работающих в этом сегменте — это наши клиенты. Кроме того, мы сотрудничаем и с менее крупными нашими клиентами, стараясь тем самым охватить как можно большую территорию России. Я не верю, что в таком бизнесе, как наш, можно успешно работать, опираясь на эксклюзивного дистрибьютора — рынок России слишком велик. Разумеется, работая с большой сетью, мы стараемся ко всем дистрибьюторам относиться с одинаковым вниманием. Они доверяют нам, доверяют качеству нашей продукции и способствуют продвижению бренда, а мы, в свою очередь, должны помогать их развитию и расширять предлагаемый ассортимент. Что касается стратегии, о которой вы спрашиваете, то двигаться, конечно же, следует шаг за шагом. И первым нашим шагом стала работа с отделами продаж наших дистрибьюторов. Нужно, чтобы сотрудники как можно лучше знали наши продукты и ассортимент, были хорошо технически подготовлены, обладали знаниями о применении деталей и комплектующих, умели подчеркнуть отличное соотношение цены и качества нашей продукции. И тогда предпочтение конечного потребителя будет отдано деталям бренда Teknorot, а не продукции наших коллег по цеху. В этом плане я бы отметил второй важный шаг, который мы делаем — это обучение нашего персонала. Мы даем сотрудникам те знания, которые позволяют профессионально ответить на вопрос, почему конечный потребитель должен выбрать именно деталь Teknorot. Хорошим дополнением этой образовательной программы станет третий шаг. Наше предприятие в Турции оборудовано по последнему слову техники, в цехах установлены самые современные мультифункциональные станки с ЧПУ от лучших мировых производителей, есть собственный R&D-центр исследований и разработок. Сейчас мы планируем провести несколько ознакомительных поездок для наших дистрибу-

торов на это производство. Мы полагаем, что для того, чтобы убедить покупателя в высоком качестве продукции Teknorot, наш партнер должен убедиться в этом сам. Я уже говорил о том, что сейчас мы заняты созданием сети дистрибуции, способной охватить все регионы России. Но это не значит, что нашим клиентом может стать любой, кто, имея деньги, постучится в нашу дверь: к выбору партнеров мы подходим очень ответственно. Со своей стороны, мы стараемся делать все возможное для того, чтобы бизнес наших партнеров процветал, и они были уверены в том, что наша стратегия развития в России рассчитана на долгосрочную перспективу.

Q Сейчас много говорят о том, что нынешняя ситуация в экономике России открывает для бизнеса новые возможности. Вы согласны с этим?

A Мы, прежде всего, за бизнес, и наша задача в любом регионе — это увеличение объема продаж. На европейском рынке мы очень давно, и работа с европейским автомобильным парком нам привычна и понятна. Что касается России, то текущая ситуация действительно подталкивает нас к активизации работы на этом рынке. Турецкий бизнес — это надежный партнер, и он может внести свой вклад в развитие российского бизнеса. Мы же, в свою очередь, заинтересованы в работе с сильными и надежными российскими партнерами. Таким образом, все говорит в пользу того, что мы должны расширять свое присутствие в России.

Q Какой процент марок и моделей автомобилей, эксплуатируемых в России, можно обеспечить запасными частями Teknorot?

A Вопрос коварный, ответить на него сложно. По тем исследованиям, которые мы проводили, по опыту продаж и исходя из запросов наших российских партнеров, своим ассортиментом мы закрываем 85-90 % автопарка. Возможно, у нас не хватает предложений для достаточно старых моделей. Что же касается вновь появляющихся автомобилей, мы постоянно работаем над расширением ассортимента — ежегодно в наших каталогах появляется до 900 новых наименований. Мы очень быстро реагируем на запросы рынка. Как правило, если у автомобиля заканчивается срок гарантийного обслуживания, мы уже готовы предложить соответствующие детали. Растет парк автомобилей, растут и объемы нашего производства. □





ЕСЛИ НАДОЕЛ «КИТАЙ»

HONDA ZR-V ЦЕНА: ОТ 4 090 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

ВЕРНУВШИСЬ В РОССИЮ ОКОЛЬНЫМИ ПУТЯМИ — ЧЕРЕЗ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ И ПЕРЕИМЕНОВАННОГО ДИСТРИБЬЮТОРА — СЕЙЧАС HONDA ПРЕДЛАГАЕТ ТАКОЙ ОБШИРНЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД, КОТОРОГО В НАШЕЙ СТРАНЕ НИКОГДА НЕ БЫЛО. И ОДНА ИЗ САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ НОВИНОК В НЕМ — ЭТО КРОССОВЕР ZR-V

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА И МАРИИ ФЕДОРОВОЙ



НЕДАВНО Я БРАЛ НА ТЕСТ новую Honda CR-V, ввезенную в Россию по параллельному импорту из Китая. Этот кроссовер оказался хорош практически во всем, кроме цены почти в шесть миллионов рублей. Да за такие деньжищи можно взять двух «китайцев» тех же габаритов! Кроссовер ZR-V, стоящий в иерархии Honda на ступеньку ниже CR-V, в этом плане уже интереснее. Цены на него начинаются от 4 млн, а с учетом кредитов-трейдинов дилеры могут легко подвинуться еще на полмиллиона. И здесь уже разница в стоимости с китайскими конкурентами получается не такой разгромной. Может и вправду, есть смысл присмотреться к этому «японцу»?

Пусть ZR-V и китайского «розлива», но магия надписи Honda делает свое дело. Поднимая капот с простецким упором из гнущего металлического прутка и глядя на 1,5-литровый турбомотор, не прикрытый даже декоративной накладкой, ты чувствуешь, что прикасаешься к легенде. В голове пронесется формульные болиды, оснащенные двигателями Honda, и на каком-то подсознательном уровне возникает ощущение



качества и надежности.

Годы «зомбирования» тестами и отзывами владельцев Honda не прошли даром!

За обладание хондовскими технологиями не жалко и доплатить, хотя по факту ничего особенного они из себя уже не представляют. Многие китайские турбомоторы сейчас выдают с литра больше «лошадей», чем японские — это факт. Надежность? Здесь ее можно оценить только авансом: в России опыт эксплуатации турбированных двигателей Honda невелик. Да и вряд ли они в этом плане сильно отличаются от аналогичных агрегатов из Поднебесной, которые спокойно выхаживают по 100-150 тысяч (и более) километров, не требуя какого-либо вмешательства, кроме замены масла и фильтров.

Но, понимая все это, я все равно предпочту машину, где на клапанной крышке написано Honda! И что с этим делать — не знаю. Кстати, я уверен, что подобным восприятием японской техники «больны» многие россияне, чем, собственно, и пользуются дилеры. Не случайно «Хонды» в Питере теперь продают под одной крышей с «Мерседесами». Владельцу условного Mercedes-Benz GLC с пробегом, лишившегося полноценной сервисной поддержки производителя (попробуйте-ка сейчас сделать дубликат ключа современного «Мерседеса») и уставшего месяцами ждать запчастей за оверпрайс, проще решиться пересесть на Honda ZR-V, обеспеченную «фирменной» трехлетней гарантией от дистрибьютора, чем на нового «китайца».

Да, Honda, пусть и китайская, ментально ближе к тем именитым маркам, которые сейчас официально не доступны в России.

Но при этом нужно быть готовым, что выделиться на ZR-V в потоке продукции китайского автопрома у вас вряд ли получится. У нас имелось преимущество — на бортах была дилерская наклейка, поэтому на машину оборачивались и даже провожали ее взглядами. Но тут больше заслуга надписи «официальная поставка и гарантия Honda», введившей некоторых зевак в легкий ступор, чем самого автомобиля. И если бы не логотип, то пришлось бы долго гадать, что за марка перед тобой. Даже если отместить «китайцев», этот кроссовер можно запросто принять, например, за какую-то «внедорожную» вариацию нового Ford Focus. Ну ведь похож же! Кстати, схожие по стилю с «Фокусом» решетки радиатора имеют общие проблемы: огромные ячейки никак не защищают алюминиевые соты от летящих камней и насекомых, так что сюда просится какая-нибудь сетка.

Если поставить себя на место владельца того самого «Мерса», то очутившись в салоне ZR-V, он не поморщит нос и не испытает культурного шока. Да, материалы отделки здесь победнее, но все выглядит прилично. Сверху мягкий пластик, а лицевая сторона торпедо и центральная консоль и вовсе «завернуты» в кожзам. Правда, в нашей комплектации была комбинированная обивка сидений с центральной частью из ткани, но, как по мне, это даже лучше, чем «экокожа». По дизайну интерьер выглядит сдержанно и стильно. Вдоль торпедо тянется монорешетка со скрытыми дефлекторами вентиляции — как у нового CR-V. Электронная приборная панель, медиаскрин с 10,1-дюймовым экраном и физическим регулятором громкости, а также блок отдельного климат-контроля

1 V ZR-V — стильный и лаконичный интерьер с качественной отделкой. За климат-контроль с удобными физическими кнопками и регуляторами — отдельный плюс.

2 Из двух разъемов USB на центральной консоли у нас работал только один: от второго был запитан блок Apple CarPlay.





с удобными крутилками и кнопками здесь тоже как у «старшей» модели. Но есть и оригинальные решения: двухэтажная центральная консоль имеет зауженную «талию», которая переключается по форме с хватами дверных ручек.

От CR-V новинку отличает и меньший запас пространства на втором ряду, хотя при росте 186 см, до спинки водительского кресла, подогнанного под мои габариты, колени едва касаются. И в толлок голова не упирается, несмотря на наличие панорамной крыши. Кстати, посадка здесь не типичная кроссоверная, а ближе к легковой. Профиль сидений удобный, но все регулировки — механические.

Электропривод для передних кресел есть только в «топе», а вот подогревов нет даже там, но за доплату нагревательные маты можно вшить у дилера. Дилер также предлагает установку блока, который позволяет через Bluetooth «подружить» медицентр с Apple CarPlay или Android Auto, которых нет на машинах для китайского рынка. Причем именно «или»: нужно определиться, телефоном какой системы вы будете пользоваться за рулем — для него и поставят блок.

Но ставить такой блок нужно обязательно! Ведь в стоковой машине не работают не только штатная навигация и система Honda Connex, но даже бортовые часы

не перевести с китайского времени на московское, так как все завязано на онлайн-сервисы, не активные в России. Плюс с Apple CarPlay или Android Auto вы получите русифицированный интерфейс на экране медицентра с возможностью запуска мобильной навигации и других приложений со смартфона. Но у подобного апгрейда есть и минус — вы лишитесь одного из двух USB-разъемов на центральной консоли, от которого берется питание для блока. Впрочем, принести такую жертву можно ради одной только русификации мультимедиа и нормальных часов, так как сроков появления официальной прошивки, которая позволит решить проблему с настройкой времени и отсутствием русскоязычного меню, пока никто не называет.

Всего у российских дилеров есть три комплектации Honda ZR-V. В самой простой, Elegance, нет отдельного климат-контроля, панорамной крыши, ambient-подсветки салона, кожаной оплетки руля, бесключевого доступа с возможностью дистанционного запуска двигателя, автоматического дальнего света и кучи электронных ассистентов — всего того, что имелось в тестовой машине в средней комплектации Lifestyle за 4 490 000 р. Также в «базе» по-

- 1** На заднем ряду не тесно даже рослому пассажиру.
- 2** Большинство функций медицентра в России не работают: даже время не настроить...
- 3** Полка в багажнике есть только в максимальной комплектации.

ДЕТАЛЬНО



Apple CarPlay частично решает проблему отсутствия русификации медицентра.



Блок ЭРА-ГЛОНАСС установлен у дилера, но смотрится почти как штатный.

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН КОМПАНИЕЙ «ЗВЕЗДА НЕВЫ».

ВОЖДЕНИЕ

Чутко слушается руля и хорошо стоит на прямой, но динамика и расход топлива немного не дотягивают до ожиданий.

8

САЛОН

Качество отделки хорошее, места достаточно, но по посадке ZR-V ближе к легковушкам, а не к кроссоверам. Багажник – без шторки.

8

КОМФОРТ

Штатной шумоизоляции явно не хватает. Подвеска дружелюбна к передним сиденьям, но задних пассажиров потряхивает.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

8 эйрбэгов в «базе» и куча электронных ассистентов уже в средней комплектации.

10

явятся 17-дюймовые колеса вместо 18-дюймовых, экран панели приборов ужметсся с 10,2 до 7 дюймов, а сиденья будут полностью тканевыми. Но зато здесь по умолчанию есть восемь подушек безопасности (включая передние коленные), камера заднего вида с парктроником и полностью светодиодные фары. Ну и силовой агрегат для всех комплектаций единый — турбомотор с непосредственным впрыском, вариатором и приводом на переднюю ось. По подвеске тоже нет отличий: везде стоит задняя многорычажка. Так что в плане динамики и управляемости все версии равны. Ну или почти равны.

В теории «база» может оказаться даже интереснее, так как весит она на полцентнера меньше средней комплектации и на 70 кг легче «топовой». За счет меньшего диаметра 17-х колес, меньше у нее и радиус разворота (на треть метра). Правда, дорожный просвет

здесь тоже чуть ниже, но, на мой взгляд, что 178 мм, что 185 мм — одинаково мало для езды по бездорожью. А вот на асфальте Honda ZR-V чувствует себя превосходно, и в плане управляемости мало кто из «китайцев» в этом классе может с ней сравниться — это мне удалось прочувствовать на карельских серпантинах.

Едет кроссовер хорошо даже в режиме «Эко», но если хочется больше драйва, можно активировать режим «Спорт» — он по японской традиции включается рычагом трансмиссии. У хондовского вариатора также есть... «понижайка»! Но это не совсем то, о чем вы подумали: режим L предназначен для езды по снегу или другим «тяжелым» покрытиям, вроде песка. Хотя от кроссовера длиной чуть больше «Весты» и оснащенного 182-сильным турбомотором ожидаешь большей прыти, нужно сделать скидку на массу автомобиля:

весит он больше полутора тонн. По той же причине я не увидел заявленного в ТТХ среднего расхода в 7 литров на сотню: после поездки из Питера в Сортавалу и обратно, которая большей частью пришла на размеренную езду по трассе с крейсерской скоростью 110 км/ч, бортовой компьютер отмерил на литр больше.

В принципе — не критично. Критично другое: шум в салоне утомляет в дальней дороге. И это при том, что дилер дополнительно проклеил «шумкой» пол багажника, который, к слову, в начальной и средней комплектации не имеет полки. Так что ZR-V однозначно требуется более тщательная шумоизоляция салона и колесных арок. А еще двойственное ощущение сложилось от подвески: при проезде неровностей, спереди не ощущается никакого дискомфорта, а вот сзади пассажиров трясет. Такова расплата за отличную управляемость? □

**HONDA ZR-V**

Габариты 4568x1840x1611 мм

База 2655 мм

Снаряженная масса 1530 кг

Клиренс 185 мм

Объем топливного бака 53 л

Двигатель бензиновый, 4-цилиндровый,
1498 см³, 182/6000 л. с./мин¹,
240/1800-4500 Нм/мин¹

Трансмиссия вариатор
привод передний

Размер шин 225/55R18

Динамика 192 км/ч

Расход топлива

7,1 л на 100 км в смешанном цикле

КОНКУРЕНТЫ

Changan Uni-T

2 869 900 Р



Chery Tiggo 7 Pro

2 819 900 Р



Jetour Dashing

3 089 900 Р

✦ ХОРОШО УПРАВЛЯЕТСЯ, НЕПЛОХАЯ ОСНАЩЕННОСТЬ, ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, КАЧЕСТВЕННЫЕ МАТЕРИАЛЫ ОТДЕЛКИ, ПОЛНОЦЕННАЯ ГАРАНТИЯ.

✦ ШУМНЫЙ САЛОН, НЕРУСИФИЦИРОВАННЫЙ МЕДИАЦЕНТР, НЕТ «ЗИМНЕГО ПАКЕТА», ВЫСОКАЯ ЦЕНА, ШТОРКА В БАГАЖНИКЕ ЕСТЬ ТОЛЬКО В «ТОПЕ».

ВЕРДИКТ

8,3

ZR-V — ИНТЕРЕСНЫЙ ВАРИАНТ ДЛЯ ТЕХ, КТО УСТАЛ ОТ «КИТАЙЩИНЫ» И ХОЧЕТ КРОССОВЕР ИЗВЕСТНОЙ МАРКИ С ГАРАНТИЕЙ. ДА, HONDA ДОРОЖЕ ОДНОКЛАССНИКОВ ИЗ КНР, НО И ПРИ ЭТОМ НОВИНКА ДАЕТ ДРУГОЙ ОПЫТ ВОЖДЕНИЯ, А ТАКЖЕ ДАРИТ ОЩУЩЕНИЕ «ЖЕЛЕЗОБЕТОННОЙ» НАДЕЖНОСТИ, ЧТО КИТАЙСКИМ АВТОМОБИЛЯМ ПОКА НЕ ДАНО — НА МЕНТАЛЬНОМ УРОВНЕ.



1 Двойной рубленый «плавник» на спойлере крышки багажника – стоп-сигналы. Выглядит крайне эффектно! Впрочем, как и весь RX в целом.



МНЕ ЗНАКОМО ВАШЕ ИМЯ...

EXEED RX

ЦЕНА: ОТ 5 400 000 ₪ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

НА СТОП-ЛИНИИ ПЕРЕКРЕСТКА В ОЖИДАНИИ ЗЕЛЕННОГО СИГНАЛА ЗАМЕРЛИ ДВА «ЭР ИКСА». ОНИ СХОЖИ ПО РАЗМЕРАМ, ПО СВОЕМУ ФОРМ-ФАКТОРУ КРОСС-ХЭТЧЕЙ, ПО КОМПОНОВКЕ МОТОРА С ТРАНСМИССИЕЙ, ПО ХАРАКТЕРУ. ДА ЧТО УЖ ТАМ! ДАЖЕ В ДИЗАЙНЕ ЭТИХ КРОССОВЕРОВ МОЖНО НАЙТИ ОБЩИЕ МОТИВЫ. НО LEXUS СИМВОЛИЗИРУЕТ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ЭПОХУ УШЕДШУЮ, А EXEED – ЭПОХУ НАСТОЯЩУЮ. И ЗНАЕТЕ, ОНА ВЕСЬМА НЕПЛОХА!

□ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО EXEED

ГАСНЕТ КРАСНЫЙ СИГНАЛ светофора, и Exeed RX, словно поставив точку в рассуждениях о символизме эпох, шустро уносится вперед, оставляя японского тезку позади себя. Бензиновая двухлитровая турбочетверка, раздутая до «налоговых» 249 сил и 385 «ньютонов», уверенно тянет вперед почти две тонны китайского премиума. Широкая «полка» момента с 1750 до 4000 оборотов позволяет комфортно дозировать тягу. Роботизированная семиступенчатая коробка слаженно трудится с мотором, но не так оперативно, чтобы в одной связке с «Эр Иксом» можно было употребить слово «спорт».

И все-таки употребить придется. Именно спортивный режим

управляющей электроники был мною выбран практически на все время нашего знакомства, как наиболее комфортный для вождения. Парадоксально, да? У робота в таком характере меньше возможности на раздумья, усилие на руле становится «гуще», а адаптивная подвеска CDC увереннее держит кузов в поворотах, плотно шагая по асфальту самого разного сорта и выдержки. От недостатка комфорта кроссовер в спортивном режиме не страдает. У RX действительно отличная шумоизоляция и хорошая плавность хода, но в неспортивно-спортивном характере вести его становится интереснее. А интерес от вождения не часто встречается в автомобилях из Поднебесной.

RX намекает на взаимосвязь с водителем, но не предлагает ее в полной мере. Дразнит. Снос передней оси в крутом повороте на высокой скорости замечаешь уже когда он происходит. При этом, руль «молчит». Но разделяет ли потенциальный покупатель «Эр Икса» именно такие ценности в удовольствии от вождения? Едва ли! А с динамично-комфортным перемещением себя от офиса до дома новый кроссовер справляется весьма хорошо. Главное — маршрут прокладывать по асфальту или легким проселочным дорожкам. На внедорожье муфта подключаемого полного привода быстро поднимает белый флаг.

Так что там необходимо потенциальному покупателю? Стиль, комфорт и инновации? Что ж, стили в Exeed RX хватает. Гармоничные пропорции, динамичный силуэт, множество острых граней и сложных элементов, которые хочется рассматривать или фотографировать в отдельности. Знатоки непременно скажут,





1



2

что китайский «Эр Икс» напоминает своего японского тезку. Действительно, напоминает, но не копирует.

Впрочем, без откровенных заимствований не обошлось. И дело не в выдвигающихся ручках или скошенных задних стойках. Эти решения используются уже повсеместно во всем автопроме. Блоки клавиш регулировки кресел в RX размещены на дверях, как у «Мерседесов». Но на втором ряду длинная клавиша, отвечающая за продольную регулировку кресла — пустышка. «Клавиша есть, ждем с рестайлингом моторчик под нее», — шутят коллеги.

На втором ряду кроссовера — вольготно. За невысоким передним пассажиром или водителем можно даже ногу на ногу закинуть и наслаждаться видом в панорамной крыше. Переднее пассажирское кресло вообще можно принять за главное — там и массаж, и оттоманка для ног есть. А вот с водительским местом не все так гладко — оно излишне высокое. Казалось бы, высоко сажу — далеко гляжу. Как бы ни так!

1 На втором ряду просторно, комфортно и мягко. Есть своя зона климата, панорамная крыша и много других фишек.

2 Тачскрин медиацентра радует хорошей графикой, отзывчивостью и поддержкой сервисов Apple CarPlay/Android Auto даже без проводов.

ДЕТАЛЬНО



СТРАННО

Без подсказки кнопку «аварийки» искать придется долго — она на потолке.



МЯГКО

Регулируемые подголовники комфортны, а в водительском есть еще и встроенный динамик.

С ростом 187 сантиметров и опущенным в максимально низкое положение креслом я то и дело отвлекался на потолок, который нависал над головой. А стоило мне откинуть солнцезащитный козырек, как он перекрыл все лобовое стекло напрочь. Сразу вспомнились «Звездные Войны» и при-





3 С RX бренд Exeed выходит на новый уровень. Теперь сомнений в премиальном позиционировании нет, как это было с другими моделями. Особенно новый уровень заметен по тщательно проработанному интерьеру с материалами высокого качества.



звезд Оби-Ван Кеноби: «Используй силу, Люк!»

Еще одно очевидное взаимодействие — «кочерга» управления коробкой передач, расположенная справа от руля, как на тех же «Мерседесах». Поправка: как на старых «Мерседесах». Привыкнуть к подрулевому переключателю не сложно. Особенно если Exeed RX будет единственным автомобилем в семье. Но куда сложнее разобраться в управлении стеклоочистителями, которое вывели на левый подрулевой рычаг.

Мой коллега в экстренной ситуации не разобрался. Во время обгона по встречной полосе, на кроссовер обрушился внезапный ливень. Коллега машинально дернул правый рычаг... И видимость не улучшил, и коробку в нейтраль перевел. При виде приближающейся встречной фуры ситуация была, мягко говоря, не очень.

Зато отсутствие селектора коробки передач на центральном тоннеле китайцы использовали с умом. Там расположилась широкая полка беспроводной зарядки, два под-

стаканника, дополнительный отсек под всякую мелочевку и глубокий подлокотник. С гаджетами в RX тоже полный порядок. Единая панель, в которую объединили цифровую приборку и тачскрин медиасен-тра, лаконична и информативна. Интерфейс медиасен-тра понятен. Система работает быстро, а главное, поддерживает Apple CarPlay как по проводам, так и без них.

Без интеллектуальных помощников тоже не обошлось. Их тут целая армия: и адаптивный круиз-контроль, и удержание в полосе, и предупреждение о столкновении, и еще много всего. Но один из помощников точно будет раздражать своей праведностью. Через специальный датчик, установленный над рулем, он будет наблюдать за вами и сразу же сигнализировать, если вы вдруг решите отвлечься, например, на смартфон. Хорошо, хоть подзатыльники не раздает! ☐

ВОЖДЕНИЕ

Не пытайтесь превратить RX в спорткар и кроссовер порадует хорошим сочетанием динамики с комфортом.

8

САЛОН

Шаблонная фраза «дорого-богато» лучше всего описывает внутреннее убранство кроссовера RX.

9

КОМФОРТ

И тихий, и плавный, и мягкий, и удобный. Вот только водительское кресло стоит слишком высоко.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Высокие оценки продиктованы широким набором ассистентов активной и пассивной безопасности.

10

EXEED RX

Габариты	4775x1920x1671 мм
База	2800 мм
Снаряженная масса	1903 кг
Полная масса	2237 кг
Клиренс	187 мм
Объем багажника	660/1783 л
Объем топливного бака	н. д.
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	200 км/ч; 7,6 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	10,5/5,9/7,6 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



Audi Q5



Changan UNI-K
от 3 639 900 р



Lexus RX

+ КЛАСНЫЙ ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА, ХОРОШО ПРОДУМАНЫЙ САЛОН С ДОРОГИМИ МАТЕРИАЛАМИ И ПРИЯТНАЯ ПЛАВНОСТЬ ХОДА.

- В НАСТРОЙКАХ ХОТЕЛОСЬ БЫ ИМЕТЬ ПРО ЗАПАС БОЛЕЕ СПОРТИВНЫЙ РЕЖИМ, А КРЕСЛО НАДО ОПУСТИТЬ НИЖЕ.

ВЕРДИКТ

8,5

RX — ЭТО НЕ ПРОСТО НОВАЯ, А ДЕЙСТВИТЕЛЬНО САМАЯ ЛУЧШАЯ МОДЕЛЬ В ПАЛИТРЕ EXEED. ВПРОЧЕМ, И ВНЕ БРЕНДОВЫХ РАМОК КРОССОВЕР ВЕСЬМА ПРИЯТЕН, КОМФОРТЕН И ХОРОШ СОБОЙ. ДА, ЕЩЕ ЕСТЬ, НАД ЧЕМ РАБОТАТЬ. А Я С УДОВОЛЬСТВИЕМ ПОСМОТРУ, К КАКИМ НОВЫМ МОДЕЛЯМ ЭТА РАБОТА ПРИВЕДЕТ.



ЗАБЫВАЕМ «КАМРИ»

CHERY ARRIZO 8

ЦЕНА: ОТ 3 359 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

НЕ ЛЮБЛЮ РАССУЖДЕНИЯ ПРО ДОЛИ В «ПИРОГЕ», ПРОРОЧЕСТВА ОБ ОБЪЕМАХ ПРОДАЖ И ПРОЧИЕ АНАЛИТИЧЕСКИЕ ГАДАНИЯ. МОЕ ДЕЛО – ОЦЕНИТЬ САМ АВТОМОБИЛЬ. РАССТАВАЯСЬ С CHERY ARRIZO 8, Я ПОНИМАЮ, ЧТО МНЕ БЫЛО БЫ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ИНТЕРЕСНО НАБЛЮДАТЬ ЗА ЕГО УСПЕХАМИ НА РЫНКЕ, ЕСЛИ БЫ «ТИТАНЫ» ВРОДЕ SAMRY, SONATA И K5 ЕГО НЕ ПОКИНУЛИ. ЧТО-ТО МНЕ ПОДСКАЗЫВАЕТ, ЧТО СЕДАН D-КЛАССА ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ МОГ БЫ НАВЯЗАТЬ БОРЬБУ. ЗВУЧИТ, КАК ВЕРДИКТ! □ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



ПРЕДСТАВЛЕНИЯ О КРАСОТЕ

субъективны, но все-таки ладным вышел у китайцев седан Chery Arrizo 8. Хищная морда с широкой решеткой радиатора, узкие фары, острые грани на бортах, ниспадающая линия крыши, задние фонари, объединенные светодиодной полосой, две пары здоровых выхлопных патрубков, 18-е двухцветные диски и минимальный набор пестрого хрома на всем его 4,7-метровом кузове. Весьма неплохо!

По части дизайна, Arrizo 8 немного напоминает корейскую «Сонату», но в плагиате китайский «кавер» не обвинишь. Своих оригинальных штрихов и решений тут много. И, безусловно, мне нравится этот цвет. Он не просто синий, а небесный. Тут бы пошутить про игру слов и происхождение из Поднебесной, но не буду. Как бы там ни было, это, пожалуй,

первый Chery, на который хочется обернуться, уходя. А это дорогого стоит!

Внутренний мир — не хуже наружной картинки. В темном исполнении салон смотрится и воспринимается сдержанным, стильным и, не побоюсь этого слова, утонченным. Ничто не режет глаз, не пестрит, не вводит в ступор, как иногда случается с автомобилями с азиатской пропиской. В «Арризго» все лаконично, а главное, здесь учтены все недочеты, которые встречались на кроссоверах Chery.

Первое, что замечаю — наконец-то нормальные подстаканники, в которые действительно можно уместить две одноразовые большие «чашки» капучино из места, название которого кончается на «точка». А еще есть широкая площадка под смартфон с беспроводной зарядкой, классный небольшой кармашек на центральном тоннеле и объемный отсек в подлокотнике. Вы сейчас не понимаете, отчего такое восхищение организованной системе хранения? Да просто в том же кроссовере Tiggo 8 Pro Max можно с удобством разложить все свои мелкие вещи, только задействовав





пассажирское переднее кресло, что, мягко говоря, не очень правильно.

Но кармашки и площадки — не единственный плюс. В «Арризго», в принципе, весьма неплохой салон. У седана удобная посадка с достаточно плотными креслами с удачным профилем спинки. Широкий диапазон регулировок позволяет устроиться с комфортом даже с ростом под 190 см. Обод руля удобен в хвате. А широкая панель, в которую объединены цифровая «приборка» и тачскрин медиацентра, понятна и логична.

Сзади места тоже хватает как в ногах, так и над головой, чтобы пассажиры чувствовали себя комфортно. А ведь, чего таить, Arrizo 8, наверняка, в скором времени начнет вытеснять из таксопарков те же Самгу и К5 в категории «Комфорт+». Не уверен, что

1 Салон Arrizo 8 в темном исполнении смотрится очень выигрышно, стильно и минималистично. Кресла со множеством электрорегулировок удобны. Обзор хороший. Архитектура интерьера в сравнении с кроссверами немного переосмыслена. Появилось больше удобных мест для хранения.

в версии под такси будет широкая панорамная крыша, но конкретно в этом экземпляре она существенно добавляет воздуха в салон.

Багажник просторен, но рекордными объемами и удобными конфигурациями под загрузку не впечатляет. Спинки заднего дивана не только не откидываются, в них даже нет люка под какой-нибудь длинномер. Зато в подполе прячется полноразмерное запасное колесо.

В управлении «Арризго» можно найти искринку, но раздуть ее в азартное пламя мешает 7-ступенчатый робот. Даже в спортивном режиме он то и дело запаздывает. Особенно заметна медлительность при старте с места и при движении в плотном потоке. Хочешь резко прыгнуть из медленного в быстрый ряд, но пока корбка в ответ на отправленную в пол правую педаль решит пере-

ключиться на пониженную, этот ряд уже успевают занять.

Зато двигатель хорош! Бензиновая турбочетверка 1.6 на 186 сил и 275 «ньютонов» по ощущениям не уступает двухлитровому аналогу, который ставится на большой кроссовер Tiggo 8 Pro Max. Тянет уверенно и раскручивается до рабочих оборотов шустро. Запаса мощности под правой педалью хватает и для комфортных обгонов на трассе на скоростях за сто и более.

Гонять седан не провоцирует, но высоких скоростей не боится. Стоит на дороге уверенно и неплохо слушается руля. Обратной связи по рулю здесь столько же, сколько и в других Chery — не густо. Но затяжные повороты и развязки седан комфортно проходит в активном темпе. Мягкая подвеска больших кренов не допускает, но здорово разглаживает все не-



1

ДЕТАЛЬНО



НЕОБЫЧНО

Слева от приборной панели выведены сенсорные иконки управления яркостью и настройками.



СИМВОЛИЗМ

Китайцы считают жирафов символом благосостояния и удачи.



ровности. Вообще, по плавности хода шасси напоминает последние Самгу. Но силовые подруливания передней оси из-за монопривода здесь тоже ощущаются, как в Самгу и других длинных переднеприводных седанах.

Электронных помощников в избытке. Я бы даже сказал в переизбытке. Но такие нынче тренды. «Арризо» и полосу активно держит, и попросит не прижиматься близко к впереди идущему автомобилю, и парковаться умеет. Говорить бы ее отучить! Уж слишком часто срабатывал голосовой помощник медиацентра со своим «Чем я могу вам помочь?», которого, конечно, никто не звал.

Прощаясь с Arrizo 8, я не могу понять для себя только одного — обоснована ли его цена. Морально



«вилка» в 3,3-3,6 млн рублей за переднеприводный седан D-класса воспринимается завышенной. С другой стороны, нет ориентиров, которые можно было бы взять за основу в ценовой системе координат. Из конкурентов у Arrizo 8 есть разве что Changan UNI-V, но его позиционирование на рынке уж слишком туманно. Так что, как говорится, выводы делайте сами.



2 На втором ряду вольготно. Есть подлокотник с подстаканниками, панорамная крыша, дефлекторы обдува, порт USB, подогревы и по несколько кармашков в спинках передних кресел.



ВОЖДЕНИЕ

Без особого азарта, но вполне неплохо и динамично.

7

САЛОН

Удобный, продуманный, приятный как визуально, так и тактильно.

8

КОМФОРТ

Хорошая шумоизоляция и плавность хода – сильные стороны Arrizo 8.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор ассистентов активной и пассивной безопасности.

10

CHERY ARRIZO 8

Габариты	4757x1832x1469 мм
База	2770 мм
Снаряженная масса	1428 кг
Полная масса	1885 кг
Клиренс	144 мм
Объем багажника	455 л
Объем топливного бака	55 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1598 см³, 186/5500 л.с./мин⁻¹, 275/2000-4000 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	225/45 R18
Динамика	205 км/ч; 8,9 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	8,5/5/6,2 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



BYD Destroyer 05



Changan UNI-V от 2 859 900 р



Dongfeng Shine Max от 2 990 000 р

+ ВНЕШНИЙ ВИД, САЛОН, ПЛАВНОСТЬ ХОДА И ОСНАЩЕНИЕ.

- МЕДЛИТЕЛЬНОСТЬ РОБОТА И НАВЯЗЧИВОСТЬ ГОЛОСОВОГО ПОМОЩНИКА.

ВЕРДИКТ

8,5

ДАЖЕ ВНЕ РАМОК ПРОИСХОЖДЕНИЯ CHERY ARRIZO 8 ПОЛУЧИЛСЯ ВЕСЬМА НЕПЛОХИМ. НЕДОЧЕТЫ ЕСТЬ, НО КРИТИЧНЫМИ ИХ НЕ НАЗВАТЬ. ГАДАТЬ ОБ УСПЕХАХ СЕДАНА НА РЫНКЕ НЕ БУДУ. НО МНЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО БЫЛО БЫ ИНТЕРЕСНО ПОСМОТРЕТЬ НА ЕГО СОПЕРНИЧЕСТВО С SAMRU, SONATA И K5. ЕСЛИ БЫ НЕ САМИ ЗНАЕТЕ ЧТО.



ПОЛИГОН

CHERY TIGGO 7 PRO MAX AWD

КОГДА В НАЧАЛЕ ГОДА НА РЫНОК вышла обновленная «Семерка» с приставкой Max, все ожидали в ней наличие полноприводной трансмиссии на манер старшего брата Tiggo 8 Pro Max. Но не тут-то было. Кроссовер похвастался свежими штрихами во внешности, иным оформлением интерьера и новыми электронными гаджетами. Но толкаться мог по-прежнему только передними колесами. Теперь все встало на свои места. Точнее, в Tiggo 7 свое место заняла полноприводная трансмиссия.

«Ctrl C — Ctrl V» от флагманской «Восьмерки» не вышло. Вместо муфты BorgWarner полноприводный Tiggo 7 Pro Max полу-

чил муфту ZF, как у кроссоверов Exeed LX и Omoda C5. Муфта срабатывает за 0,1 секунды и способна передавать на заднюю ось до 50% тяги. Кроме того, в электронных мозгах трансмиссии прописали шесть характеров — экономичный, комфортный, спортивный, снежный, грунтовый и 4x4, в котором муфта работает с преднатягом.

В теории кроссовер должен брать подъем с уклоном в 45%. Из-за дождей, заставляющих жителей Москвы менять автомобили на лодки, до такого уклона мы не смогли добраться — «гражданские» шины Atlas 225/60 R18 не позволили. Но с уклонами в 25-30% полно-

ТЕПЕРЬ ТОЧНО МАКСИМУМ

CHERY TIGGO 7 PRO MAX AWD

ЦЕНА: ОТ 3 199 900 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

РУКИ ЧЕШУТСЯ, КАК ХОЧЕТСЯ НАЧАТЬ С ШУТКИ ПРО САМОЕ ДЛИННОЕ НАЗВАНИЕ, НО ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ЭТОГО. КРОССОВЕР CHERY TIGGO 7 PRO MAX, НАКОНЕЦ-ТО, ПОЛУЧИЛ ПОЛНОПРИВОДНУЮ ТРАНСМИССИЮ С МУФТОЙ ZF, НОВЫЙ МОТОР С КОРОБКОЙ И КОЕ-КАКИЕ КОСМЕТИЧЕСКИЕ НОВШЕСТВА. НО ОБО ВСЕМ ПО ПОРЯДКУ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



приводная «Семерка» справляется без всяких проблем, если зацеп позволяет.

На общее восприятие автомобиля наличие кардана с муфтой влияет благоприятно. Хорошо помню, как моноприводная «Семерка» то и дело буксовала колесами при попытках резких стартов со светофоров. В версии с четырьмя ведущими колесами таких недоразумений замечено не было. Включаю спортивный режим, гаснут красные огни светофоров,

отправляю правую педаль на свидание со стенкой моторного отсека и... И с небольшой заминкой по вине робота кроссовер шустро устремляется вперед даже на мокрой дороге.

Да, в полноприводной «Семерке» вариатор заменили 7-ступенчатым роботом, а бензиновый мотор 1.5 с отдачей в 147 сил — 150-сильной турбо-четверкой 1.6. Существенной разницы в динамике не случилось. Упражнение 0-100 полноприводная





ДЕТАЛЬНО



ТУРБО

Литера Т пафосно отсылает к турбомотору под капотом кроссовера.



ОЖИДАЕМО

В подполе багажника разместилось запасное колесо и органайзер.



1

1 Кресла кроссовера вполне удобны. Хорошая спинка, много регулировок, качество искусственной кожи на высоком уровне. Пожаловаться можно разве что на короткую подушку.

версия делает за те же 9,8 секунд, что и моноприводная. Но на ускорения с ходу и обгоны на трассе дополнительные 65 «ньютонов» повлияли положительным образом. Ускоряться и обгонять стало комфортнее, быстрее и безопаснее.

Правда, в плотном городском трафике задумчивость робота немного досаждаст. Не критично, но достаточно заметно, чтобы за это поругать. Даже в спортивном режиме перестроиться из стоящего ряда в едущий — та еще математическая задачка, в которой за основу надо брать 1,5-2 секунды от нажатия на педаль до ускорения. В обычном режиме о подобном перестроении лучше вообще и не думать.

По характеру Tiggo 7 Pro Max AWD очень похож на полноприводный кроссовер Omoda C5, где применены те же агрегаты. А вот Exeed LX, который тоже построен с теми же компонентами, другой — более динамичный что ли.

Кроме полноприводной трансмиссии, мотора и коробки, версия с шильдиком AWD почти полностью повторяет моноприводный Tiggo 7 Pro Max. Внешне вариант с четырьмя ведущими колесами отличается иной решеткой радиатора и диодной подсветкой рейлингов. Правда, заметить ее можно разве что ночью, когда закрываешь или открываешь ав-





ВОЖДЕНИЕ

На низких скоростях немного досаждают задумчивый робот. Но на высоких все очень хорошо.



САЛОН

Приятный как визуально, так и тактильно. И к тому же просторный.



КОМФОРТ

Мягкая подвеска отлично переадресовывает все неровности, но при этом кроссовер не сильно качается.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор ассистентов активной и пассивной безопасности.



томобиль. В движении рейлинги не светятся.

Внутри все тоже почти как у переднеприводного варианта. Такой же вытянутый планшет, в который объединены цифровая приборная панель и тачскрин медиасенсора. Такая же архитектура. Те же кресла, которым чуть-чуть не хватает длины подушки. Отличия кроются в управлении климат-контролем. В моноприводной версии блок «климата» полностью сенсорный, а в полноприводном варианте предусмотрены две физические шайбы. Так удобнее!

2 Салон практически ничем не отличается от моноприводной версии. Главная особенность – блок, отвечающий за регулировку климат-контроля. У переднеприводной версии он сенсорный. Здесь же добавлены удобные физические «крутилки».

Кстати, режимы движения здесь тоже переключаются шайбой, а не кнопками.

В общей палитре комплектаций Tiggo 7 Pro Max, полноприводные модификации представлены двумя самыми дорогими версиями за 3 199 900 и 3 399 900 рублей. Для сравнения самый дорогой переднеприводный вариант обой-

дется в 3 039 900 рублей. Разница существенная, но не космическая. Европейские, японские и корейские аналоги, привезенные по параллельному импорту, будут дороже. А китайский соперник в лице Haval F7 хоть и дешевле, но сильно уступает «Семерке» практически во всем: от вождения до удобства салона. □

CHERY TIGGO 7 PRO MAX AWD

Габариты	4500x1842x1705 мм
База	2670 мм
Снаряженная масса	1643 кг
Полная масса	1967 кг
Клиренс	190 мм
Объем багажника	475 л
Двигатель	бензиновый, турбо., 4-цилиндр., 1598 см³, 150/5500 л.с./мин³, 275/2000-3800 Нм/мин³
Трансмиссия	роботизир., 7-ступ., привод полный
Размер шин	225/60R18
Динамика	192 км/ч; 9,8 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 10,2/6,2/7,7 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



Changan CS55 Plus
от 2 629 900 Р



Haval F7
от 2 349 000 Р



Omoda C5
от 2 609 900 Р

- ПОЛНЫЙ ПРИВОД, ХОРОШЕЕ ОСНАЩЕНИЕ, ПЛАВНОСТЬ ХОДА И УСКОРЕНИЯ С ХОДУ.
- ЗАДУМЧИВОСТЬ КОРОБКИ ПРИ СТАРТЕ С МЕСТА И НАВЯЗЧИВЫЙ ГОЛОСОВОЙ ПОМОЩНИК.

ВЕРДИКТ



ТЕПЕРЬ В TIGGO 7 PRO MAX ВСЕ НА СВОИХ МЕСТАХ. С ПОЛНЫМ ПРИВОДОМ ЭТОТ КРОССОВЕР ВОСПРИНИМАЕТСЯ ПОЛНОЦЕННЫМ И РАЦИОНАЛЬНЫМ АВТОМОБИЛЕМ. ЕЩЕ БЫ НАД РОБОТОМ ПОКОЛДОВАТЬ, ЧТОБЫ НЕ БЫЛ СТОЛЬ ЗАДУМЧИВ. НО, ВИДИМО, ДЛЯ ЭТОГО ПРИДЕТСЯ ДОЖДАТЬСЯ ОЧЕРЕДНОГО СКОРОГО ОБНОВЛЕНИЯ.



МОЩНОСТЬ ПРОДАЕТ?

GEELY TUGELLA ЦЕНА: 3 964 990 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

«КАКОЙ РУССКИЙ НЕ ЛЮБИТ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ?» – СПРАШИВАЛ КЛАССИК. А СЕЙЧАС ОТВЕТ НА ЭТОТ ВОПРОС ИЩЕТ КОМПАНИЯ GEELY, КОТОРАЯ ЗАПУСКАЕТ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ДЕФОРСИРОВАННОЕ ДО 200 Л. С. КРОСС-КУПЕ TUGELLA □ ИГОРЬ СИРИН □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



ЕЩЕ НЕДАВНО ДЕФОРСИРОВАТЬ моторы имело смысл, только если они слегка переваливали за 250 л. с. После этой черты транспортный налог удваивается, и это становится весомой суммой, если не для первого, то уж точно для второго покупателя, а значит, страдает ликвидность. Но конкуренция на рынке и рост различного рода налогов и акцизов заставляют производителей, а вместе с тем и покупателей, искать, где можно сэкономить.

Изначально Tugella зашла на российский рынок, как единственное китайское кросс-купе, которое стало самым мощным автомобилем среди одноклассни-

ков. Его динамика и, в частности, возможность выехать из 7 секунд при разгоне до «сотни», привлекала в первую очередь молодую аудиторию. В тоже время большинство соперников с похожими двухлитровыми турбоагрегатами выдают меньше 200 л. с., и это совсем не мешает им находить своих покупателей.

Так что сейчас, когда Tugella уже стала синонимом быстрого и динамичного автомобиля, Geely решила предложить россиянам дефорсированный до 200 л. с. вариант. Если быть совсем точным, то это — 199 л. с., что дает экономию на акцизе около 100 тысяч рублей. Этот налог производитель

оплачивает во время таможенного оформления машины, а значит, он полностью ложится на плечи покупателя, и тут компания решила всю полученную экономию отдать клиентам. Если сравнивать два кроссовера в одинаковых комплектациях Flagship, то вариант мощностью 238 л.с. со скидкой за трейд-ин будет стоить 4 064 990 рублей, а его дефорсированная версия — ровно на 100 тысяч дешевле. Кроме того, ежегодно можно сберечь почти 10 тысяч рублей на транспортном налоге и немного на страховке.

А теперь возникает самый главный вопрос: насколько пострадала динамика такой Tugella?





ДЕТАЛЬНО



Сзади есть подогрев всего дивана, пара USB и собственные воздуховоды.



Двигатель полностью закрыт пластиком, что должно защитить его от грязи и соли.

Согласно заводским данным, время разгона с места до 100 км/ч выросло на 0,5 секунды, при этом максимальная скорость осталась без изменений — 210 км/ч. Много это или мало — каждый решает сам, но в части крутящего момента, который достигается в диапазоне от 1800 до 4500 об/мин, он остался прежним и составляет 350 Нм. Так что те, кто редко крутит мотор выше этой отметки, разницы не почувствуют совсем. На низких и средних оборотах мотор работает так же, как и раньше, никаких отличий я не заметил. При очном сравнении при разгоне в пол, разницу обнаружить можно, но для тех, кто ежедневно катается по городу или чаще отправляется в дальние путешествия, уловить различия в динамике будет крайне сложно.

В то же время по уровню оснащения Tugella совершенно не из-

менилась. Те же отличные кресла с полным набором электрорегулировок, включая угол наклона подушки. Есть подогрев и вентиляция для водителя и переднего пассажира. На сиденьях и подлокотнике — вставки из алькантары. Панель приборов — цифровая, с большим количеством различных графических вариантов, в числе которых есть и классические круглые шкалы. Удивительно, но такое есть далеко не на всех современных машинах. У мультимедиа немного изменилась графика, что сделало ее более похожей на Monjaro, но, скорее всего, и на 238-сильной «Тугелле» эта прошивка также скоро появится.

Для тех, кто уже знаком с Geely Tugella, это не будет сюрпризом, но если впервые сесть в кросс-купе, то можно обнаружить, что сзади неожиданно много места. Смотришь на машину в профиль

и кажется, что задние пассажиры будут сидеть пригнувшись, но нет. С моим ростом 181 см у меня достаточно много места для ног, над головой также остается некоторый запас. К услугам сидящих сзади есть подогрев дивана, воздуховоды и пара USB.

Под полом багажника расположен сабвуфер, докатка и несколько крупных ниш для набора инструментов. Сам отсек отделан ворсом и имеет правильную форму. Длина — 99 см, ширина между арками — 101 см, а высота — 44 см. Так что заявленный объем в 446 литров достигается даже без учета ниш по бокам и под полом. Кстати, багажник удивил толстым слоем шумоизоляции: она есть даже под запасным колесом.

Что касается расхода топлива, то тут все стабильно. Заводские данные для разных версий абсолютно одинаковые, и тому есть

- 1** Водительское кресло — образец эргономики и диапазона регулировок.
- 2** Основные функции климат-контроля продублированы физическими крутилками и клавишами.
- 3** Сзади хватит места даже для высоких пассажиров.

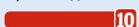
ВОЖДЕНИЕ

Шасси – лучшее в классе, снижение мощности можно почувствовать только на высоких оборотах.



САЛОН

Tugella сразу была сделана достаточно качественно, а сейчас еще и немного обновилась графика мультимедиа.



КОМФОРТ

На шершавом асфальте гул от дороги сильнее чем ожидаешь, вероятно это можно исправить заменой шин.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Здесь Geely многое получила от Volvo, это касается как активной безопасности, так и пассивной.



GEELY TUGELLA

Габариты	4605x1878x1643 мм
База	2700 мм
Снаряженная масса	1815 кг
Полная масса	2115 кг
Клиренс	204 мм
Объем багажника	446 л
Объем топливного бака	54 л
Двигатель	бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1969 см³, 200/5500 л. с./мин¹, 350/1800-4500 Нм/мин¹
Трансмиссия	автомат., 8-ступ., привод полный
Размер шин	245/45R20
Динамика	210 км/ч; 7,3 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 11,4/6,3/8,1 л на 100 км

объяснение. При замерах расхода вряд ли мотор раскручивается свыше 4500 об/мин, а значит, и разницы никакой нет. Но если использовать всю мощность двигателя и ездить «газ в пол», то вариант 238 л. с. наверняка будет потреблять немного больше, лишние «лошадки» тоже хотят кушать. Требования

+ СТИЛЬНАЯ ВНЕШНОСТЬ, ХОРОШАЯ ДИНАМИКА, КЛАССИЧЕСКИЙ АВТОМАТ.

- НЕИДЕАЛЬНАЯ ШУМОИЗОЛЯЦИЯ, ПОДВЕСКА АДАПТИРОВАНА ПОД ХОРОШИЕ ДОРОГИ.

ВЕРДИКТ

9,3

ВОЗМОЖНОСТЬ НЕМНОГО ЭКОНОМИТЬ ПРИ ПОКУПКЕ GEELY TUGELLA – ПРИЯТНЫЙ БОНУС, КОТОРЫЙ ТАКЖЕ МОЖЕТ ПОВЫСИТЬ ЦЕННОСТЬ МАШИНЫ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ. СЛЕДУЮЩИЕ ПОКУПАТЕЛИ ТОЧНО БУДУТ НЕ ПРОЧЬ СБЕРЕЧЬ ДЕНЬГИ НА ТРАНСПОРТНОМ НАЛОГЕ, А СНИЖЕНИЕ МОЩНОСТИ – ЭТО ВСЕГДА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ РЕСУРСА АВТОМОБИЛЯ.

по топливу не изменились, Geely по-прежнему рекомендует заправлять свои машины 95-м бензином. За неделю теста средний расход у меня составил 8,5 литров, что вполне укладывается в заводские характеристики.

Так что при всей моей любви к быстрой езде, 200-сильная Tugella оставила приятное послевкусие.

Динамики ей по-прежнему хватает, чтобы обойти большую часть городского потока и без труда держаться по верхней границе любого скоростного лимита, при этом снаружи узнать о сокращении мощности невозможно. Кроме того, у Tugella еще и лучшая из всех одноклассников коробка передач, хорошая управляемость и богатый салон. **□**



КОНКУРЕНТЫ



Changan UNI-K
от 3 639 900 Р



Chery Tiggo 8 Pro Max
от 3 780 900 Р



Exeed TXL
от 4 250 000 Р



ВО ВСЕ ТЯЖКИЕ

HAVAL DARGO ЦЕНА: 3 549 000 ₽
В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

ЭТОТ «КИТАЕЦ» ТУЛЬСКОЙ СБОРКИ ПРОДАЕТСЯ В РОССИИ УЖЕ ГОД И ЗАМЕТНО ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ СВОИХ ОДНОКЛАССНИКОВ. ПО «ПАСПОРТУ» Haval DARGO — ЭТО КРОССОВЕР, А ПО СВОИМ ВОЗМОЖНОСТЯМ — ПОЛНОЦЕННЫЙ ВНЕДОРОЖНИК. ЧЕМ ИНТЕРЕСНА ЭТА МОДЕЛЬ И ПОЧЕМУ У НЕЕ НЕТ КОНКУРЕНТОВ — РАССКАЖУТ НАШИ АВТОРЫ  ФОТО МАКСИМА И МАРИИ ФЕДОРОВЫХ



МАКСИМ ФЕДОРОВ
Главный редактор
Возраст: 45 лет
Водительский стаж: 25 лет

«Сколько стоит, миллиона четыре?» — я утвердительно кивнул в ответ заинтересовавшемуся машиной прохожему. А зря! Мне нужно было не полениться и посмотреть, сколько реально сейчас стоит эта модель. Оказывается, что с момента моего первого знакомства с Haval Dargo, случившегося прошлым летом, этот кроссовер не только не подорожал, но и стал заметно дешевле. На премьерном тест-драйве я сетовал на высокую цену новинки: год назад «Дарго» в топовой комплектации Tech Plus стоил почти 3,8 млн рублей, а сейчас точно такой же кроссовер можно взять на 200 тысяч дешевле. Причем, если верить официальному сайту Haval, машины по такой цене действительно есть у дилеров!

Отказавшись от части «наворотов», можно найти «Дарго» за 3,2–3,4 млн. Ну а если не нужен

полный привод, то цена и вовсе опустится до 3 млн. Правда, таких машин в наличии мало, и я понимаю почему. Брать моноприводный «Дарго» — это все равно, что покупать электромобиль со слабой батареей: экономия того не стоит, так как подобное «кроилово» будет вызывать сожаление при каждой поездке. Конечно, каждый день полный привод на Haval Dargo не нужен, но возможность поместить грязь, как в настоящем внедорожнике — довольно редкое умение для кроссоверов, и в России оно точно не будет бесполезным.

За счет коротких свесов и скошенных бамперов у «Дарго» отличная геометрическая проходимость, а широкий выбор режимов вождения вне дорог с твердым покрытием позволяет пуститься во все тяжкие. Ну или просто не переживать по поводу размытой после дождей дороги к дачному участку, а также нерасторопности коммунальных служб во время снегопадов. Благодаря высокопрофильным шинам, красивые 18-дюймовые колесные диски «Дарго» меньше подвержены «бордюрной болезни», а защитный обвес из неокра-





шенного пластика по периметру кузова позволит не так критично относиться к неумелым соседям по парковке.

Единственное, что во «внедорожном» антураже «Дарго» лично мне кажется лишним — это подножки. При посадке в машину они не только не помогают, но и мешают: ими можно запросто запачкать брюки. Хотя, с другой стороны, детям забираться в высокий кроссовер будет удобнее, встав на подножку. В общем, здесь все очень индивидуально, и хорошо, что производитель предлагает подножки только в ком-

плектации Tech Plus, так что от них можно отказаться. И еще на месте производителя я бы добавил в оснащение заднюю буксировочную проушину: сейчас вытянуть застрявший кроссовер с кормы можно только за рычаг подвески. Ну или за фаркоп, если вы его установите самостоятельно: в ОТТС такая опция предусмотрена.

К ездовым характеристикам «Дарго» у меня вопросов нет. Да, европейские и некоторые японские одноклассники управляются на асфальте лучше, но, учитывая высоту и массу кроссовера, на это можно

закрывать глаза. Тем более, что в плане комфорта подвеска настроена неплохо, мотор в связке с 7-ступенчатым роботом отзывчив, тормоза работают четко, а навязчивых электронных ассистентов можно навсегда «забанить» в меню мультимедиа. Да и разницу в цене и проходимости тоже нужно учитывать: при всем кажущемся многообразии выбора на нашем рынке ничего похожего за те же деньги вы сейчас не купите. Как альтернатива есть Tank 300, также из семьи Great Wall Motor, но он заметно дороже и полный привод у него — Part Time.



МАРИЯ ФЕДОРОВА
Фотограф
Водительский стаж: 2 года

Не буду углубляться в технические характеристики этого кроссовера — для меня гораздо важнее ощущения от автомобиля, которые не измеряются сухими цифрами. Одним своим брутальным видом «Дарго» внушает, что за рулем ты в полной безопасности и проедешь везде. Высокая посадка — как в настоящем внедорожнике. И мне, с моим ростом, забираться в салон удобнее, пользуясь порошком, хотя муж его раскритиковал: дескать, он здесь не нужен. Мне — нужен! Салон просторный и затейливо оформленный: смотрится круто, да и материалы отделки, чувствуются, что не дешёвые. За рулем сидишь как в «Хаммере»: длинный и широкий капот, большие зеркала. Да и ширина машины, по ощущениям немаленькая: в узких дворах

приходится пробираться осторожно, благо камеры кругового обзора и парктроники заблаговременно, где-то за полметра, предупреждают об опасном сближении с помехой.

У «Дарго» есть полный привод, который позволяет чувствовать себя уверенно в любой ситуации на дороге. И для меня это чувство уверенности принципиально: так спокойнее. А спокойный водитель — это безопасный водитель. Я вряд ли поеду покорять карельские болота, будут форсировать русла рек или решу проверить, в какую гору машина сможет забраться без посторонней помощи. Мне хватает просто осознания того, что все эти препятствия Haval Dargo может пройти не хуже настоящих внедорожников. При этом не нужно разбираться в хитросплетении кнопок или рычагов полноприводной трансмиссии и думать, когда включать блокировку, а когда «понижайку» — я все равно не запомню. Здесь же покрутил регулятор, выбрал нужный режим — и вперед.

ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

Круиз-контроль управляется не кнопками на руле, а отдельным рычажком.



ПРАКТИЧНО

Высокопрофильные шины хорошо сглаживают неровности и защищают диски.

- 1** Внутри Dargo радует простором, качественной отделкой и хорошо продуманной эргономикой.
- 2** Полностью светодиодные фары в стиле Geländewagen светят отлично, автоматически для дальних свет работает корректно.
- 3** Apple CarPlay работает по проводу, но сам провод от смартфона можно аккуратно спрятать в специальную прорезь.

Что касается асфальта, то здесь «Дарго» в первую очередь комфортен, и во вторую — тоже. Мотор откликается на нажатие педали газа резво, без надрыва. Чувствуется, что сил машине хватает с запасом. Правда, здесь есть и обратная сторона: неважно, нужен тебе весь «табун» под капотом или нет, кормить его придется все равно, а китайские «лошадки» плохим аппетитом не страдают. В этом плане, «Дарго», наверное, не лучший вариант машины для дальних поездок. Тем более, что отправляясь в путешествие с семьей, маленького багажника может и не хватить: придется ставить бокс на крышу, а с ним расход будет еще выше. В случае чего, конечно, можно заправляться более дешевым 92-м бензином, но я бы на такие эксперименты не пошла. Учитывая стоимость ремонта двигателя, сэкономить на бензине даже при нынешних ценах на топливо — это безумие.



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

С самого появления на российском рынке Haval Dargo вызвал во мне интерес — это первый китайский автомобиль, который захотелось «купить глазами». Экстерьер у дизайнеров удался на «пятерку», хотя в нем легко разглядеть отголоски моделей известных брендов: фары в стиле нового «Гелика», логотип на задней двери — как у «Ленд Ровера». При этом относительно небольшой кроссовер выглядит крупнее своих размеров.

Внутри современно и просторно. Широкий салон и высокая посадка вкупе с большим капотом создают ощущение, что сидишь не в кроссовере среднего класса, а в автомобиле, размером как минимум с «Прадо». Сзади тоже свободно. Но расплата за это — небольшой для своего класса багажник, часть объема которого к тому же «съела» полноразмерная запаска, расположенная под полом.

Центр притяжения интерьера — большой экран медиасистемы с высоким разрешением, эталонной отзывчивостью на прикосновения и возможностью настраивать на нем нужные «горячие» иконки различных опций, чтобы при необходимо-

5 Камеры кругового обзора и парктроники помогают проехать в сложных местах, заранее предупреждая об опасном сближении с помехой.

6 Багажник небольшой, но такова расплата за просторный задний ряд.

7 Полноразмерная запаска — однозначный плюс для российских условий.

сти не искать их в глубинах интерфейса. Провел пальцем сверху вниз по экрану — и вот они все на виду. Цифровая панель приборов имеет всего два шаблона внешнего вида и, хотя обладает весьма широкими вариантами настроек показаний под себя, не очень информативна из-за раскиданного огромного количества данных на ней, написанных мелким шрифтом. И это сыграло со мной злую шутку.

Забрав у коллеги автомобиль с остатком топлива на примерно 100 км, я пропустил тот момент, когда бортовой компьютер на панели приборов вместо точного указания километража запаса хода поставил прочерки. В итоге, я позорно «обсох» прямо на питерской КАД! Здесь сыграло свою роль еще и то, что у Dargo весьма неплохой аппетит, чего я тоже не ожидал, держа в уме, что проехал сильно меньше 100 км. Спас меня звонок в службу помощи на дорогах Haval: всего через 40 минут приехал спаситель-механик с канистрой бензина, взяв деньги только за те литры, которые я залил в бак (сама помощь оказана бесплатно) и заботливо сопроводив меня до ближайшей заправки.

В городе мотор и роботизированная коробка Haval Dargo неплохо справляются со своей работой: кроссовер отзывчив и достаточно резв. Но на трассе после 90 км/ч отклик на педаль газа уже не такой весе-

лый. Комфортная подвеска вместе с высоким профилем шин хорошо проглатывают мелкие трещинки и неровности на асфальте.

Размышляя, а спасет ли служба помощи на дороге Haval вне дорог, я съехал с асфальта. Но на легком бездорожье Dargo не пасует: в арсенале кроссовера короткие свесы, высокий клиренс и несколько внедорожных режимов трансмиссии (есть даже таинственный «Ухабы»).

В общем кроссовер мне понравился настолько, что я полез в кредитный калькулятор — узнать, сколько придется платить за него, сдав свою старую машину в трейдин. Но после расчета ежемесячных платежей понял, что мой «Форд» еще послужит. □

HAVAL DARGO

Габариты 4620x1890x1780 мм

База 2738 мм

Снаряженная масса 1815 кг

Клиренс 200 мм

Объем багажника 371/1342 л

Объем топливного бака 60 л

Двигатель бензиновый, 4-цилиндровый,

1998 см³, 192/5600–6300 л. с./мин⁻¹,

320/1500–4000 Нм/мин⁻¹

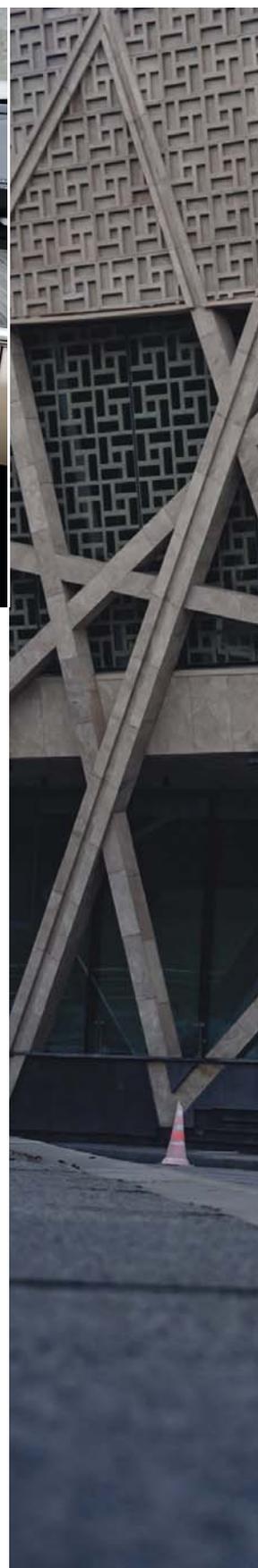
Трансмиссия роботизированная,

7-ступенчатая, привод полный

Размер шин 235/65R18

Расход топлива

9,2 л на 100 км в смешанном цикле



МОНУМЕНТАЛИЗМ

TANK 500 ЦЕНА: ОТ 6 299 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

ОЗИРАЮСЬ ПО СТОРОНАМ. НИКОГО. СКОРЕЕ ПРЫГАЮ ЗА РУЛЬ, ЗАВОЖУ АВТОМОБИЛЬ И УЖЕ НАЧИНАЮ ЗАКРЫВАТЬ ДВЕРЬ, КАК СЛЫШУ ОЧЕРЕДНОЕ: «А ЭТО “КИТАЕЦ”, ДА? И КАК ОН?». ЭХ... НЕ УСПЕЛ УЕХАТЬ НЕЗАМЕЧЕННЫМ. СНОВА ПРИДЕТСЯ РАССКАЗЫВАТЬ ПРО TANK 500... КАК НАШИ АВТОРЫ ПРОВЕЛИ ВРЕМЯ С НОВЫМ РАМНЫМ ВНЕДОРОЖНИКОМ ИЗ КИТАЯ – ПОДРОБНЕЕ В ФОКУС-ГРУППЕ □ **ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА**



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

Внимания к большому белому внедорожнику Tank 500 едва ли не больше, чем к какой-нибудь Меган Фокс, вышедшей в свет в очередном полунудистском наряде. Но вряд ли у звезды первых «Трансформеров» будут спрашивать про расход, динамику и цену. А к «Тэнку» у прохожих и соседей по трафику вопросов хватало на целое интервью.

Впрочем, чему тут удивляться? В России любят большие рамные внедорожники. В нашем загадочном менталитете именно Land Cruiser — синоним высокого статуса, а не какой-то там маленький Porsche Boxster. Особенно за пределами Москвы. Антуража статусности в Tank 500 хоть отбавляй. Могучая «скала» на 19-х дисках, с высокой линией капота и огромной хромированной решеткой радиатора. Гигантизм здесь во всем его величии. Создатели явно вдохновлялись Великой Китайской стеной и... (шепотом) «Крузаком».

Уверен, при первом же взгляде на фотографии, вы тоже подумали о Land Cruiser. И каждый, кто рас-

спрашивал меня об этом белом гиганте, обязательно уточнял: «Как “Крузак”, да?» Поэтому не вижу смысла ходить вокруг да около. Нет, Tank 500 — не «Крузак». Несмотря на всю брутальность и монументальность, по габаритам он между «Прадо» и LC300. А по ощущениям от вождения — как Prado без системы KDSS. То есть — валкий и качающийся.

Режимы работы электроники на работу подвески особого влияния не оказывают. Что в спорте, что в комфорте руль в «Пятисотке» — это штурвал с разным искусственным усилением без всякой обратной связи. И в каждом маневре эта яхта по-

качивается, как на волнах. Но волны на дорогах отнюдь не мягкие. О наличии швов, стыков и ям «Тэнк» обязательно расскажет водителю вибрациями тяжелых колес. Но прежде придется найти взаимопонимание с длинноходными педалями акселератора и тормоза.

Дозировать тягу в рваном городском потоке не очень комфортно. Девятиступенчатый автомат задумчив, как и трехлитровый бензиновый твин-турбо V6. В ответ на посыл по правой педали, Tank 500 вначале думает, а потом резко напрыгивает на автомобиль спереди. Благо тормоза схватывают резко. Правда, где-то на середине хода педали... Кроме того, в пробочном режиме движения коробка не стесняется иногда переключиться с ощутимым рывком. Не стесняется Tank 500 и частых визитов на АЗС. Как бы я ни старался быть





ДЕТАЛЬНО



МИНИМАЛИЗМ

Цифровая приборная панель не перегружена информацией.



ЛЮКС

Со второго ряда можно управлять климатом и аудиосистемой.



нежным с педалью газа, «кушать» в городе меньше 20 литров на сотню внедорожник отказывался.

Казалось бы, не судьба мне быть «танкистом», но буквально за несколько дней до передачи автомобиля нашему фотографу Алексею Макарову, я решил вытащить «Пятисотку» из городских «джунглей», в которых ему явно тесно, несмотря на всю роскошь в виде решетки радиатора и фешенебельного салона с кожей, алькантарой, хромом и деревом. И знаете, давно я не встречал автомобиль, который столь радикально меняется, если сменить ареал обитания. Разве что когда загнал низкий седан Jaguar XF на внедорожье. Только тут —

наоборот. Tank 500 очень уверенно ступает по трассе, распугивая всех в левом ряду своей «мордашкой». На скорости свыше 100 км/ч вибрации неподдрессированных масс снижаются и внедорожник плывет, как благородная яхта. Отличная шумоизоляция не пропускает посторонние звуки. Дозировать тягу на высоких скоростях внезапно становится удобно. А средний расход падает до 11 литров. Но главное, что эта большая белая «скала» с комфортом несется по разбитым проселочным дорогам. Правило «больше скорость — меньше ям» работает здесь безукоризненно. Что ж, Tank 500, ты, оказывается, не городской житель вовсе!



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

Ха! Спрашивали у него про машину, пока он к ней подходил... Я, пока снимал, точнее, пытался снимать Tank 500, успел, кажется, провести целую конференцию. Даже со съемкой Lamborghini Nivасап такого аншлага не было. Ну, казалось бы, рамный большой внедорожник. Разве мало таких в Москве? А тут прям ажиотаж. И ведь вопросов много по существу. Треть из интересующихся



1 Большой тачскрин «не дружит» со смартфонами через Apple CarPlay и Android Auto — только Bluetooth. Вкладка, посвященная езде по внедорожью, информативна. Сообщит как о блокировках с давлением в шинах, так и об уровне уклона.



рассматривали «Пятисотый» как замену своему Land Cruiser, Range Rover, Tahoe, LX или QX80. Уж не знаю, что в итоге рассмотрели и правда ли они владельцы этих автомобилей, но даже к цене в 6,3-6,9 миллионов относились спокойно.

Впрочем, интерес к «Пятисотке» понятен. «Тойота» с «Лексусом», «Ниссан» с «Инфинити» и прочие помахали российскому рынку ручкой. А из всего рынка Поднебесной, официально представленного в России, только Tank предлагает большой и рамный внедорожник на манер «Прадо» или «Крузака». Монополист, получается. Параллельный импорт, конечно, никто не отменял. Но тут гарантия, официальное представительство, умеренная (по нынешним меркам) цена и интересный внешний вид с не менее интересным внутренним оснащением. Вот и ажиотаж.

Конечно, Tank 500 не дотягивает до уровня Range Rover, Lexus LX и Toyota Land Cruiser 300. Но среди своих сородичей он действительно один из самых интересных и фешенебельных. Про внешность Михаил сказал словами, а я — фотографиями. Она действительно монумент-

альна. Но подробнее мне хочется рассказать о салоне, ведь столько внимания к деталям в интерьере автомобиля из Поднебесной я еще не встречал.

Не пугайтесь синего цвета в оформлении интерьера автомобиля. Доступно еще несколько более сдержанных цветовых решений. Но вы только посмотрите на материалы! Искусственной замши тут едва ли не больше, чем в «Мерседесе». А как аккуратно выполнены все клавиши и кнопки! Одно удовольствие нажимать. Но больше всего радуют глаз классические стрелочные часы в хромированной окантовке. Люкс!

Но к технологическому наполнению «Пятисотого» есть вопросы. Огромный тачскрин медиасенсора, нависающий над центральной панелью, мог бы претендовать на звание автомобильного киноэкрана, но его репертуар весьма скуден: полезная на внедорожье инфографика, камеры кругового обзора, климат-контроль, настройки и... все! Даже нет Apple CarPlay с Android Auto. Ассистенты помощи водителю тоже не отличаются деликатностью. «Тэнк» настойчиво пытается ехать строго в центре по-

2 Салон приятен, впечатляет вниманием к мелочам. Качество обработки деталей на очень высоком уровне. Пусть синий оттенок вас не смущает. Для внедорожника доступны и другие цветовые решения.

КОНКУРЕНТЫ



Chevrolet Tahoe
от 9 000 000 Р



Land Rover Defender
от 9 000 000 Р



Toyota LC300
от 10 000 000 Р

лосы и часто паникует по чем зря. Благо их можно отключить.

Парадокс «Пятисотого» — в кардинально разных сильных сторонах. Он классно едет по внедорожью, полям, грунтовкам и гравийкам. Но утомляет в городе своими покачиваниями, высоким расходом топлива и дующей коробкой. При этом его интерьер — никак не про грязь и пыль, которую он так здорово и задорно поднимает колесами размерностью 265/55R19. □

TANK 500

Габариты	4886x1934x1905 мм
База	2850 мм
Снаряженная масса	2535 кг
Полная масса	3025 кг
Клиренс	224 мм
Объем багажника	795/1489 л
Объем топливного бака	50 л
Двигатель	бензиновый, 6-цилиндровый, 2993 см ³ , 299/6000 л. с./мин ⁻¹ , 500/1500-4500 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 9-ступенчатая, привод полный
Размер шин	265/55R19
Динамика	180 км/ч; 9,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 16,1/8,8/11,5 л на 100 км

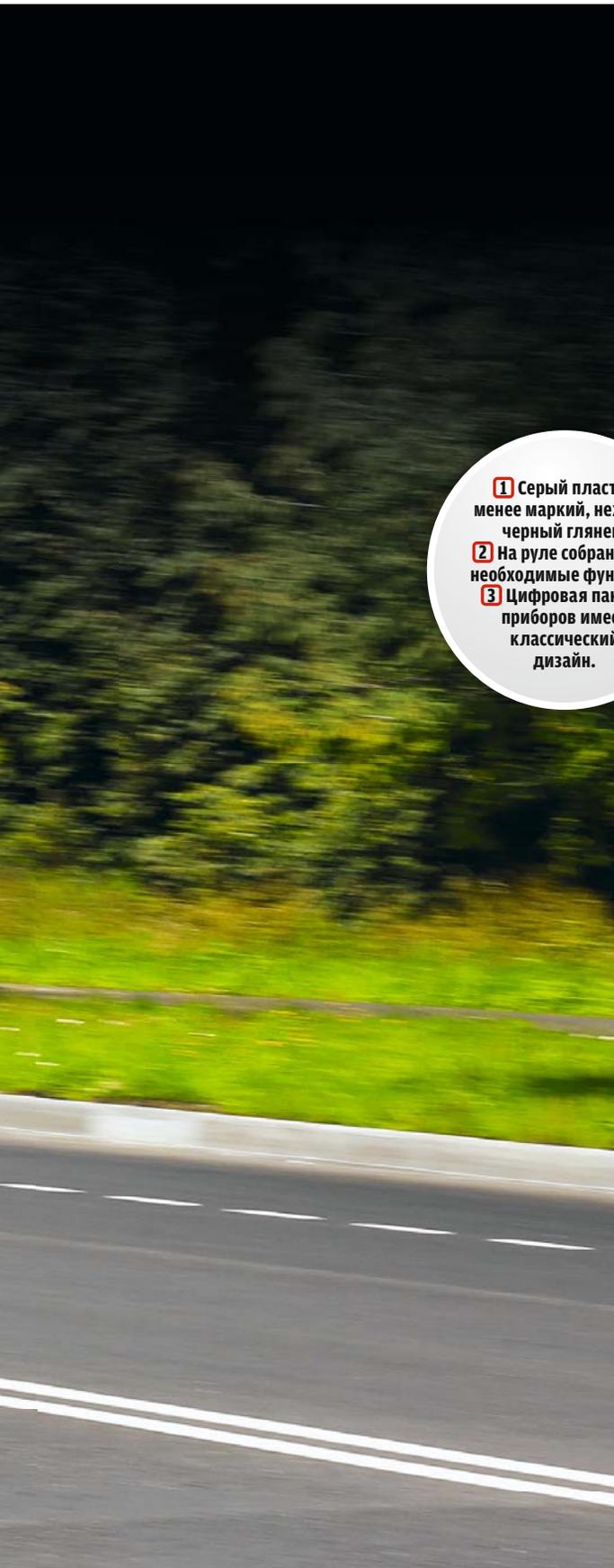


МАХИМАЛЬНО СРЕДНИЙ?

CHERY TIGGO 7 PRO MAX ЦЕНА: 2 844 900 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2022 Г.

ДИНАМИКА ОБНОВЛЕНИЙ МОДЕЛЕЙ КИТАЙСКИХ БРЕНДОВ ЗАШКАЛИВАЕТ. ТОЛЬКО МЫ УСПЕВАЕМ ЗАПОМНИТЬ НОВЫЕ НАЗВАНИЯ И ПРИВЫКНУТЬ К ИНДЕКСАМ, КАК ПОЯВЛЯЮТСЯ НОВЫЕ МОДЕЛИ. В ЛИНЕЙКЕ CHERY, НАПРИМЕР, НЕТ МОДЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ БЫ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ ВЫПУСКАЛИСЬ ХОТЯ БЫ 2 ГОДА. А СЕГОДНЯ У НАС ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ TIGGO 7 PRO MAX В ТОПОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ  ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА





- 1 Серый пластик менее маркий, нежели черный глянец.
- 2 На руле собраны все необходимые функции.
- 3 Цифровая панель приборов имеет классический дизайн.



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

Рассказы о том, что настоящий кроссовер должен быть обязательно полноприводным, постепенно уходят в историю, и я этому рад. Нет, машины со всеми ведущими также обязательно нужны на рынке, но я за свободу выбора. Что особенно актуально, когда едешь много, ведь дополнительный привод — это увеличенный расход топлива, ухудшение динамики, а также более высокая стоимость содержания при долгой эксплуатации. Зачем он, например, таксистам, которые сейчас массово переходят на кроссоверы с бизнес-седанов типа Kia K5 или Hyundai Sonata. И я хорошо их понимаю: увеличенный клиренс всегда пригодится зимой, за счет высокой посадки лучше обзорность и больше места в салоне, но при этом длина машины меньше, а значит, легче парковаться. Главные минусы кроссовера, повышенный расход топлива на высокой скорости и низкая максимальная скорость,

в городе ощущаются минимально. А самый жирный его плюс — высокая цена на вторичном рынке. Ну кому можно продать изрядно потрепанный бизнес-седан? В регионах они не очень котируются, да и в крупных городах тоже, а кроссовер хотя бы все.

Главное, чтобы по ходу эксплуатации, когда пробег станет шестизначным, качество машин оказалось хотя бы на уровне корейских одноклассников. Маленькие турбомоторы и вариаторы многим не внушают доверия, но я стараюсь следить за форумами таксистов, и там пока особых нареканий на обычный Chery Tiggo 7 Pro нет. Так что есть надежда, что и обновленная версия с приставкой Max также будет работать долго и счастливо.

Конечно, нам всегда хочется, чтобы товары на рынке стоили дешевле, но курсовые колебания, а также недавнее увеличение утилизационного сбора, упрямо толкают цены вверх. Но сам факт того, что Tiggo 7 стабильно входит в тройку самых продаваемых кроссоверов в России, говорит о том, что альтернатив у него немного. И даже несмотря на отсутствие локальной сборки, Chery предлагает весьма конкурентные цены.



ДЕТАЛЬНО

ЧИСТО



Специальный датчик анализирует качество воздуха в салоне.



УДОБНО

Для сидящих сзади есть подогрев дивана и порт USB.



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

Я давно знаком с китайскими автомобилями, но все еще никак не привыкну к их сложносочиненным именам с постоянным жонглированием приставок. Почему Volkswagen может из поколения в поколение выпускать модель Golf, и мы сразу же понимаем, о чем идет речь? Да, актуальный хэтчбек 8-го поколения в полтора раза крупнее и вдвое

мощнее машины первого поколения, но это по-прежнему средний класс. То же самое с Toyota Corolla и сотнями других моделей. Почему китайцы не могут просто выстроить преемственность поколений?

Второе, что меня удивляет в работе производителей из Поднебесной — это скорость обновления моделей. Первый Chery Tiggo 7 появился в 2016 году, но не прошло и четырех лет, как кузов практически полностью изменили, добавив приставку Pro. Еще три года и появляется обновленный интерьер с обилием электроники и название Max.

К автомобилю у меня вопросов нет, исполнение с передним приводом и 1,5-литровым турбомотором не сверх динамичное, но для повседневных нужд его вполне хватает. Вариатор работает плавно, и мне кажется даже более приятным, чем робот или классический автомат. Причем на турбоверсию Chery ставит усиленный вариант трансмиссии CVT 25. И если бы можно было сочетать вариатор с полным приводом, как это делают Nissan, Mitsubishi, Subaru и Honda, это было бы лучше, чем использовать робот.

А вот темпы развития электроники поражают. Обычный среднеразмерный кроссовер за вменяемую цену обладает почти полноценным автопилотом. Адаптивный круиз-контроль и предупреждение о выходе из полосы есть и на переднем приводе. Но те, кто выберут полноприводный вариант, смогут убрать руки от руля: Tiggo 7 Pro Max будет сам следовать за разметкой и при включении поворотника подскажет, когда можно перестраиваться, а когда есть помеха. Кстати, экстренное торможение действует здесь как при движении вперед, так и назад.





CHERY TIGGO 7 PRO MAX

Габариты	4500x1842x1705 мм
База	2670 мм
Снаряженная масса	1540 кг
Полная масса	1888 кг
Клиренс	190 мм
Объем багажника	475/1500 л
Объем топливного бака	51 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1498 см ³ , 147/5500 л. с./мин ⁻¹ , 210/1750-4000Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	вариатор, привод передний
Размер шин	225/60R18
Динамика	186 км/ч; 9,8 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	10,8/6,6/8,2 л на 100 км



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

Когда китайцы только заходили на наш рынок, было опасение, что российские объемы продаж окажутся смехотворными, и завод не согласится адаптировать машины под наш климат, как это делали японцы и европейцы. Но Chery приятно удивила. Уже в базовой комплектации есть нетипичные для Китая, но такие нужные у нас, подогревы передних и задних сидений, а также руля и даже лобового стекла с форсунками. Также имеется бесключевой доступ и круиз-контроль, есть пара больших экранов и камера заднего вида. По сути, все, чем я пользуюсь каждый день в машине, присутствует.

- 1 Интерьер отделан богато, сверху мягкий пластик и большие экраны.
- 2 Места сиди очень много.
- 3 Багажник меньше чем ожидаешь. Акцент сделан на удобстве пассажиров.

Причем все эти опции еще 5 лет назад были роскошью, доступной только на топовых версиях далеко не всех машин, а сегодня — это стандарт.

Вот и получается, что если хочешь комфортный и удобный автомобиль на каждый день, то даже не смысла смотреть на вторичный рынок. Найти что-то свежее там вряд ли удастся за вменяемые деньги, а машины в возрасте старше 5 лет гарантировано будут беднее оснащены, не говоря уже об их техническом состоянии, и не поднимая вопросы обслуживания и добывания запчастей.

Пожалуй, единственное на чем китайцы сэкономили — это на подушках безопасности. В базовой комплектации их всего четыре, а начиная со второй ступеньки — уже шесть. Доплата за них — 130 тысяч рублей, но вместе с двумя эйрбэгами появится боль-

шая стеклянная крыша, система кругового обзора с четырьмя камерами,ambientная подсветка салона, память настроек водительского кресла, беспроводная зарядка для телефона и пара лампочек подсветки задней части салона. Получается, что китайцы крупным оптом отгружают опции, каждая из которых еще недавно стоила десятки, а то и сотни тысяч рублей.

Также приятно, что Chery Tiggo 7 Pro Max недавно получил версию с полным приводом, причем он доступен не только в богатой комплектации, но также и в базовой. Правда, за него придется заплатить уже изрядно — 440 тысяч рублей, но вместе с задними ведущими колесами можно получить и потенциально более тяговитый мотор 1.6Т, который на старших моделях выдает 186 л.с. вместо 150 на Tiggo 7. □



БЛАГОДАРИМ
ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ
ТЕСТОВЫЙ МОТОЦИКЛ
КОМПАНИЮ ATARMOR.



СОБСТВЕННО, КИТАЙСКОГО в матчасти мотоциклов CFMOTO все меньше. Конкретно нам на тест досталась топовая версия внутри серии 800MT под намекающим на дальние странствия названием Explore. Самое важное, что надо знать при знакомстве с данным турэндуро — перед нами двигатель, базирующийся на силовом агрегате LC8c от KTM, ходовая часть схематично оттуда же, но более «гражданская» эргономика и щепотка очень забористых опций из Китая с любовью!

Про оснащение в двух словах не рассказать. Вокруг уже упомянутого мотора электротехническая инфраструктура развернута почти на максимум. Само собой, инжек-

тор и С-ABS. Далее полностью электрофицированная дроссельная заслонка, причем вместе с ручкой «газа». Никакой механики и тросов, все по проводам и через сервоприводы. Отсюда имеем возможность простой реализации круиз-контроля и выбора между картами впрыска, завязанными на трекшн-контроль.

Часть манипуляций производится по старинке с пультов на руле. Пульты, к слову, тактильно очень приятные и с подсветкой кнопок в темноте. Но самый главный центр управления — огромный по меркам мотоциклов и прекрасно читающийся вообще в любых погодных условиях ЖК-экран. Подобное не всегда можно встретить даже

на европейских флагманах. Панель умеет много чего и еще чуть-чуть: подстраиваться под яркость освещения, менять темы оформления и показания, считать ошибки из бортовой электроники, «вещать» в гарнитуру аудио с телефона или плеера по bluetooth, показывать давление в шинах, выводить на экран навигацию и все, что доступно через Apple CarPlay. По сути, мотоцикл везет на себе вместо приборной панели полноценный, но намертво вмурованный планшет, который помимо связи с бортовыми системами умеет расширять функционал за счет дополнений и виджетов. Вам мультики или ездить?

Вишенка, а скорее даже клюковка, в сырном соусе на пироге уникальных фишек в оснащении мотоцикла — система контроля слепых зон. В хвосте расположен радар, который умеет распознавать приближение автомобиля сбоку или сзади. Оповещения появляются на панели приборов в виде цветных всполохов. Интересно? О да!

НОВАЯ ВОЛНА

CFMOTO 800MT EXPLORE (ABS) ЦЕНА: ОТ 1 394 900 ₽
В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

СРАЗУ К СУТИ! МЕСТАМИ ЭФФЕКТНЫЙ И КАЖУЩИЙСЯ ДЕЕСПОСОБНЫМ «ДЛИННОНОГИЙ» ТУРЭНДУРО CFMOTO 800MT EXPLORE, КОТОРЫЙ ВЫ СЕЙЧАС НАБЛЮДАЕТЕ НА ФОТОГРАФИЯХ — ЭТО НОВАЯ ВОЛНА КИТАЙСКОЙ ИНЖЕНЕРИИ □ МИХАИЛ ПИМУС □ ФОТО АВТОРА

CFMOTO 800MT EXPLORE (ABS)

Габариты (длина/ширина/высота) 2234x853x1475 мм
База 1531 мм
Двигатель: 799 см³, 2 цилиндра, рядный, DOHC, 4 клап. на цилиндр, 91 л. с., 75 Нм
Трансмиссия 6 передач, цепной привод
Подвеска (передняя/задняя): перевернутая телескопическая вилка / регулируемый моноамортизатор
Тормоз (передний/задний): дисковый/дисковый
Сухая масса 209 кг
Технологии электронная панель приборов с Apple CarPlay, C-ABS, трекшн-контроль, LED оптика, радар слепых зон, «электронный» дроссель, переключенные режимы двигателя, допсвет

Полезно? Учитывая, что среднестатистический мотоциклист всегда идет с опережением потока, почти нет. Однажды радар начнет понимать стратегические ценности женщин, которые садятся к вам пассажиром. Вот это будет дело!

Визуальная составляющая — на вкус и цвет. Особенно в контексте того, как лаконично в экстерьер вписаны допсвет и дуги. В дизайне задней части CFMOTO 800MT Explore есть отсылки к BMW GS и Honda Africa Twin, в передней наблюдаются метания в стиле Harley-Davidson Pan America и Suzuki V-Strom, когда вроде бы на турэндуро должен быть «клев», но как его сделать оригинально и лаконично непонятно вообще. Зато вся оптика диодная и под рулем на пластиковых боковинах все виды прикуривателей есть!

За обширными описаниями внешнего вида и системы определения присутствия в потоке других форм жизни, как будто начинает ускользать ответ на самый главный вопрос: а как же едет и насколько легко управляется этот китайский турэндуро? Ответ будет даже слишком очевидный. Если не обращать внимания на дизайн и обилие шильдиков, CFMOTO 800MT Explore на ходу и в управлении ощущается как KTM 790 Adventure, который слегка перегружен. Все те же вибрации и повадки, но со скидкой на небольшую недостачу пиковых лошадиных сил (91 л. с. против 95 л. с. у KTM), разницу в весе («китаец» тяжелее на 10 кг) и в компонентах ходовой части.

Про готовность штурмовать непролазное бездорожье, несмотря на наличие бескамерных шин и спицованных колес в размерностях 19/17, я бы всерьез рассуждать не стал. Тут все же не помешают очень серьезные профильные навыки и чуть более «заряженное» шасси, но при наличии полного комплекта допов для путешествий уже в базовом оснащении, ничто не мешает вам отправиться с пассажиркой дней на 10 в круиз по побережью, Уралу или Золотому кольцу. На скорости по плохой дороге мотоцикл плывет, но не плавает, и вполне прилично отстраняет экипаж от неровностей. Позывов к пробую подвески нет и близко. Тормоза, которые очень похожи на Brembo, но гордо именуются как J.Juan, хороши до тех пор, пока не начинаешь пытаться догнать проехавший мимо спортбайк. Сидеть в целом удобно, если бы не высоченная «рубка» с планшетом и регулируемым ветровым стеклом перед глазами. Хочется и подножки во-

дителя, и кромку стекла сделать чуть ниже.

Однако нельзя просто так взять и похвалить китайский мотоцикл со страниц печатной прессы. Довольно весомая и наиболее скрепоносная часть аудитории не поймет. Как человек, изрядно поездивший на разном (более 300 мотоциклов) за годы работы в различных изданиях, рискну заявить, что CFMOTO 800MT Explore, в контексте оснащения, производительности и качества, рекордно близко подошел к топовым турэндуро в своей категории (напомню, мы рассматриваем среднеобъемник, а не «литр», а также говорим о первых впечатлениях, а не о результатах длительной эксплуатации). А дальше все в руках дилеров. Если удастся надолго и в полном объеме наладить поставку запчастей и качественную сервисную сеть, CFMOTO 800MT вполне сможет закрепиться на рынке и, более того, стать единственным возможным предложением среди новых турэндуро в бюджете до 1,5 млн рублей! □





ТУРИСТИЧЕСКИЙ НЕ ЭНДУРО

ZONTES ZT350-T ADV ЦЕНА: ОТ 499 990 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

В СЛУЧАЕ С МОТОЦИКЛАМИ, МЫ ДАВНО ПРИВЫКЛИ, ЧТО ПРИСТАВКА ADVENTURE (В ПЕРЕВОДЕ С АНГЛИЙСКОГО — «ПРИКЛЮЧЕНИЕ») В НАЗВАНИИ — ЭТО ЧТО-ТО ПРО ТУРИЗМ, БОЛЬШОЙ ЗАПАС ХОДА И ВОЗМОЖНОСТЬ ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ЕХАТЬ НЕ ТОЛЬКО ПО АСФАЛЬТУ. ОДНАКО НЕ ВСЕ ТО ВНЕДОРОЖНИК, ЧТО ИМЕЕТ «КЛЮВ». ИНОГДА ЭТО ПРОСТО «ПАРКЕТНИКИ», КОТОРЫЕ, ЕСЛИ ПОСМОТРЕТЬ ПО СТОРОНАМ, ИМЕЮТ БЕССПОРНЫЕ ЭВОЛЮЦИОННЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ПЕРЕД МАСТОДОНТАМИ БЕЗДОРОЖЬЯ □ ПЕТР МИШИН □ ФОТО АВТОРА

КОГДА ЗАБИРАЛ ZONTES ZT350-T на тест, слезая со своего выдавшего виды Suzuki, заметил, что меня вообще не смущает вид нового китайского мотоцикла. Скорее даже наоборот. При наличии «одностволки» на борту, сбоку, тем не менее,

висит по-честному раздвоенный глушитель в стиле MV Agusta, колеса еще эти... глазами постоянно ищешь оппозитный мотор. Но все суммарно смотрится стильно. На мой очень авторский взгляд, утолщение в конце «клюва» — уже

лишнее, и с боков вдоль мотора декоративный пластик под алюминий я бы убрал. Но в остальном — красиво. И сочный рыжий цвет!

Модель позиционируется как легкий туристический эндуро. Из реальных технически важных атрибутов мотоциклов двойного назначения у Zontes ZT350-T сравнительно большой дорожный просвет в 175 мм и, как на флагманских «немцах», заспицованные в край обода колеса с бескамерными шинами. Перед в размерности 110/80-19, зад — 160/60-17. Все остальное — в частности, подчеркнуто brutальный внешний вид — в большей степени декоративные составляющие.

Подвески — совершенно асфальтовые. Имеет место небольшое увеличение хода в угоду концепции мотоцикла, но обратной связи минимум. На мелких неровностях передняя часть ощутимо прыгает и бьет в руль, на крупных вкост в нижней точке глубоких ям уходит в раскачку. Кинематика — строго дорожная. Но Zontes ZT350-T — это «паркетник», который только на вид внедорожник. Поэтому не нужно требовать от него многого. Такой формфактор многим нравится за прямую и высокую посадку, когда не затекают ни седлаище, ни ноги. Но вот буквы ADV — Adventure — с обтекателя я бы убрал, чтоб не вводить никого в заблуждение.

Двигатель я начал изучать заранее по ТТХ на сайте производителя.





Один цилиндр, два распределительных вала и, соответственно, 4 клапана, система охлаждения с двумя разными радиаторами (по одному циркулирует антифриз, по другому — масло) и почти 40 л. с. пиковой мощности. Недурно! Если бы не экологи. По косвенным признакам, а именно наличию огромной «банки» глушителя под брюхом и заявленному соответствию нормам Евро-5, понятно, что мотор выдает далеко не все, на что способен. Вживую динамика сопоставима с мотоциклами



из младших кубатур. На низких оборотах прыти совсем мало, на середине мотор просыпается, ближе к последней трети шкалы тахометра приходят шум и сильные вибрации. Комфортная крейсерская скорость — 110–120 км/ч. Максимально разогнался до 150 км/ч.

Дополнительное оснащение мотоциклов Zontes — и ZT350-T тому яркий пример — ломает шаблоны. Я за неделю так и не смог привыкнуть к подобным приключениям (отсылка к adventure). Помимо шикарных пультов с подсветкой по углам руля (эти пульты у них кочуют от мотоцикла к мотоциклу, действительно очень удобные), есть второй ярус кнопок. Кроме стандартных функций, здесь имеется возможность дистанционно открыть лючок бензобака и сиденье, переключить режим работы двигателя со Sport на Eco, поднять и опустить ветровое стекло, активировать/деактивировать зажигание без ключа (вместо ключа у мотоцикла — чип-метка) и включить головной свет. Отпирание бака кнопкой — настоящий шедевр. Гладкая, как колленка, крышка — это что-то сродни дверям «Жигулей» с заваренными

ручками или лючку под гнездо зарядки у электромобиля. Конечно, выглядит красиво, оригинально и минималистично, но не практично. Как открыть, если в бортовой сети питание закончится? «Прикурить»? Доступ под сиденье к аккумулятору тоже по кнопке. Батарея, кстати, 10 А·ч, но поистине богатых размеров, как две от современного японского «литра». Но ведь сядет же однажды!

Пришлось заглянуть в инструкцию, где нашелся способ отпереть сиденье без кнопки: под востом есть отверстие, в которое можно просунуть что-то тонкое, типа отвертки, и замок откроется. Там же находится специальный разъем, через который можно подзарядить АКБ.

У Zontes ZT350-T много занятных и местами уникальных опций, которые пытаются отвлечь внимание от шасси и двигателя начального уровня, отчего у покупателя может сложиться неверное мнение о возможностях и применении мотоцикла. Стоит понимать, что модель, по сути, дорожная, но со слегка увеличенным клиренсом. Покорителем буераков, грунтовок или хотя бы бордюров стать не получится. Но консерватизм технического более вооруженных японских и некоторых европейских мотоциклов на фоне оснащения конкретно взятого Zontes уже начинает выглядеть просто скупостью. □

ZONTES ZT350-T

Габариты (длина/ширина/высота) 2135x850x1360 мм

База 1390 мм

Двигатель 348 см³, 4-тактный, 1-цилиндровый, ДОНС, 4 клапана на цилиндр, 39,43 л. с., 32,8 Нм

Трансмиссия 6МКП, цепной привод

Дорожный просвет 175 мм

Объем топливного бака 19 л

Подвеска (передняя/задняя) перевернутая телескопическая вилка / регулируемый моноамортизатор

Тормоз (передний/задний) 1 диск 320 мм / 1 диск 265 мм

Сухая / снаряженная масса 179 / 196 кг

Технологии электронная панель приборов, ABS, LED оптика, бесключевой доступ, электрорегулировка ветрового стекла, режим работы двигателя Eco, дистанционное отпирание лючка бензобака и сиденье




GRASS РАСШИРЯЕТ АССОРТИМЕНТ

Компания GRASS, известная своей продукцией в области бытовых чистящих средств, автохимии и автокосметики, регулярно расширяет номенклатуру выпускаемых изделий. Недавно ассортимент пополнился целым рядом новых препаратов для очистки деталей и узлов автомобиля, представленных в аэрозольных упаковках. В арсенале новых средств – очистители дроссельной заслонки, тормозных дисков, битумных пятен, следов клея и средство для устранения неприятных запахов из системы кондиционирования. Также автомобилистов наверняка заинтересует удобный в использовании пенный состав для безопасной очистки двигателя. Уже давно широкую популярность завоевали различные средства стеклоочистки, выпускаемые под маркой GRASS. В новой линейке продукции этого направления также есть пополнение – пенный очиститель стекол.

ПОЛУЧИЛИ ИМЕНА

Компания Ikon Tyres («Айкон Тайерс») получила новое название в результате сделки по продаже российских активов финского концерна Nokian Tyres, состоявшейся в марте этого года. В настоящий период завод Ikon Tyres во Всеволожске (Ленинградская область) продолжает выпускать широкий ассортимент летних и зимних автомобильных шин, сохранив производственные процессы и технологии, основываясь на накопленных знаниях и опыте профессиональной команды. Ключевым преимуществом предприятия остаются высокий уровень автоматизации и постоянный контроль на всех этапах производства, обеспечивающие высочайшее качество продукции. Ранее модели имели два разных названия:

Hakka – для летних шин и Hakkapeliitta – для зимних моделей. Компания Ikon Tyres раскрыла название новых продуктовых линеек.

Премиальные модели летних и зимних шин будут выпускаться под брендом Ikon Autograph. Шины в среднем ценовом сегменте продолжат выпускаться под именем Ikon Nordman, но в перспективе они будут переименованы в Ikon Character. Название Autograph ассоциируется с комфортом и безопасностью вождения, подтверждает безупречные характеристики и качество каждой шины. Character – это шины с выносливым, трудолюбивым характером, готовые служить долго, преодолевать сложности дорог и приносить уверенность водителю. Они предназначены для покупателей, которым важно сочетание контроля над дорогой, качества и прагматизма. Тестовая шина с новым именем Ikon Tyres была произведена 6 июня в памятную дату для завода во Всеволожске: 6 июня 2005 года была выпущена первая шина на заводе Nokian Tyres. Спустя 18 лет история завода и компании продолжается.



БЕЗ МАСЛА НЕ ОСТАНУТСЯ

ЛУКОЙЛ начал поставки масел для сервисного обслуживания автомобилей брендов Haval, Tank и пикапов GWM. Масла ЛУКОЙЛ соответствуют самым современным требованиям автомобильной отрасли. Ассортимент рекомендуемых автопроизводителем моторных масел представлен флагманской линейкой LUKOIL GENESIS серии SPECIAL четырех классов вязкости: 0W-20, 0W-30, 5W-30 и 5W-40. Эти продукты специально разработаны для применения на конвейерах автопроизводителей и в техцентрах. Премиальная линейка моторных масел LUKOIL GENESIS успешно используется крупнейшими производителями автомобилей и оборудования, а также их официальными станциями технического обслуживания на протяжении многих лет. Широкий ассортимент, высокое качество и эффективность продукции ЛУКОЙЛ позволяет обеспечить потребности в маслах большинства зарубежных и отечественных автопроизводителей.



БЫСТРАЯ И ДОЛГОВЕЧНАЯ



Pirelli разработала новую версию полусликовой шины P Zero Trofeo RS, а первым автомобилем, который примерил новые омологированные шины в первичной комплектации, стал гиперкар Utopia – новинка от Pagani Automobili. Новая шина является эволюцией модели P Zero Trofeo R, но при этом отличается своим позиционированием на рынке – она в первую очередь предназначена для первичной комплектации, чтобы дать возможность производителям прямо с конвейера поставлять автомобили, которые уже готовы к спортивному вождению на треке. Новое поколение шин Pirelli обеспечивает большую производительность и стабильность на сухом покрытии. При интенсивной эксплуатации характеристики шины сохраняются дольше, что позволяет развивать большую скорость и обеспечивать безопасность на протяжении нескольких сессий на треке. Так как шина поставляется в первичной комплектации для гиперкаров и суперкаров, омологированных для дорог общего пользования, инженеры Pirelli уделили особое внимание безопасности при вождении на мокром асфальте. Новые шины Pirelli P Zero Trofeo RS уже доступны для автомобилей в первичной комплектации, а в будущем будет предложен широкий ассортимент шин для вторичного рынка. Модель P Zero Trofeo R по-прежнему будет доступна в определенных размерах.

К ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ ГОТОВЫ

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РАБОТЫ «ПРАМО-ЭЛЕКТРО» МЫ ПОВОРОДИЛИ С ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ЗАВОДА РОМАНОМ АСТРОЖНИКОВЫМ

❏ СНАЧАЛА ОБ АССОРТИМЕНТЕ, КОТОРЫЙ ВЫПУСКАЕТ ЗАВОД «ПРАМО-ЭЛЕКТРО»...

❏ Основная наша продукция – это генераторы для отечественных грузовых и легковых автомобилей. Типоразмеры мы разделяем, исходя из диаметра изделий: 125 мм, 140 мм, 132 мм, и 157 мм. Вторая по выпускаемым объемам позиция – это стартеры, от тяжелых дизельных до легковых. Раньше, помимо отечественных моделей, у нас была еще и лицензионная сборка продукции под брендом ISKRA из Словении. После окончания сроков лицензии, мы эти изделия переработали под новые запросы потребителей и продолжаем собирать у себя на линии из машинокомплектов. Выпускаем также предпусковые ленточные электронагреватели воздуха (ЛЭН), которые в современных семействах двигателей пришли на смену электрофакельному предпусковому подогреву. Нашими ЛЭНами уже несколько лет комплектуются двигатели ЯМЗ и КАМАЗ экологического класса Евро-4 и выше, также мы получили заказ на разработку и выпуск подобных изделий для дизельных двигателей, выпускаемых ОА «КАМА Дизель». Опытные образцы уже готовы и сейчас проходят испытания. Есть и другие заявки – факельные свечи мы тоже продолжаем производить, причем, если раньше мы производили около 5000 изделий в месяц, то сейчас делаем около 20 000. Это то, что касается основных направлений, но есть еще системы стеклоочистки, блоки контрольных ламп, где мы даже «стеклышки» сами делаем, добавочные резисторы, топливные клапаны...

❏ СЕЙЧАС МНОГО ГОВОРЯТ О ТОМ, ЧТО НЕПРОСТАЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ ОТКРЫЛА И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ. РАБОТЫ ПРИБАВИЛОСЬ?

❏ Мы и раньше старались следовать самым современным тенденциям в автомобильной промышленности. Занимаясь стартерами и генераторами, мы не могли не замечать новых технических решений, например, появление блоков стартер-генератор, и, соответственно, задумываться о работе в новых направлениях на перспективу. Из последних проектов – совместная работа с КАМАЗ по комплектации нашими изделиями нового семейства рядных двигателей Р6. Такой генератор мы поставляем уже года три, но КАМАЗ не стоит на месте, и теперь появилась потребность «научить» наши генераторы поддерживать протокол LIN. Опытные образцы с новыми реле-регуляторами уже отправлены на КАМАЗ для испытаний, и в ближайшее время мы готовы начать сборку этих генераторов на нашем конвейере. Это то, что касается ближайших планов. Также готовим предложения для автомобильных заводов по программе импортозамещения в линейках стартеров и генераторов для легкового и коммерческого транспорта.

❏ СЕЙЧАС ПРОДУКЦИЯ КИТАЙСКОГО АВТОПРОМА АКТИВНО ЗАПОЛНЯЕТ РЫНОК НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ. О ПРОИЗВОДСТВЕ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ЭТИХ МАШИН НЕ ДУМАЛИ?

❏ Рассматриваем это направление как достаточно отдаленную перспективу, поскольку в течение гарантийного срока новые автомобили обслуживаются у официальных дилеров с использованием оригинальных запчастей. Должно пройти еще несколько лет, чтобы парк автомобилей, сошедших с гарантии, стал интересен потенциальному производителю продукции-аналога с точки зрения объемов производства. Поэтому на сегодняшний день у нас в оптимистичном сценарии есть не менее двух лет для того, чтобы сделать обдуманый выбор об участии в сегменте запчастей для китайских автомобилей на российском вторичном рынке.

❏ БОЛЬШИНСТВО ИЗ НАС ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ВСЕГДА ОТДАВАЛО ПРЕДПОЧТЕНИЕ ПРОДУКЦИИ ИЗВЕСТНЫХ МИРОВЫХ БРЕНДОВ. ЕСТЬ ЛИ У НАС ВОЗМОЖНОСТИ ПРОИЗВОДИТЬ АНАЛОГИЧНУЮ ПО КАЧЕСТВУ И ХАРАКТЕРИСТИКАМ ПРОДУКЦИЮ?

❏ С точки зрения качества и технологий мы способны выпускать ни в чем не уступающие комплектующие. В наших изделиях используются абсолютно такие же микросхемы, контроллеры, выпрямительные блоки известных мировых производителей, а все детали изготавливаются на таком же оборудовании и с использованием аналогичных технологий. И это не голословные заявления – автопроизводители признают, что наши стартеры и генераторы ни в чем не уступают импортным. Чаще всего вопрос заключается в стоимости конечного продукта. Мы делаем 20-25 тысяч генераторов, а китайский завод – 200 тысяч. Эксплуатационные затраты и стоимость алюминия у них тоже ниже. И пока четко работали логистические цепочки, конкурировать с продукцией из Китая было сложно. COVID, а затем изменившаяся геополитическая ситуация, все перевернули. Если эта тенденция сохранится, а мы сможем нарастить производство, то ситуация будет складываться уже в нашу пользу. Здесь все просто – чем больше мы производим, тем ниже себестоимость единицы продукции. Есть и еще один важный момент – мы всегда уступали китайцам по производительности труда, но сейчас это отставание успешно нивелируем.

❏ НАШИ СОТРУДНИКИ ПО ТРУДОЛЮБИЮ ПРЕВЗОШЛИ КИТАЙЦЕВ?

❏ Дело не в этом. Само производство стало более сложным и, соответственно, более требовательным к работе персонала. Сегодня мы научились эффективно использовать машинное время, и этот показатель на нашем предприятии достиг 75%. К примеру, в Японии эта цифра по аналогичному оборудованию составляет 85%. У нас один оператор уже обслуживает до восьми станков с ЧПУ, успешно работает система быстрой переналадки оборудования, со стороны сотрудников поступает



много предложений по организации рабочих мест, много внимания уделяется политике бережливого производства. Очень помогает стандартизация производственных процессов и оптимизация логистических цепочек перемещения деталей внутри предприятия. Внедрение системы ТРМ (всеобщий уход за оборудованием) позволило значительно сократить время простоев из-за крупных поломок и последующих длительных ремонтов.

❏ В ВАШИХ ЦЕХАХ РАБОТАЮТ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО САМЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ ОБРАБАТЫВАЮЩИЕ КОМПЛЕКСЫ, СРЕДИ КОТОРЫХ СТАНКИ ИЗ США И ГЕРМАНИИ. НЕ БОИТЕСЬ, В СЛУЧАЕ ИХ ПОЛОМОК, ПРОБЛЕМ С ПОСТАВКАМИ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ?

❏ Еще задолго до введения санкций мы обратили внимание на обрабатывающие центры из Китая, Гонконга и Тайваня с хорошим соотношением цены и качества. Таким образом, сложности с поставками запчастей из недружественных стран для нас не стали критичными. Кроме того, в нашем парке сейчас уже четыре токарных станка и один токарно-фрезерный комплекс, произведенные в Твери. Отечественные станки не только не уступают импортным, но и удивляют тем, что в их конструкции учтены мелочи, которые нередко раздражали операторов при работе на станках американской фирмы Haas. Есть повод опасаться дефицита режущих инструментов – по этому направлению мы работали, в частности, с известной южнокорейской компанией, которая присоединилась к санкциям. Но и это не критично – во-первых, мы предусмотрели альтернативные варианты поставок инструмента, во-вторых, у нас есть свой инструментальный цех, в котором мы можем изготавливать более 50 наименований уникального инструмента.

❏ КАК В ЭТОМ ПЛАНЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ СИТУАЦИЯ С КОМПЛЕКТУЮЩИМИ И СЫРЬЕМ?

❏ Мы и раньше старались не использовать в наших процессах дорогие импортные материалы. Из Европы мы получали разделительные смазки, флюсы, дробь для дробеструйной машины, тигли для плавки алюминия. Быстро переориентировались на Индию, Китай и Россию. К примеру, тигли, сделанные в Луге, ничуть не хуже импортных. Из комплектующих, особенно в изделиях для спецтехники, есть наименования, которые в России, по разным причинам, просто не производились. Все необходимое нашли в Китае и Иране, странах, с которыми работаем уже давно. В свое время компания ISKRA, о которой я уже говорил, запустила завод в Иране, где мы приобретаем для нашего производства те комплектующие для мелких серий, производить которые у нас было нерентабельно.

❏ ЕСЛИ ВЕРНУТЬСЯ К ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ. ВЫ ЖЕ НАВЕРНЯКА В СВОЕЙ ЛАБОРАТОРИИ СРАВНИВАЛИ ПРОДУКЦИЮ МИРОВЫХ БРЕНДОВ И СВОИ ИЗДЕЛИЯ?

❏ Разумеется, сравнивали, причем делали и делаем это регулярно. Это общепринятая практика, позволяющая анализировать и быстро вносить необходимые коррективы в выпускаемые продукты. Энерговооруженность современных автомобилей увеличивается, и мы должны быстро реагировать на запросы рынка, выводя на него электрооборудование с соответствующими характеристиками. Могу предположить, что ваш вопрос о сравнении был связан еще и с качеством выпускаемой нами продукции. Здесь все просто – в автопроме существуют международные отраслевые стандарты, соответствие которым контролируется независимыми аудиторами. В своей работе мы руководствуемся требованиями этих стандартов и полностью им соответствуем. □



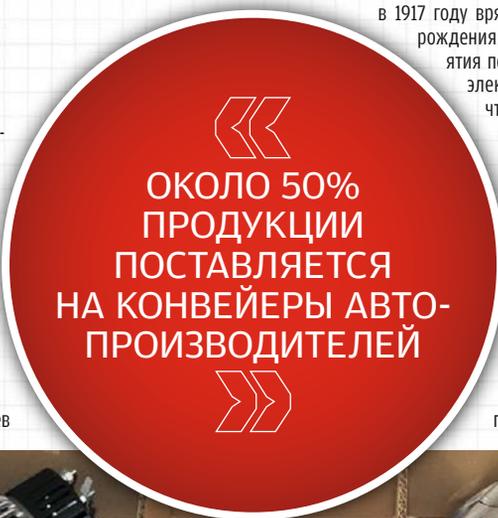
СДЕЛАНО В РЖЕВЕ

МИССИЯ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ В ОПРЕДЕЛЕННЫХ ЛИНЕЙКАХ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ НЕ КАЖЕТСЯ НЕВЫПОЛНИМОЙ. У НАС ЕСТЬ И ИНЖЕНЕРНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ, И НЕОБХОДИМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, А ВОТ С ДОВЕРИЕМ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ К КАЧЕСТВУ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ВСЕ НЕ ТАК ОЧЕВИДНО. ПОЕЗДКА НА ЗАВОД «ПРАМО-ЭЛЕКТРО», ОСНОВНОЙ ПРОДУКЦИЕЙ КОТОРОГО ЯВЛЯЮТСЯ ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ, ПОКАЗАЛА, ЧТО УТВЕРЖДЕНИЕ О ПОБЕДЕ ИМЕНИТЫХ БРЕНДОВ НАД НАШИМИ ИЗДЕЛИЯМИ «ЗА ЯВНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ» ЯВНО ПРЕУВЕЛИЧЕНО

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

СОБЫТИЯ И ДАТЫ

У сотрудников «ПРАМО-Электро» поводов для праздников, связанных с историей предприятия, хватает. К примеру, в недалеком будущем можно будет отметить красивую дату – 110 лет со дня основания предприятия. Правда, переезд фабрики по производству деревянных изделий из Пскова в Ржев



в 1917 году вряд ли стоит считать датой рождения современного предприятия по выпуску автомобильного электрооборудования. Разве что точку на карте стоит отметить – «ПРАМО-Электро» сегодня является крупнейшим промышленным предприятием города Ржев. Куда ближе к нынешним реалиям еще одна круглая дата, которая отмечается в нынешнем году – 60 лет тому назад предприятие, на котором к тому времени было запланировано производство

подвесных лодочных моторов «Москва», получило название Ржевский машиностроительный завод. В 2026 году можно будет отметить событие уже новейшей истории завода – 30-летие создания открытого акционерного общества «ЭЛТРА», аббревиатура которого расшифровывается как «Электрооборудование тракторное и автомобильное», на базе которого в 2000-м году (не за горами, опять же, юбилей) был организован концерн «ПРАМО» (Производителей автомобильного и моторного оборудования). Знакомство с историей предприятия лично у меня породило немало вопросов, связанных с марками выпускаемой продукции, ее идентификацией и тому подобными тонкостями. Ясность внес директор по стратегическому маркетингу ООО «Управляющая компания «ЭЛТРА» Дмитрий Швед: «Сегодня под управлением УК «ЭЛТРА» находятся торговая компания «ПРАМО» и завод «ПРАМО-Электро». Продукция этого предприятия выпускается под брендом ELTRA, прочие запасные части отмечены маркой ПРАМО».

И НА КОНВЕЙЕРЫ, И ДЛЯ «ВТОРИЧКИ»

Как уже было сказано, основной продукцией «ПРАМО-Электро» являются стартеры и генераторы для легковых и грузовых автомобилей отечественного производства. Но кроме этого здесь производятся ленточные предпусковые нагреватели воздуха (ЛЭНы), факельные свечи, бачки стеклоомывателей... Около 50% продукции поставляется на конвейеры автопроизводителей, среди которых ГАЗ, АВТОВАЗ, УАЗ, КАМАЗ, а также Ярославский и Тутаевский моторные заводы. Соотношение поставок на конвейеры и в сегмент aftermarket меняется, как и ассортимент, который постоянно расширяется, исходя из потребностей рынка. Как рассказал Дмитрий Швед, иногда автопроизводители обращают внимание на продукцию, изначально предназначенную для рынка послепродажного обслуживания, и заказывают ее для поставок на свои конвейеры. Это в очередной раз подтверждает тот факт, что изделия «ПРАМО-Электро», ориентированные на вторичный рынок, ни по качеству, ни по техническим характеристикам не отличаются от тех, что выпускаются для автозаводов. Кроме того, в рамках промышленного производства экономически невыгодно запускать линии для продукции одной модели, но разного «сорта». Да и вводить различные стандарты качества также нецелесообразно. Посещение производственных цехов «ПРАМО-Электро» в очередной раз это подтвердило.





В ФОРМАТЕ ПОЛНОГО ЦИКЛА

Основное производство «ПРАМО-Электро» работает в режиме полного цикла, и подобный формат является еще одним подтверждением высокого качества выпускаемой продукции – строгий контроль изделий обеспечен на всех стадиях. Рождение электрооборудования под брендом ELTRA начинается с цеха цветного литья, работа в котором идет в трехсменном режиме – в плавно-раздаточных автоматах поддерживается температура порядка 650 °С и останавливать, а затем перезапускать процессы, нецелесообразно. В цехе работают пять литейных машин с мощностью заправки пресс-форм от 280 до 480 тонн, производящие изделия весом от двухсот граммов до двух килограммов. Здесь изготавливается три десятка наименований деталей – от небольших кожухов, до корпусов стартеров для дизельных двигателей грузовиков. Процессы, от заливки алюминия в пресс-формы до снятия готовой отливки, полностью автоматизированы – оператор лишь загружает алюминиевые бруски (металл отечественный, поставляется с предприятия в Подольске) в плавильную печь. После «выпечки» отливки зачищаются, проходят обработку дробью для удаления оставшихся заусенцев и отправляются в цех механообработки для окончательной подготовки к сборке.

Станочный парк цеха механообработки «ПРАМО-Электро» оборудован современными высокоэффективными комплексами с ЧПУ. Вот продольно-расточной центр. Сюда подаются стальные прутки диаметром от 4 до 152 мм и длиной до трех метров, а на выходе получается полностью готовая деталь. К примеру, весь ассортимент шкивов для различных генераторов здесь собственного производства, а всего в цехе изготавливается более сотни различных деталей из стали, алюминия, латуни и других металлов. Все процессы максимально автоматизированы, что позволяет одному



- 1 2 3 Цех цветного литья: от плавки алюминия до готовых деталей.
- 4 5 6 Участок механообработки оснащен современными станками с ЧПУ.
- 7 За одну операцию станочной пруток превращается в изящный шкив.
- 8 Здесь отливаются детали из пластика.

оператору обслуживать несколько станков. На всех этапах обработки в обязательном порядке производятся контрольные измерения готовых изделий.

После механической обработки детали, за исключением алюминиевых, отправляются на гальванический участок, где проходят процедуру химического фосфатирования или оцинковки. Защитная пленка толщиной от двух до шести микрон надежно предохраняет детали будущего электрооборудования от коррозии. Сам про-

цесс производства стандартный, но обращаешь внимание на то, что все сотрудники этого участка, несмотря на агрессивную среду, в которой проходит обработка изделий, работают без средств индивидуальной защиты. Нарушение требований охраны труда? Отнюдь нет – современная и эффективная система вентиляции позволяет рабочим обходиться без СИЗов, а собственная станция нейтрализации не допускает попадания вредных отходов в окружающую среду.

Рассказы о производстве полного цикла, предварявшие экскурсию по цехам, подготовили к тому, что здесь практически «все делают сами», но наличие собственного участка литья пластмасс удивило. Цех выпускает четыре десятка различных наименований, среди которых защитные кожухи, разнообразие втулки, клеммные колодки, каркасы катушек возбуждения генераторов и даже баки стеклоомывателей. Материалы, которые используются в производстве, самые разные: полиамид, альфамид,



НА УЧАСТКЕ СБОРКИ ЧЕТЫРЕ КОНВЕЙЕРА, ДВА ИЗ КОТОРЫХ ЗАДЕЙСТВОВАНЫ НА СБОРКЕ ГЕНЕРАТОРОВ, НА ДВУХ ДРУГИХ СОБИРАЮТ СТАРТЕРЫ.

гроднамид, полиэтилен... Как и в цехе механообработки, процессы здесь максимально автоматизированы. Сушка и обработка гранул, их нагревание и отправка расплавленного пластика в пресс-форму – все происходит согласно заданной автомату программе, а оператору остается лишь удалить облой с готовых деталей. Ритмичность производства обеспечивает внедренная здесь система быстрой переналадки оборудования. По сравнению с цехом цветного литья, производство изделий из пластмасс выглядит не столь эффектно, но интересно то, что сотрудники именно этого цеха, «практикующие» знаменитую японскую систему Kaizen,

являются лидерами по числу предложений, касающихся принципов бережливого производства.

Самый представительный по количеству сотрудников – механосборочный цех, где все компоненты превращаются в готовые изделия. Здесь четыре конвейера, два из которых задействованы на сборке генераторов, на двух других собирают стартеры. Сборка, как и все производство, происходит, что называется, «от и до»: от намотки проводов на произведенные в цехе пластмасс катушки, до дополнительной механической обработки роторов и финальной сборки и упаковки изделий. Ритм работы выстроен так, что после каждой

- 1** Засыпали гранулы – получили деталь.
- 2** Финальная обработка ротора.
- 3 4 5** На всех стадиях производства осуществляется строгий контроль.
- 6** Кроме того, есть и лабораторный контроль.

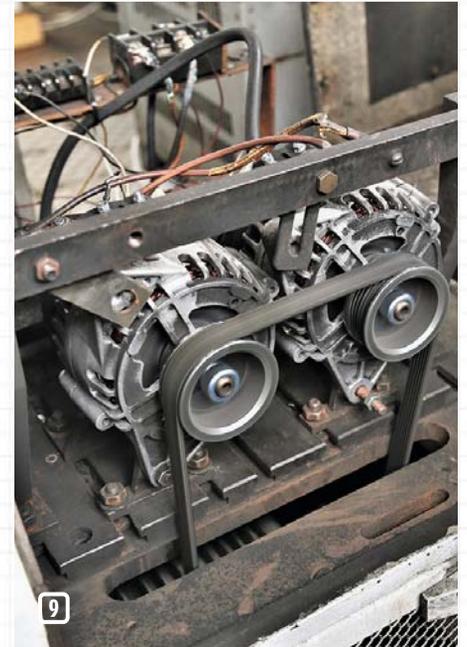
операции есть время для контроля всей выходящей с каждого поста продукции, а в конце сборочной линии абсолютно все изделия проходят проверку на соответствие заявленным характеристикам. Например, каждый ротор перед сборкой генератора обязательно проходит проверку на отсутствие дисбаланса и межвиткового замыкания, и только после этого, снабженный



7



8



9



10



11

- 7 8 Сборка, проверка и упаковка стартеров для грузовиков.
- 9 Ресурсные испытания генераторов.
- 10 Тесты стартера дизельного двигателя.
- 11 Испытания в морозильной камере.
- 12 Склад готовой продукции.

индивидуальным клеймом контролера, отправляется на следующую операцию. В месяц цех выпускает около 25 000 генераторов в различных модификациях от 70 до 140 ампер (всего более 90 наименований изделий) и порядка 5000 стартеров для легковых и грузовых автомобилей. Кроме того, завод выпускает большой ассортимент комплектующих для стартеров и генераторов. И уж коль скоро мы заговорили о продукции, выпускаемой под брендом ELTRA, то нужно упомянуть и производимые здесь же сопутствующие детали к стеклоомывателям, термостаты и температурные датчики, блоки сигнальных ламп...

В заключение стоит отметить еще пару моментов, которые станут дополнительными аргументами для тех, кто еще не совсем доверяет качеству продукции отечественных производителей. Во-первых, путь к производственным линиям, как изделий, требующих модификации, так и новых образцов продукции, здесь начинается с отдела главного конструктора, где методом компьютерного моделирования, а затем и путем создания опытных образцов, ведется работа по созданию

новинок или усовершенствованию существующих изделий. Во-вторых, завод «ПРАМО-Электро» располагает лабораториями с самым современным оборудованием для испытаний. Сотни включений стартеров с имитацией запуска двигателей, многочасовые ресурсные испытания генераторов, тесты в климатических, морозильных,

солевых камерах, проверки на работу в условиях высокой запыленности... И, конечно же, сравнения по всем параметрам отечественной продукции под маркой ELTRA с образцами ведущих мировых производителей электрооборудования. При этом победы последних «за явным преимуществом» здесь не отмечены. □



12



БЕЗ МАСЕЛ НЕ ОСТАНЕМСЯ

АЛЬТЕРНАТИВА ПРОДУКТАМ ИМЕНИТЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ПОКИНУВШИХ РОССИЙСКИЙ РЫНОК, ОБ ОТСУТСТВИИ КОТОРОЙ ТАК МНОГО ГОВОРИЛИ ПЕССИМИСТЫ, СУЩЕСТВУЕТ. ОЧЕРЕДНЫМ ПОДТВЕРЖДЕНИЕМ ЭТОМУ СТАЛО МОТОРНОЕ МАСЛО ROLF ULTRA, ОТМЕЧЕННОЕ НЕ ТОЛЬКО ШИРОКОЙ ЛИНЕЙКОЙ И ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ, НО ЕЩЕ И ПОИСТИНЕ РЕВОЛЮЦИОННЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ РЕШЕНИЯМИ

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО ROLF LUBRICANTS GmbH

АРГУМЕНТЫ

Здесь все просто. Следуя режиму санкций, такие компании, как Castrol, Shell, Mobil, Total и иже с ними, в одночасье «обнулили» свой бизнес в России, освободив отличающийся высокой маржинальностью рынок премиальных масел. Правда, занять «свято место» было не так просто: потенциальные соискатели должны были обладать соответствующими компетенциями в области разработки и производства «синтетики», владеть необходимыми технологиями и, с учетом непростой логистики поста-

вок, иметь локализованное в России производство. В 2021 году ROLF Lubricants GmbH и SINTEC Group подписали партнерское соглашение об эксклюзивной дистрибуции продуктов немецкой компании на территории Российской Федерации и СНГ, и в сентябре этого года на рынок был выведен очень интересный продукт – синтетическое моторное масло ROLF Ultra. Важно, что ROLF Lubricants GmbH – одна из немногих зарубежных компаний, сохранивших свое присутствие в России, а это означает и допуск к сырью от ведущих мировых поставщиков, включая производителей присадок, и использование оригинальных рецептур, и соответствие стандартам API, ACEA и ILSAC.

ОСОБЕННОСТИ

Ведущие мировые производители смазочных материалов давно работали над созданием базовых масел не из нефти, а синтезируя их из газа. В теории процесс был разработан еще в начале XX века, но промышленное применение он обрел значительно позже. Компания Mobil разработала технологию ПАО (полиальфаолефины), основанную на синтезе из этилена, а в 2014 году специалисты Shell реализовали технологию GTL (Gas-To-Liquid, «из газа в жидкость»), в ходе которой метан частично окисляется находящимся в воде кислородом и высвобождается водород, после чего из полученного в результате этой реакции «синтез-газа» на катализаторе синтезируются жидкие углеводороды. Обе технологии успешно использовались в производстве синтетических масел, но каждая из них помимо сильных сторон имела и определенные недостатки. Так технология ПАО позволяла получить базовое масло, обладающее отличными низкотемпературными свойствами, но специфическое строение молекул затрудняло растворение в такой «базе» пакета присадок. Для улучшения процесса смешивания





в продукт приходилось вводить компоненты, способные растворять присадки. А вот «неорганическая» технология GTL позволила получить продукт, в котором, во-первых, практически отсутствуют примеси, и, во-вторых, молекулярное строение которого обеспечивает хорошее соединение с пакетом присадок. Правда, низкотемпературные свойства базового масла, произведенного по технологии GTL, уступали характеристикам, которые обеспечивала технология ПАО. Инженеры ROLF Lubricants GmbH решили объединить две технологии в новой рецептуре, что позволило получить продукт с уникальными свойствами – синтетическое масло ROLF Ultra.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Благодаря синергии ПАО и GTL, разработчикам удалось максимально раскрыть все сильные стороны двух технологий. В первую очередь это низкотемпературные характеристики, которые превзошли показатели лидеров рынка синтетических моторных масел. Так, температура застывания масла Shell Helix Ultra 5W-40 достигает -50°C , у Mobil 1 FS 5W-40 – это -53°C , а показатель ROLF Ultra равен -61°C . Кроме того, ROLF Ultra обладает самой низкой среди конкурентов динамической вязкостью при отрицательных температурах, демонстрируя 19 100 мПа·с при норме не более 60 000 мПа·с. Это значит, что и запуск двигателя при экстремальных температурах будет легче, и, благодаря хорошей прокачиваемости масла, защита трущихся

деталей с самого начала работы мотора станет надежнее. Важной характеристикой является и такой показатель, как щелочное число, по которому можно судить о «работоспособности» пакета присадок, наделяющих масло специальными свойствами. При норме не менее 10 мгКОН/г, у ROLF Ultra этот показатель составляет 12,79 мгКОН/г (Shell Helix Ultra – 10,99 мгКОН/г, Mobil 1 FS – 12,2 мгКОН/г).

Расход на угар также следует отнести к важным характеристикам моторного масла, и тесты на «термостойкость» у масла ROLF были пройдены успешно: температура вспышки у ROLF Ultra – 250°C , а у Shell Helix Ultra и Mobil 1 FS более низкая – 238°C . На высоте и ресурсные характеристики ROLF Ultra, обладающего высокими показателями термоокислительной стабильности. Здесь стоит вспомнить про теорию, о которой говорилось выше. Те самые однородные молекулы ПАО, которые могли доставить

хлопоты при смешивании «базы» и пакета присадок, способствуют низкому уровню летучести масла, что обеспечивает пролонгированный срок эксплуатации. По этому показателю (всего 6,5%) ROLF Ultra находится на одном уровне с Shell Helix Ultra и опережает Mobil 1 FS.

В заключение стоит отметить, что синтетические моторные масла Rolf Ultra соответствуют требованиям и имеют допуски от ведущих автопроизводителей, таких как Porsche,

Mercedes-Benz, BMW, PSA Peugeot

Citroen, Renault и многих других. Производство Rolf Ultra локализовано в городе Обнинске Калужской области на площадке одного из крупнейших технопарков УПЕС и осуществляется под контролем компании Rolf Lubricants Vostok, а ассортимент линейки новых масел включает десять наиболее востребованных в России спецификаций классов вязкости от 0W-20 до 5W-50. □



Ассортимент включает десять наиболее востребованных спецификаций классов вязкости от 0W-20 до 5W-50.



АВТОСЕРВИС. ЧЕМ СЕРДЦЕ УСПОКОИТСЯ

ВЫСТАВКУ MIMS AUTOMOBILITY MOSCOW 2023 БЕЗ ВСЯКИХ НАТЯЖЕК МОЖНО НАЗВАТЬ ГЛАВНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ МЕРОПРИЯТИЕМ НЫНЕШНЕГО ГОДА. ЭТО КАСАЕТСЯ И ЧИСЛА ЭКСПОНЕНТОВ, И КОЛИЧЕСТВА ПОСЕТИТЕЛЕЙ, И ВОЗМОЖНОСТИ ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ, КОТОРЫЕ КАСАЛИСЬ И РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА, И ПЕРСПЕКТИВ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ **□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА И КОМПАНИЙ**

■ На самом деле, с вектором развития автомобильной промышленности все более-менее понятно. По крайней мере, в ближайшей перспективе. Куда больше автомобилистов волнует тема обслуживания автомобилей. Качество запасных частей и масел,

ВЫСТАВКА СТАЛА ТОЙ ПЛОЩАДКОЙ, ГДЕ ИНФОРМАЦИЮ МОЖНО БЫЛО ПОЛУЧИТЬ ИЗ ПЕРВЫХ РУК.

прибывающих к нам по цепочкам параллельного импорта, особого доверия не вызывает, «отлучение» российских производителей смазочных материалов от международных допусков и одобрений заставляет относиться к продукции этого сегмента

с настороженностью... В этой ситуации выставка MIMS Automobility Moscow 2023 стала как раз той площадкой, где информацию можно было получить либо непосредственно от производителей, либо от представителей дистрибуции, готовых «за качество продукции ответить». Нужно отметить, что желающих заполнить ниши, освободившиеся после ухода с российского рынка зару-





бежных компаний, оказалось немало. А качество целого ряда продуктов, которые предлагаются на российском рынке, вызывает оптимизм.

Масштабная экспозиция была представлена компанией Sintec Group, где в качестве приоритетного направления выбрана разработка и производство моторных масел для разных видов автомобильного транспорта. Очередным подтверждением этому стал вывод на рынок очень интересного продукта – синтетического моторного масла ROLF Ultra (подробно о новинке читайте на стр. 60–61). Компания «Аллея Групп», импортер и эксклюзивный представитель мировых брендов, традиционно представила целый ряд марок смазочных материалов и технических жидкостей. Это и турецкая компания Opet, основными видами деятельности которой стало производство и реализация коммерческого и промышленного топлива, а также моторных масел и средств по уходу за различными видами техники. Еще один представитель Турции – концерн Belgin, которому принадлежит бренд моторных масел Lubex. Также здесь была представлена уже неплохо известная в России марка моторных масел Vizol, которые выпускаются в Германии. Немецкие корни и у марки geinWell, под которой производятся моторные масла, автохимия и сопутствующие товары для сервисного обслуживания техники. В ассортименте компании Lubrigard пред-

ставлены премиальные смазочные материалы, изготовленные на основе высококачественного импортного сырья и имеющие регистрацию международных классификаций API и ILSAC (интервью спредставителем Lubrigard читайте на стр. 67). Широкую линейку профессиональной автохимии представила на своем стенде компания «Тосол-Синтез». Это и антифризы FELIX, и тормозные жидкости ROSDOT и AWM – продукция, которую используют более 10 000 автосервисов и дилерских центров, а также многие автолюбители.

Смазочные материалы под брендом Lubrico представил официальный эксклюзивный дистрибьютор в РФ «Пром Ойл Сервис». Продуктовая линейка этой компании со штаб-квартирой в Турции насчитывает более 400 наименований. При производстве используются базовые масла ведущих мировых нефтяных

компаний, а также присадки Lubrizol, Infineum, Afton и Chevron-Oronite. Продуктовая линейка Lubrico насчитывает более 400 наименований. Качество продукции подтверждается наличием допусков от таких производителей транспортных средств, как MB, Volvo, MAN и Renault и других. Уже традиционно в российских выставках принимает участие еще один турецкий бренд – Petrol Ofisi. Эта крупнейшая топливная компания Турции также имеет в своем ассортименте линейку смазочных материалов для легковых и грузовых автомобилей.

Премиальная линейка масел была представлена LUBREX FZC, одной из крупнейших компаний в ОАЭ по производству смазочных материалов, завод которой расположен в свободной экономической зоне в Шардже. Используемая в производстве 3-я группа базовых масел вырабатывается из легкосернистой

«
КАЧЕСТВО ЦЕЛОГО РЯДА ПРОДУКТОВ, КОТОРЫЕ ПРЕДЛАГАЮТСЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, ВЫЗЫВАЕТ ОПТИМИЗМ
 »»



нефти стран Персидского Залива, что положительно влияет на их эксплуатационные характеристики. Масла Lubrex сертифицированы API и имеют официальные допуски ведущих производителей автомобилей и спецтехники, таких как Mercedes Benz, VW, BMW, Porsche, MAN, Volvo и других. Эксклюзивным партнером и представителем LUBREX FZC на территории России и стран СНГ является компания Lubrex Russia (ООО «АА Индустриал»).

Группа компаний «Форсаж» начала свою деятельность в сфере комплексного обеспечения горюче-смазочными материалами в 2001 году, а в 2016-м началось строительство собственного автоматизированного за-



вода блендинга технических масел Forsage Lubricants. Работа на заводе полностью автоматизирована, а все важные показатели контролируются на всех этапах: от поступления сырья и загрузки ингредиентов до выпуска готовой продукции. География поставок не ограничена Российской Федерацией и странами СНГ – продукция экспортируется в Азию, Африку и страны Ближнего Востока.

Моторные масла, смазочные материалы и технические жидкости под брендом Xenol выпускаются турецкой компанией XENOL ENERJI SAN. VE TIC. A.S., которая была образована в 2006 году и в настоящее время является одним из ведущих производителей смазочных материалов и специальных жидкостей. Ассортимент Xenol включает продукты для легковых и грузовых автомобилей, мототехники, спецтехники, промышленные масла, пластичные смазки и антифризы. Вся продукция имеет необходимые спецификации и закрывает большую часть потребностей российского рынка. Уже более года компания NOMAD LUBRICANTS поставляет в Россию смазочные материалы, которые производит на своей фабрике в Аджмане (ОАЭ), и этот рынок определен как приоритетный. Рост продаж обусловлен расширением ассортимента продукции для легковых автомобилей, получением новых одобрений автопроизводителей и качественным наполнением российского склада. Продукция хорошо себя показала зимой, а также была проверена в лабораториях, что развеяло главные опасения российского потребителя. В разделе запасных



**СТЕНДЫ
МНОГИХ КОМПАНИЙ
ДЕМОНСТРИРОВАЛИ
ПРЕКРАСНЫЕ ПРИМЕРЫ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ.**

частей и комплектующих явно прослеживалась синергия работы на российском рынке как отечественных производителей, так и представителей зарубежного бизнеса. Производственное объединение «Трек» с заводом в городе Миасс специализируется на производстве и реализации деталей подвески и рулевого управления для автомобилей как отечественных, так и иностранных марок. Шаровые опоры, наконечники рулевых тяг, стойки стабилизатора, изделия из полиуретана... Это далеко не весь перечень выпускаемой «Треком» продукции. Важно и то, что большая ее часть производится по полному технологическому циклу – отковки и штамповки до сборки упаковки. Важно отметить, что ряд деталей, производимых на этом предприятии, поставляется на конвейеры производителей автомобилей и мототехники. Конкуренцию в этом сегменте запчастей российской компании готова составить турецкая Teknopot, развивающая свой бизнес в России (интервью с представителем компании читайте на стр. 16-17). Еще один пример эффективной работы в новых условиях – бренд ELTRA, под которым выпускаются стартеры, генераторы, термостаты, датчики, блоки контрольных ламп и омыватели лобового стекла. На стенде была представлена как продукция завода, идущая на конвейеры ведущих автопроизводителей России, так и перспективные разработки (подробно о заводе «ПРАМО-Электро» читайте на стр. 56-59).

Одним из самых представительных по числу направлений бизнеса был стенд Управляющей компании «Карвилль». Под брендом Luzar выпускаются радиаторы и комплектующие систем охлаждения, Trialli «отвечает

за целый ряд компонентов – от амортизаторов, деталей подвески и тормозной системы, до ШРУСов и глушителей, STARTVOLT – это стартеры, генераторы и другая электрика, AIRLINE представляет автомобильные аксессуары, Carville Racing – товары для автоспорта и тюнинга автомобилей. Споры о перспективах электромобильности не прекращаются, но, хотим мы этого или нет, это будущее автопрома. ООО «РЭНЕРА» – активно развивающийся отраслевой интегратор Росатома в области накопителей энергии. Компания разрабатывает и производит тяговые литий-ионные батареи для электротранспорта и стационарные системы накопления электроэнергии для электросетевого комплекса.

На стенде ГК «Современные транспортные технологии» был представлен бренд g-part, номенклатура которого обновилась более чем на 400 товарных позиций, которые имеют высокую востребованность и успешно заменяют продукты компаний, ушедших с российского рынка. Продукцию g-part изготавливают на высоко-





технологичных контрактных производствах по заказу ГК «СТТ».

С уходом зарубежных производителей изменилась ситуация и в шинной отрасли. Но и в этом случае «святое место» пустым останется ненадолго. Продолжают работу российские производители, а линейки шин,

предлагаемые представителями Китая, все больше расширяются. Что касается MIMS Automobility Moscow 2023, то сложилось впечатление, что представители шинной индустрии делегировали полномочия крупнейшей в Китае компании Triangle, представившей в своей внушительной экспозиции все направления своего бизнеса в России – от легковых и легкогрузовых шин, до продуктов для грузовиков. Среди наиболее интересных новинок – подготовленная к летнему сезону 2024 шина для легковых автомобилей Triangle Effect Sport TN202. По сравнению с предыдущей моделью Triangle Reliex Touring TE307 у нее улуч-

шены характеристики по торможению на сухом и мокром покрытии и снижены показатели сопротивления качению.

На стее под брендом FQ, с «пропиской» во Владивостоке, были представлены продукты японской компании Fujito, в ассортименте которой есть смазочные материалы и технические жидкости, фильтры и аккумуляторы. В этом году компания отмечает 35-летний юбилей. Начав с небольшого предприятия, сегодняшняя Fujito Corporation представляет собой компанию с внушительным числом артикулов выпускаемой продукции. Правда, что касается такой позиции, как фильтры, и по количеству, и по качеству японцев вполне может превзойти российский производитель – компания «Невский фильтр». В ассортименте Санкт-Петербургской компании имеются все виды фильтров для импортных и отечественных легковых и грузовых автомобилей, строительной и дорожной техники, заправочных агрегатов, станков и химических производств... Быстро был расширен и перечень продукции 45 товарных групп, выпускаемой под брендом MEGAPOWER на заводах Китая, Турции и России и продающейся в 68 регионах нашей страны. В ассортименте представлено более 4000 позиций запасных частей для европейских, корейских и российских легковых и грузовых автомобилей.

Это лишь малая часть из того, что было показано на выставке MIMS Automobility Moscow 2023, которая получилась по-настоящему представительной. Что касается большого количества посетителей, то их интерес к тому, на каких машинах мы будем ездить и как их будем обслуживать, вполне закономерен. Больше всего порадовало число участников, в массе которых российские производители, взявшие курс на импортозамещение, не потерялись. Что касается зарубежных компаний, среди которых доминируют представители Китая, Турции и ОАЭ, то большинство из тех, кто предлагает на нашем рынке по-настоящему качественные продукты, утверждают, что в Россию они пришли надолго. □

«**ЗАРУБЕЖНЫЕ КОМПАНИИ, ПРЕДЛАГАЮЩИЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ПРОДУКТЫ, УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО В РОССИЮ ОНИ ПРИШЛИ НАДОЛГО**»



ЗА КАЧЕСТВО НАШИХ МАСЕЛ ОТВЕЧАЕМ

СИТУАЦИЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ НЕПРОСТАЯ. ВЫБОР ПРОДУКТОВ ОБШИРЕН, А ВОТ УРОВЕНЬ ДОВЕРИЯ К ТЕМ САМЫМ ПРОДУКТАМ, МЯГКО ГОВОРЯ, НЕВЫСОК. О МАСЛАХ БРЕНДА LUBRIGARD МЫ ПОГОВОРИЛИ С КОММЕРЧЕСКИМ ДИРЕКТОРОМ АЛЕКСАНДРОМ ПЛАТОНОВЫМ

□ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

❶ **НАСКОЛЬКО ШИРОКА ЛИНЕЙКА СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ LUBRIGARD, ЕСТЬ ЛИ В НЕЙ ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ?**

❶ В первую очередь хочу отметить то, что LUBRIGARD – это смазочные материалы премиального сегмента. Что касается ассортимента, то номенклатура очень широкая: от масел для легковых и коммерческих автомобилей, до продуктов для строительной техники и промышленных масел. Есть даже смазки для оборудования пищевой промышленности.

МЫ ПРОИЗВОДИТЕЛИ, И НЕСЕМ ПОЛНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ТЕ ПРОДУКТЫ, КОТОРЫЕ ВЫВОДИМ НА РЫНОК.

❷ **СЕГОДНЯ НА РЫНКЕ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ОЧЕНЬ МНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЙ. В ЧЕМ КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО LUBRIGARD?**

❶ Наши основные производственные площадки расположены в таких крупных промышленных центрах, как Шанхай и Стамбул, а продукция производится на заводах, оснащенных самым современным оборудованием. Кроме того, производство за рубежом дает нам доступ к высококачественному сырью, в том числе и к присадкам, выпускаемым «большой четверкой». Это очень важный момент. Например, использование пакетов присадок Afton Chemical позволило нашей линейке масел LUBRIGARD SUPREME официально получить сертификацию API SP. Ранее мы занимались брендами Petro-Canada, Texaco и Chevron, хорошо знакомы с их формуляциями, знаем, что такое рынок премиальных масел. Весь этот опыт лег в основу создания продукции под брендом LUBRIGARD. Мы, представляя премиальный сегмент, не конкурируем с предложениями масс-маркета и придерживаемся определенной ценовой политики, но, несмотря на нынешнюю волатильность курса рубля, стараемся делать наши продукты доступными для тех, кто привык пользоваться маслами премиальных линеек. Цена, конечно же, очень важная составляющая. Особенно в ситуации, когда на рынке много предложений, обеспеченных параллельным импортом, но не гарантирующих качество. Качество всех наших продуктов подтверждается многочисленными испытаниями, как лабораторными, так и полевыми. Многие российские производители сегодня, на всякий случай, рекомендуют проводить замену моторного масла через 5-7 тысяч километров пробега, а мы подтверждаем, что наши масла эффективно работают весь определенный автопроизводителем интервал. Что касается коммерческого транспорта, то, к примеру, в случае с китайскими грузовиками, наши продукты не только полностью соответствуют нормам межсервис-

ного интервала замены, но мы, благодаря нашим маслам, на 50% увеличили сроки безопасной эксплуатации.

❸ **МОЖНО ЛИ ГОВОРИТЬ О ТОМ, ЧТО ВЫ НЕ ПРОСТО ТОРГУЮЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ, А КОМПАНИЯ, ИМЕЮЩАЯ НЕПОСРЕДСТВЕННОЕ ОТНОШЕНИЕ К РАЗРАБОТКЕ И ПРОИЗВОДСТВУ ПРОДУКТОВ?**

❶ Мы уже не торгующая организация! Мы производители, и несем полную ответственность за те продукты, которые выводим на рынок. Все рецептуры наших масел адаптированы к российским условиям. Например, мы большое внимание уделяем низкотемпературным свойствам, также учитываем эксплуатацию с использованием не всегда качественного топлива, особенно дизельного. Мы четверть века занимались дистрибуцией, но сегодня штат наших сотрудников пополнился технологом, который находится в постоянном контакте с производственными площадками и отвечает за разработку наших новых продуктов. Кроме того, мы постоянно и многоступенчато контролируем все процессы: от входного контроля сырья, приходящего на заводы, до проверки готовых масел, как выходящих с заводов, так и поступающих на наш склад. Нашу проверку проходят и базовые масла, и присадки, невзирая на то, что получаем их от поставщиков с мировыми именами. Могу привести только один пример. С 2011 года мы работаем с лабораторией МИЦ ГСМ, и за это время было проведено более 18 000 различных исследований. А за один лишь прошлый год мы в разных лабораториях провели 3500 исследований.

❹ **НАСКОЛЬКО ГИБКО LUBRIGARD МОЖЕТ РЕАГИРОВАТЬ НА ТРЕБОВАНИЯ РЫНКА?**

❶ Сейчас на российском рынке активизировались китайские автопроизводители, и мы на этот факт не могли не обратить внимание. Стандарты европейцев или, скажем, японцев нам понятны, а вот на китайском рынке, помимо сертификатов API и ACEA существует

еще и собственный стандарт GB, который не только объединяет европейские и североамериканские одобрения, но и по ряду пунктов предъявляет более жесткие требования к маслам. И вот этому стандарту полностью соответствуют не только наши новые моторные масла, но и ряд продуктов индустриальной группы. □





КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

ТРИ МОДЕЛИ НА КОНВЕЙЕРЕ

Калининградский завод «Автотор» приступил к сотрудничеству с китайской компанией JMC. На конвейере предприятия стартовало производство трех моделей бренда. Речь идет о компактном городском грузовичке Carrying полной массой 3,5 и 5 тонн, среднетоннажнике Conquer и пикапе Vigus.



Сотрудничество «Автотор» и JMC предусматривает организацию высокотехнологичного производства автомобилей и создание условий, необходимых для обеспечения устойчивого спроса на высококачественную автомобильную продукцию. При достижении показателей экономической эффективности проекта, стороны планируют расширение сотрудничества, включая разработку плана по увеличению производственных мощностей для выпуска автомобилей JMC и обеспечение соответствующих инвестиций.

По достижении необходимого объема производства, предусмотрен поэтапный переход на выпуск автомобилей JMC по полному циклу со сваркой и окраской кузовов. В рамках действующего соглашения о сотрудничестве стороны разрабатывают план по дальнейшему наращиванию добавленной стоимости, создаваемой на территории России, опираясь на приоритеты развития отечественного автопрома. Коммерческие автомобили подготовлены для оснащения широкой гаммой универсальных и специальных надстроек, включающих фургоны различного назначения, рефрижераторы, автогидроподъемники, мусоровозы, эвакуаторы и др.

ФОРМУЛА ДОСТАВКИ

Компания «Спецавтоинжиниринг» разработала электромобиль на базе фургона Sollers Argo. Машина предназначена для городских перевозок. Sollers Argo EV оборудован электродвигателем EV Электро мощностью 130 кВт, емкость тяговой литий-железофосфатной батареи – 80 кВт·ч. Бортовой источник электропитания обеспечивает автомобилу запас хода до 300 км.

Электрофургон Sollers Argo оборудован грузовым отсеком 9 м³, который позволяет вместить до четырех европалет. По словам авторов проекта, такой грузовой электромобиль отлично подходит для районов с плотной городской застройкой благодаря малому радиусу разворота. Машина будет предлагаться в вариантах полной массой 2490 и 3490 кг. Стандартная комплектация предусматривает гидроусилитель руля, кондиционер, фронтальные подушки безопасности, задние парктроники, системы ABS+EBD. Премьера новинки состоялась на выставке MIMS Automobility Moscow. Ранее сообщалось, что компания «Соллерс» готовится к запуску серийного производства легких коммерческих автомобилей Sollers с электрической силовой установкой.



ВЫДЕРЖИТ ЛЮТЫЙ ХОЛОД

Автозавод «Урал» на форуме «Армия 2023» продемонстрировал новую модель арктического автобуса Урал-427701-75. Машина с колесной формулой бхб предназначена для эксплуатации в труднодоступных районах Арктической зоны России.

В отличие от варианта, показанного год назад, автобус снабдили однообъемным кузовом, рассчитанным на перевозку 22 пассажиров по временным дорогам («зимни-



кам») и сложным участкам при температурах до — 50 °С. Цельнометаллический закрытый кузов с вклеенным остеклением уменьшенной площади и двумя дверьми (одна входная передняя и одна запасная задняя) имеет увеличенную толщину утеплителя панелей и двухслойное ветровое стекло.

Салон оснащен двумя независимыми отопителями (по 4 кВт каждый), основным 35-киловаттным отопителем с системой распределения воздушных потоков и кондиционером. Имеются вентиляционные люки с вентиляторами в крыше и сдвижные форточки в передней части. К услугам пассажиров — удобные автобусные сиденья, два откидывающихся столика, USB-розетки, встроенные беспроводные зарядки для телефонов и туалет, расположенный в задней части кузова.

Благодаря применению широкопрофильных шин, автобус обеспечивает низкое удельное давление на опорную поверхность, что повышает его проходимость. Модель оборудована модернизированными агрегатами, которые прошли испытания на первом прототипе арктического автобуса в условиях Якутии. Речь идет о дизельной рядной «шестерке» ЭК-5 мощностью 310 л. с., механической 9-ступенчатой КП с демультипликатором и «раздатке» с блокируемым межосевым дифференциалом.





КАМАЗ ЛИЗИНГ

НОВОСТИ



ЗАКЛЮЧИТЕ ДОГОВОР

Кто может заключить сделку с «КАМАЗ-ЛИЗИНГ»? Сделку по приобретению грузовика в «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» могут заключить как юридические лица, так и индивидуальные предприниматели. Основные требования, которые предъявляет «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» своим партнерам – лизингополучатели должны быть действующими и зарегистрированными организациями, предоставить необходимый перечень документов, который обязательно проанализирует служба риск-менеджмента. С перечнем обязательного пакета для заключения сделки с лизинговой компанией «КАМАЗ» можно ознакомиться на сайте «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» в разделе «Как взять технику в лизинг?».

«Сегодня клиенты «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» находятся практически во всех регионах страны. Это предприятия малого и среднего бизнеса, крупные логистические компании, которые работают в машиностроении, строительстве, сельском хозяйстве, нефте- и газодобывающей промышленности, торговле, лесном и жилищно-коммунальном хозяйстве», – отмечает генеральный директор АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Андрей Гладков.



МАШИНА, КОТОРОЙ ПОДВЛАСТНЫ СТИХИИ



КАМАЗ-5490 с пробегом

Полуприцепы-рефрижераторы ТОНАР

Газодизельная и дизельная модификации

Модели 2018-21 года выпуска
в отличном состоянии

Реализация по цене независимой оценки

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

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

www.kamaz.ru, www.kamazleasing.ru

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

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



ОТ 63 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ

«Соллерс» объявляет о снижении тарифов при использовании сервиса подписки на автомобили Sollers Atlant и Argo. При оформлении подписки на 36 месяцев и ежегодном пробеге не более 30 тыс. км, ежемесячный платеж за грузовик Sollers Argo с бортовым кузовом и тентом составит 62 775 рублей. Для цельнометаллического фургона Sollers Atlant со средней длиной колесной базы при тех же условиях подписки платеж составит 79 560 рублей (с НДС).

Стоимость подписки зависит от срока действия договора и годового пробега автомобиля. В нее входят ТО автомобиля у любого официального дилера на территории РФ, помощь на дороге, круглосуточная техническая поддержка, телематика, сервис по работе со штрафами ГИБДД и др. Подписка обладает важными финансовыми преимуществами: отсутствие первоначального взноса сохраняет оборотные средства в основном бизнесе, а зафиксированный арендный платеж на весь срок действия договора, включающий все траты, кроме моек и топлива, позволит спрогнозировать расходы на автопарк.



В ПАРТНЕРСТВЕ С ЕВРОПЕЙЦАМИ

На территории ОЭЗ «Алабуга» начинается производство магистральных полуприцепов бренда Wagnermaier. Компания «Вагнермайер Руссланд» создана в рамках совместного предприятия с ведущим европейским производителем прицепной техники. Модельный ряд включает в себя тентованные, бортовые и контейнеровозные полуприцепы. Производственная линия оснащена новым высокотехнологичным оборудованием для сварки, окраски и сборки полуприцепов. Уровень локализации в перспективе должен достигнуть 75%. Для обеспечения бесперебойного процесса производства формируется перечень приоритетных отечественных поставщиков деталей и комплектующих. В настоящее время на заводе завершаются пусконаладочные работы. Общая площадь производства составляет 9500 м². На предприятии будет создано 250 новых рабочих мест, а объем инвестиций в расширение присутствия бренда Wagnermaier на российском рынке достигнет 560 млн рублей.

Для справки: по данным НАПИ, рынок новой прицепной техники в первом полугодии составил 20 965 единиц. Продажи полуприцепов выросли на 29,3%, до 18,2 тыс. штук, а продажи прицепов, наоборот, упали на 10,4%.



РАЗОШЛИСЬ ПО РЕГИОНАМ



Компания Odin Group – уполномоченный дистрибьютор грузовой техники бренда Sany в России – поставил клиентам через свою дилерскую сеть первую партию седельных тягачей D495A 4x2. Отгрузки прошли в Санкт-Петербурге, Липецке, Самаре, Саратове, Екатеринбурге и Оренбурге.

Первыми тягачами, поставленными российским заказчиком, стали магистральник Sany D495A с колесной формулой 4x2, а также Sany D525A

с колесной формулой 6x4, ориентированный на тяжелые региональные перевозки.

Грузовики оснащены двигателем Sany Power, коробкой передач Fast Gear, мостами Hande. Поставляемые тягачи укомплектованы камерами кругового обзора, системой мониторинга усталости водителя, ассистентом предупреждения о риске фронтального столкновения и схода с полосы и другими системами, обеспечивающими безопасность водителя и перевозимого груза.

Современные IT-решения, внедренные Odin Group, договоренности компании с заводом-производителем позволяют дилерам самостоятельно принимать решения по ремонту, в том числе и гарантийному, не заставляя клиентов ждать ответа от производителя или дистрибьютора. При этом условия гарантии максимально приближены к европейским.



КОНКУРЕНТ «ГАЗЕЛИ»

В России начинаются продажи малотоннажных грузовиков BAW. Автомобили полной массой до 3,5 тонн обладают грузоподъемностью до 1,5 тонн. Машины, впервые представленные широкой публике на выставке MIMS Automobility Moscow, подойдут для предпринимателей, маркетплейсов, хозяйственных людей и повседневных целей.

Грузовики BAW представила компания BNM (Build New Mobility), которая планирует привозить в РФ автомобили лишь на первых порах, а в планах – локализация сборки. В России BAW представлены с одно- и двухрядной кабиной, но длина авто от этого не меняется – почти 6 м. Переменной в данной случае является длина грузовой платформы, варьирующаяся от 3 до 3,7 м. Ширина составляет 1,78 м.

BNM готовит две версии грузовиков для РФ: на метане и бензине. Объем двигателя в обоих случаях равен 2,0 л, мощность – 122 и 133 л.с. Коробка передач – безальтернативная 5-скоростная «механика», привод – задний. Специально для Москвы будет доступна версия авто полной массой две тонны, однако сроков ее появления не называют. Не уточняются и цены на новинку, но, по предварительным данным, стоимость составит менее 2,4 млн рублей. Это дороже, чем бортовая «Газель Бизнес 4x2», за которую просят от 2 149 000 рублей, но доступнее, чем Next стоимостью от 2 661 000 рублей.

НОВОСТИ

СЕРВИС MAN СТАЛ МУЛЬТИБРЕНДОВЫМ

Сервисные станции компании «МТБР» (ранее «МАН Трак энд Бас РУС») продолжают работу по ремонту и обслуживанию грузовых автомобилей и автобусов в России. Филиалы «МТБР» в Москве и Санкт-Петербурге предоставляют клиентам сервисные услуги по ремонту грузовых автомобилей, а также оригинальные или идентичные оригинальным запасные части производства сертифицированных поставщиков MAN и «МТБР».

Предприятия «МТБР» поддерживают гарантийное обслуживание и производят работы по сервисным контрактам MAN. Также филиалы «МТБР» в этом году получили статус официального сервисного партнера компаний Sinotruk и FAW Truck. Сегодня филиалы сотрудничают с более чем 15 крупнейшими интернет-площадками, поставляющими запасные части, и ежедневно получают детали со своего центрального склада, расположенного в Московской области, поэтому срок ожидания некоторых запчастей сокращается до нескольких часов.

Сервисные станции регулярно проводят обучение и аттестацию механиков в соответствии с регламентированными требованиями MAN и требованиями брендов-партнеров.



НИКОЛА УХОДИТ ИЗ ЕВРОПЫ

Iveco Group N.V. объявила, что после заключения соглашений с Nikola Corporation, ее «дочка» Iveco S.p.A. приобрела немецкую компанию Nikola Iveco Europe, которая теперь будет переименована в EVCO (Electric Vehicles Company, англ. Компания по производству электромобилей).

Iveco Group имеет лицензию на продолжение разработки программного обеспечения для управления транспортными средствами для совместно спроектированных электрических грузовиков с аккумуляторными BEV и водородными топливными элементами FCEV.

Nikola получает лицензию на технологию Iveco S-Way для Северной Америки и поставку соответствующих компонентов от Iveco Group, а также совместную собственность на интеллектуальный приоритет Generation 1 eAxles, технологии, разработанной совместно с брендом силовых агрегатов Iveco Group, FPT Industrial.

Добавим, премьера электрического магистрального тягача Iveco, получившего название Iveco Heavy Duty BEV, состоялась в парке Ньюбургринга в рамках кольцевой гонки Truck Grand Prix 2023.



30
ЛЕТ

Лизинг автомобилей КАМАЗ

от 0% до 7 лет
аванс срок лизинга

Особые условия
страхования



KAMAZ

SBER LEASING

8-800-555-00-99

8-800-555-55-56

www.kamaz.ru

www.sberleasing.ru

callcentre@kamaz.org

info@sberleasing.ru



ОТ ФАНТАСТИКИ К ПРАКТИКЕ

Schaeffler и VDL Groep совместно изучают возможность разработки и производства нового поколения беспилотных микроавтобусов. Компании намерены объединить свои технологические компетенции и опыт в области системного проектирования, разработки, производства и общественного транспорта. Для реализации этой концепции мобильности Schaeffler и VDL Groep будут сотрудничать с компанией Mobileye, которая предоставит для пассажирских шаттлов системы автономного движения.



Ожидается, что в ближайшие годы спрос на услуги беспилотных автобусов резко возрастет, особенно во многих крупных городах Европы, Северной Америки. Поэтому уже сейчас оба партнера ведут переговоры с властями и операторами общественного транспорта о запуске пилотных проектов. Согласно дорожной карте, тестирование автомобилей на улицах, скорее всего, станет возможным уже с 2025 года.

VDL Groep является новатором в таких областях, как производство автобусов и автомобилей, а также европейским лидером в электрификации тяжелых транспортных средств. Schaeffler – ведущий мировой поставщик автомобильных систем и компонентов для электрифицированных силовых агрегатов, а также инновационных систем рулевого управления. Компания представила автомобильное шасси, которое сочетает в себе полностью электрическую трансмиссию, дистанционную систему управления и аккумуляторную батарею в едином модульном решении.

ФУРГОН ЗА 3,3 МИЛЛИОНА

В России стартовали продажи китайского цельнометаллического фургона Dongfeng K33-561. Автомобиль, длиной 5750 мм, с колесной базой 3610 мм, доступен к заказу в различных модификациях: от пассажирской версии, до версий социального и специального назначения. Машина оснащается дизельным двигателем M9T-600 мощностью 136 л. с., крутящим моментом 370 Нм, экологического класса Евро-6, который работает в сочетании с 6-ступенчатой механической КП. Привод – передний, тормоза – дисковые. Минимальный радиус разворота составляет 13,5 м. Базовая комплектация включает кондиционер, круиз-контроль, парктроники, камеру заднего вида и светодиодные фары. Доступ во вместительный грузовой отсек объемом 11,68 м³ осуществляется через боковую сдвижную и задние распашные двери, открывающиеся на угол 270 градусов. При снаряженной массе 2535 кг, допустимая полная масса составляет 3970 кг.

Дистрибьютором малотоннажных автомобилей Dongfeng в России является компания «Коммерческие автомобили Дунфен». Стоимость цельнометаллического фургона Dongfeng K33-561 составляет 3,3 млн рублей.



С ЗАБОТОЙ О ПРИРОДЕ

ГК «Современные транспортные технологии», крупнейший дистрибьютор коммерческой техники, в партнерстве с компанией Synergetic завершила акцию «Эко-NN», которая прошла этим летом в Нижнем Новгороде, Москве и Санкт-Петербурге. В рамках проекта каждый желающий мог внести свой вклад в защиту окружающей среды и сдать пластиковые бутылки на площадках специально организованных пунктов сбора, по которым курировала электрическая «Газель e-NN». Общий



вес собранного пластика составил более 3 тонн.

На протяжении трех месяцев электромобиль «Газель e-NN» перемещался по различным районам Нижнего Новгорода, Москвы и Санкт-Петербурга, где жители могли сдать вторсырье на переработку и получить в подарок моющие средства марки Synergetic за каждые 10 сданных бутылок. На всех точках сбора работали кураторы проекта, готовые ответить на вопросы о сортировке и переработке мусора, а также рассказать об альтернативах пластмассовой упаковке. Экологическая инициатива, направленная на формирование полезных привычек и создание новых ценностей в жизни людей, получила большой отклик — жители приходили к пунктам сбора всей семьей, делая шаг навстречу осознанному потреблению.

ЮБИЛЕЙНАЯ



УАЗ представил юбилейную версию «буханки». Выпуск новой модификации семейства СГР (старый грузовой ряд) приурочен к 65-летию оригинальной модели УАЗ-450 образца 1958 года. Новинка отличается кузовом, окрашенным защитным покрытием «Раптор» в желтый или зеленый цвет, и не-сет шильдик «65 лет»

на левой боковине кузова. В салоне появилась белая двойная прострочка сидений, обитых износостойкой тканью с водоотталкивающей пропиткой, и настил пола с противоскользящим покрытием.

«Буханка» получила силовые бамперы, экспедиционный багажник с лестницей, защиту рулевых тяг, лебедку, внедорожные шины Maxxis AT980, легкоъемное тягово-сцепное устройство и запасное колесо на специальном выносном кронштейне в задней части автомобиля. Все оборудование установлено на заводе, сертифицировано и не требует отдельной регистрации в ГИБДД.

В оснащение юбилейной модификации включены аккумулятор повышенной емкости, выведенные на раму сапуны мостов, подогрев передних сидений и опциональная принудительная блокировка дифференциала «Спрут Авто».

Технически автомобиль не изменился и по-прежнему оснащается 112-сильным 2,7-литровым атмосферным бензиновым двигателем, 5-ступенчатой механической КП, подключаемым полным приводом и мостами «Спайсер» с блокировкой заднего дифференциала.

С КОНВЕЙЕРА – НА СТЕНД

На заводе двигателей «КАМАЗ» появился третий стенд для испытаний двигателей Р6. Необходимость нового оборудования продиктована ростом объемов производства рядной «шестерки». Первые два стенда появились еще при запуске производства двигателей Р6 в 2018 году. Монтаж третьего начался в декабре минувшего года и закончился в мае, два месяца потребовалось на пусконаладочные работы. На одном стенде можно испытать до 30 единиц Р6 в день. Двигатель приходит к испытательным боксам непосредственно с конвейера сборки.

«Шестерка» отличается от «восьмерки» габаритами и массой: если последние весят около 850 кг, то Р6 тяжелее на 300 кг. Двигатель V8 устанавливается непосредственно в стенд с помощью крана-укосины, а его более современный собрат – на специальную тележку, на которой и подключается к стенду. Испытания двигателя Р6 занимают вдвое меньше времени: на камазовскую «восьмерку» уходит около часа, на «шестерку» – порядка 35 минут, 15 из которых занимает установка и снятие движка. Испытатели проверяют мощность и крутящий момент мотора, расход топлива, температуру масла и охлаждающей жидкости, а также другие параметры. Сейчас производственные мощности составляют 12 тыс. двигателей Р6 в год. В 2024 году объем производства увеличится до 30 тыс. единиц. Не исключено, что потребуются и четвертый испытательный стенд.



KAMAZ

KAMAZ-54901

- КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ КАБИНА ШИРИНОЙ 2,5 М С РОВНЫМ ПОЛОМ
- ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ KAMAZ МОЩНОСТЬЮ 460 Л.С.
- МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА С СЕНСОРНЫМ ЭКРАНОМ И НАВИГАЦИЕЙ
- МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ ДО 120 000 КМ



KAMAZ-ЛИЗИНГ

- АВАНС от 0%*
- ЛИЗИНГОВЫЕ КАНИКУЛЫ
- РАСПРОДАЖА KAMAZ-5490 С ПРОБЕГОМ

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФХД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автотехники KAMAZ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



ЖМС НА СЛУХ ЗВУЧИТ ПОЧТИ КАК американская GMC. Игра букв или здесь есть место для творчества? Познакомьтесь с JMC Vigus у меня получилось, хотя знакомство оказалось весьма скоротечным. Тем не менее определенные впечатления о китайском пикапе составить удалось.

В 2007 году на выставке «Интеравто» в Москве был показан пикап JMC Baodian грузоподъемностью 825 кг. Можно сказать, что тот автомобиль приходится прапрадядком Vigus, но последний не является переделкой старой машины. Один зарубежный ресурс утверждает, что новая модель построена на собственной платформе Jiangling. То, что нынешний коммерческий «китаец» похож на такие пикапы, как Ford Ranger и Mazda BT-50, это ничего. Иногда дельные мысли имеют свойство приходиться в головы людям в разных странах почти одновременно.

Традиционно такие рамные грузовички снабжены дизельным мотором

и подключаемым полным приводом. Грузоподъемность среднеразмерных пикапов обычно не превышает 500 кг, хотя встречаются исключения. У большинства таких LCV задняя подвеска рессорная. Китайский JMC Vigus отвечает этой концепции на все 100%. Экземпляр, который собирают в России, длиной 5345 мм. У машины турбодизель объемом 2,4 л, мощностью 130 л. с. и крутящим моментом 315 Нм. Дипломатично уточним, что двигатель разработан с оглядкой на компанию Ford.

Передняя подвеска — независимая торсионная, на двойных поперечных рычагах. Задняя — зависимая рессорная. В каждой рессоре — пакет из пяти листов переменной длины. Такая подвеска является неким компромиссом: и тяжелый груз довезет, и пассажиров не растрясет.

Дополнительно пока неизвестно, какова будет грузоподъемность машины в России по документам, однако у нас этот пикап официально можно будет эксплуатировать с прицепом. Работы по адаптации тягово-сцепного устройства для грузовичка проведены силами одного из российских предприятий по выпуску прицепной техники. Размеры грузовой платформы Vigus составляют 1475x1475x500 мм. Неплохо, учитывая, что это четырехдверная пятиместная версия.

Тормоза — дисковые, рычаг стояночного тормоза — по старинке механический. Полный привод — подключаемый, «шайба» его активации находится на передней панели слева от руля. Он, кстати, регулируется только по высоте и делает от упора до упора всего четыре оборота. Коробка передач — механическая, пятиступенчатая. Для других рынков есть пикапы с автоматической коробкой от китайской «дочки» ZF, но смеем предположить, что русифицированная версия останется с «механикой». Ее рычаг, к слову, ходит с небольшим усилием, но это новая машина.

Салон простой. Совсем. На передней панели много заглушек, имеются

ИГРА БУКВ

JMC VIGUS ПОЛНАЯ МАССА: 2500 КГ
НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: С 2024 Г. ЦЕНА: Н. Д.

КАЛИНИНГРАДСКИЙ «АВТОТОР» ПРИСТУПИЛ К СОТРУДНИЧЕСТВУ С КИТАЙСКОЙ КОМПАНИЕЙ ЖМС. НА ЗАВОДЕ СТАРТОВАЛО ПРОИЗВОДСТВО ТРЕХ МОДЕЛЕЙ БРЕНДА, СРЕДИ НИХ — ПИКАП VIGUS □ МАКСИМ ПРИХОДЬКО □ ФОТО АВТОРА



они и на руле. Пока по умолчанию есть две подушки безопасности, ABS и EBD от Bosch, а также система контроля давления в шинах, светодиодные указатели поворотов сзади и дневные ходовые огни. Пикап оснащен кондиционером. Надеемся, что в отечественной версии он тоже останется.

Современной приметой можно считать цветной дисплей мультимедиа-системы, управлять которой можно кнопками на руле. На увиденном экземпляре место сопряжения усилителя капота сделано весьма спорно: если так останется и на российской версии, это прямой путь к скорому появлению ржавчины. Кузов машины снизу ничем не защищен — для эксплуатации в нашей стране потребуется антикор.

Итого: пикап не произвел впечатление современной коммерческой машины. JMC Vigus сделан очень просто, хотя мелкому бизнесу это наверняка понравится. Обслужить грузовичок можно будет как самому, так и в любом автосервисе. Задняя подве-

ска намекает на возможность установки на грузовик массы специализированных надстроек. В качестве универсальной семейной машины пикап слишком незатейлив, хотя окончательно все будет упирается в цену и полную массу при российской сертификации.

По данным Ассоциации европейского бизнеса, за первую половину этого года новых пикапов в России было продано 3717 штук (рост всего на процент по сравнению с 2022 годом). У JMC Vigus

в этом смысле есть определенные перспективы, тем более что планом развития совместного проекта завода «Автотор» и JMC предусмотрена разработка программы локализации. Стороны рассчитывают, что привлечение производителей локализованных автокомпонентов будет способствовать повышению конкурентоспособности автомобилей JMC на российском рынке. □



- 1 Современной приметой можно считать цветной дисплей мультимедиа-системы.
- 2 Передняя подвеска — независимая торсионная, на двойных поперечных рычагах.
- 3 Салон простой. Совсем. На передней панели много заглушек, есть они и на руле. Полный привод — подключаемый, «шайба» его активации находится на передней панели слева от руля.
- 4 В кузове предусмотрены крепления для груза.
- 5 «Вигус» отличают гармоничные пропорции кабины и грузовой платформы. В заднем бампере сделана специальная площадка — ступень, обеспечивающая удобный доступ к грузовой платформе.



JMC VIGUS

Колесная формула	4x4
Полная масса	2459 кг
Габариты (ДхШхВ)	5345x1828x1728 мм
Колесная база	3085 мм
Размер грузового отсека	1475x1475x500 мм
Двигатель	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, 2,4 л, 130 л. с., 315 Нм
Коробка передач	5-ступенчатая, механическая
Подвеска (передняя/Задняя)	независимая торсионная / зависимая рессорная
Тормоза	дисковые
Размерность шин	255/70R16
Конкуренты	Dongfeng DF6, Great Wall Wingle 7



РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

CHERY TIGGO 8 PRO MAX

Спереди обновленный Tiggo 8 Pro Max отличается от дорестайлинговой версии только подсвечиваемой эмблемой, при этом корма полностью новая. Интерьер изменился кардинально. На торпедо кроссовера по-прежнему стоят два 12,3-дюймовых дисплея, но все, что их окружает — изменило форму и содержание. Под центральными дефлекторами обдува появились сенсорные кнопки управления климат-контролем, а в перечне опций теперь есть проекционный дисплей. Силовой агрегат (197-сильный турбомотор 2.0 с 7-ступенчатым роботом) остался прежним, но поставщика муфты полного привода поменяли: вместо BorgWarner теперь это ZF, благодаря чему кроссовер стал чуть быстрее и экономичнее. Базовое оснащение Tiggo 8 Pro Max включает 18-дюймовые колеса, 6 подушек безопасности, обивку сидений из кожи, электропривод и вентиляцию передних кресел, полный «зимний пакет» (с обогревом руля, всех сидений и лобового стекла), полностью светодиодную оптику, панорамную крышу, систему кругового обзора с парктрониками и электропривод двери багажника. Кроссовер в максимальной комплектации стоит 4 581 000 р. Сюда добавили еще три подушки безопасности, кресло переднего пассажира с оттоманкой и массажем, 19-дюймовые колеса, вышеупомянутый проекционный дисплей и набор систем помощи водителю, включая адаптивный круиз-контроль с удержанием в полосе и прочими электронными ассистентами.



от **4 390 000** ₪



от **3 289 000** ₪

DONGFENG DF6

Этот пикап уже знаком россиянам: он появился в нашей стране еще в прошлом году. Но тогда к нам завезли небольшую партию машин, а позднее поставки напрямую через российское представительство Dongfeng и вовсе прекратились. И вот теперь эта модель зашла в Россию второй раз — уже через нового дистрибьютера, липецкий «Моторинвест». Этот пикап интересен тем, что является лицензионной версией Nissan Navara третьего поколения с некоторыми отличиями в дизайне и упрощениями в интерьере. Габариты Dongfeng DF6 — 5310x1850x1810 мм, размеры кузова — 1520x1520x475 мм. Полная масса пикапа составляет 2499 кг, а это значит, что для него разрешен въезд в столичный грузовой каркас. В России эта модель предлагается с двумя вариантами турбодизелей и подключаемым полным приводом Part Time. Базовый мотор ZD25T5 объемом 2,5 л развивает 136 л. с. и комплектуется 5-ступенчатой «механикой». Более современный 2,3-литровый двигатель M9T-60A выдает 163 л. с. — он доступен как с 6-ступенчатой МКП, так и с 8-ступенчатой АКП.

AITO M5, AITO M7

Компания «МБ РУС» (преемница «Мерседес-Бенц РУС») представила в России две новых «премиальных» марки из Китая — AITO и LiXiang. Бренд AITO был создан китайским телекоммуникационным гигантом Huawei совместно с Sokon Industry Group. Для российских покупателей будут доступны две модели — подзаряжаемые гибридные кроссоверы M5 и M7. AITO M5 (одноклассник Mercedes-Benz GLC) оснащен силовой установкой мощностью 496 л. с., а бензоэлектрической привод более крупного AITO M7 (этот кроссовера размерами с Mercedes-Benz GLE) развивает 449 л. с. Бренд LiXiang будет представлен в России подзаряжаемыми гибридными кроссоверами Li 7, Li 8 и Li 9, но цены на эти модели пока не анонсированы.



от **6 850 000** ₪

от **7 400 000** ₪

НОВЫЙ БИЗНЕС-КЛАСС

DONGFENG SHINE MAX. КОМПАНИЯ «МОТОРИНВЕСТ», ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ DONGFENG В РОССИИ, ПРИВЕЗЛА НА НАШ РЫНОК БИЗНЕС-СЕДАН SHINE MAX, КОТОРЫЙ СТАНЕТ ЗАМЕНОЙ УШЕДШЕЙ TOYOTA CAMRY.



УХОД С НАШЕГО РЫНКА ПОПУЛЯРНЫХ седанов бизнес-класса дал возможность китайским автопроизводителям познакомить россиян со своей продукцией и в этом сегменте. Один из немногих представителей бизнес-седанов из Поднебесной, который недавно добрался до России — это Dongfeng Shine Max. Привезла его в нашу страну компания «Моторинвест», которая известна своим заводом в Липецкой области, где собирают электрокары под маркой Evolute, а теперь она — еще и дистрибьютор марки Dongfeng в легковом сегменте.

Так что же представляет собой Dongfeng Shine Max? Это седан длиной 4,8 метра, построенный на модульной платформе DSMA с многорычажной задней подвеской и поперечным расположением силового агрегата с приводом на переднюю ось. В России он представлен исключительно в «топовой» комплектации, которая предполагает единственный вариант двигателя и трансмиссии. Китайский конкурент «Камри» оснащен 1,5-литровым турбомотором с непосредственным впрыском мощностью 190 л. с. и 7-ступенчатой роботизированной коробкой Getrag 7DCT300 с двумя «мокрыми» сцеплениями.

Благодаря большой колесной базе (2770 мм), Dongfeng Shine Max порадует пассажиров просторным задним рядом. Впечатлит и богатое оснащение седана, перечисление которого занимает целый лист А4 мелким шрифтом. Оно включает отделку сидений (передние — с электроприводом) перфорированной кожей, водительское кресло с вентиляцией и функцией



массажа, электронную приборную панель диагональю 12,3 дюйма, медиацентр с 10,25-дюймовым экраном, систему объемного звучания Jato с 9-ю динамиками, климат-контроль с воздуховодами для задних пассажиров, панорамный люк с автоматическим закрытием в случае дождя, камеры кругового обзора, парктроник, бесключевой доступ, электромеханический ручник и многое другое.

За безопасность китайского бизнес-седана отвечают шесть эйрбэгов и системы помощи водителю, вооруженные пятью камерами и радаром. У автомобиля есть адаптивный круиз-контроль с функцией удержания в полосе, система предупреждения о фронтальном и перекрестном столкновении, а также мониторинг слепых зон. Кроме того, в оснащение входит система предупреждения о приближении помехи при открытии двери.

Стоимость Dongfeng Shine Max на старте продаж зафиксирована на отметке 2 990 000 рублей. Но, учитывая ослабление рубля, новые поставки, скорее всего, будут уже по другой цене, так что есть смысл поторопиться с покупкой. Бизнес-седан уже доступен в салонах официальных дилеров в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Волгограде, Магнитогорске, Рязани и Тольятти. Компания «Моторинвест» также продолжает активно развивать дилерскую сеть марки в России и до конца года планирует открыть еще до 60 новых авторизованных точек продаж и обслуживания автомобилей Dongfeng. □



ПАРКОВКА



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

ПРИШЛИ СВОЙ ВОПРОС НА INFO@5KOLESO.RU

❏ В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ ЕХАЛА LADA GRANTA, А ВПЕРЕДИ НЕЕ – ЕЩЕ ДВА АВТОМОБИЛЯ, ОБА ВАЗ- 2107. ВОДИТЕЛЬ «ГРАНТЫ» ОБОГНАЛ ОДИН ИЗ АВТОМОБИЛЕЙ, А ДРУГОЙ НАЧАЛ СЪЕЗЖАТЬ С ДОРОГИ И ОКАЗАЛСЯ НА ВСТРЕЧНОЙ ПОЛОСЕ. «ГРАНТА» В ИТОГЕ ВРЕЗАЛАСЬ В ПЕРЕДНЕЕ КРЫЛО «СЕМЕРКИ», ПРИ ЭТОМ ВЫЕХАЛА ЗА СПЛОШНУЮ ПОЛОСУ ПРИ ОБГОНЕ. КАК ДУМАЕТЕ, КТО ВИНОВАТ?

❏ Не видя всех документов по этому делу и не выслушав объяснения водителей, достоверно определить виновного практически невозможно. «Общее правило» таково – в ДТП виноват тот, чьи действия находятся в прямой причинно-следственной связи между имевшими место событиями и наступившими последствиями. Говоря простым языком, виноват тот, чьи действия стали непосредственной причиной столкновения. Исходя из этого условия, можно допустить в первую очередь виновность водителя второго ВАЗ-2107, который совершал маневр поворота налево. Ведь если бы он этого маневра не совершал, «Гранта» бы спокойно его обогнала, и столкновения бы не произошло. В любом случае единственный орган, который вправе вынести решение о виновности кого-либо, – это суд.

❏ ЯВЛЯЮСЬ ГРАЖДАНИНОМ АРМЕНИИ, ЕСТЬ АРМЯНСКИЕ ПРАВА, НО ХОЧУ ПОЛУЧИТЬ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ В РОССИИ. ПРОШЕЛ ЗДЕСЬ АВТОШКОЛУ И ПОДАЛ ДОКУМЕНТЫ В ГИБДД, ГДЕ СДАЛ ТЕОРИЮ. СЛЫШАЛ, ЧТО ЭТОГО УЖЕ ДОСТАТОЧНО, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ПРАВА. НЕ МОГЛИ БЫ ВЫ ПОМОЧЬ МНЕ РАЗОБРАТЬСЯ В ДАННОЙ СИТУАЦИИ?

❏ Обмен иностранных водительских удостоверений возможен только после сдачи теоретического и практического экзамена. Исключение – трамваи и троллейбусы (категории Тм и Тб). Таковы требования постановления Правительства РФ № 1097 от 24.10.2014.

❏ НУЖНА ЛИ КАТЕГОРИЯ Е ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ГАЗ-3302 (РАЗРЕШЕННАЯ ПОЛНАЯ МАССА 3500 КГ) С ПРИЦЕПОМ (РАЗРЕШЕННАЯ ПОЛНАЯ МАССА 650 КГ), ИЛИ ДОСТАТОЧНО КАТЕГОРИИ В?

❏ Нет. Категории СЕ не требуется – статья 25 закона «О безопасности дорожного движения».

❏ НА УЛИЦЕ НА МЕНЯ И МОЮ ВНУЧКУ НАЕХАЛ КУРЬЕР НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТЕ. ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ МЫ С РЕБЕНКОМ УПАЛИ, УПАЛ И ВОДИТЕЛЬ САМОКАТА, ОДНАКО ОН БЫСТРО ПОДНЯЛСЯ И УЕХАЛ. У НАС ЛЕГКИЕ ШИШКИ И ИСПОРЧЕННОЕ НАСТРОЕНИЕ. Я ЗАПОМНИЛА НАЗВАНИЕ КОМПАНИИ НА БОЛЬШОЙ СУМКЕ КУРЬЕРА И НОМЕР НА СА-

МОКАТЕ. СЛЫШАЛА, ЧТО СЕЙЧАС МОЖНО ПРИЗВАТЬ САМОКАТЧИКОВ К ОТВЕТУ. ПОДСКАЖИТЕ, КАК ЭТО СДЕЛАТЬ?

❏ Чтобы привлечь самокатчика к ответственности, его сначала необходимо найти. Лучше для этого обратиться в полицию и передать им все имеющиеся у вас данные. Если они установят личность курьера, то вы сможете предъявить претензии либо непосредственно к нему, либо к его работодателю (в зависимости от того, находился ли он на работе в тот момент или ехал по личным делам).

❏ ПОПАЛ В АВАРИЮ ПЕРЕД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕЕЗДОМ. ПЕРЕЕЗД БЫЛ ДОЛГО ЗАКРЫТ, А Я ОПАЗДЫВАЛ НА ВСТРЕЧУ. РЕШИЛ РАЗВЕРНУТЬСЯ И ПОЕХАТЬ ДРУГОЙ ДОРОГОЙ. В ЭТОТ МОМЕНТ В МЕНЯ ВРЕЗАЛСЯ МОТОЦИКЛИСТ, КОТОРЫЙ ОБГОНЯЛ ПРОБКУ ПЕРЕД ПЕРЕЕЗДОМ ПО ВСТРЕЧНОЙ ПОЛОСЕ. КТО ВИНОВАТ В ЭТОМ ДТП?

❏ По «общему правилу» в ДТП виноват тот, чьи действия явились непосредственной причиной столкновения. Исходя из этого, скорее всего, в ДТП виноваты вы, так как не убедились в безопасности своего маневра перед его выполнением (пункт 8.1 Правил). Можно попытаться в суде доказать виновность мотоциклиста, но оценить перспективы такого процесса сложно, не видя никаких материалов.

❏ Я ПРИЗНАН ВИНОВНЫМ В ДТП. ПОТЕРПЕВШАЯ СТОРОНА ОБРАТИЛАСЬ В СТРАХОВУЮ КОМПАНИЮ ЗА КОМПЕНСАЦИЕЙ УЩЕРБА. СТРАХОВАЯ ВЫПЛАТИЛА 53 ТЫС. РУБЛЕЙ, А ДИЛЕР НАСЧИТАЛ РЕМОНТ ПОЧТИ НА 80 ТЫС. РАЗНИЦУ В 27 ТЫС. ПОТЕРПЕВШИЕ ТРЕБУЮТ С МЕНЯ, ПРИГРОЗИВ СУДОМ. ЧТО МНЕ ДЕЛАТЬ?

❏ Такое право у потерпевшей стороны есть. Если вы не компенсируете причиненный вред добровольно, они будут вынуждены пойти в суд. В суде сначала будет рассматриваться вопрос о правомерности выплаты страховщиком. И только если суд установит, что страховщик полностью исполнил

свои обязательства по выплате, он может взыскать оставшуюся сумму с вас, как с непосредственного виновника в ДТП.

❏ ПАРКУЯСЬ, НЕМНОГО ПРИТЕРЛА ЧЬЮ-ТО МАШИНУ И УЕХАЛА. ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ МНЕ ПОЗВОНИЛИ ИЗ ГИБДД И ПРИГЛАСИЛИ НА ДАЧУ ОБЪЯСНИТЬ ПО ЭТОМУ ФАКТУ. ЧТО МНЕ ЗА ЭТО ГРОЗИТ И МОЖНО ЛИ СЕЙЧАС ДОГОВОРИТЬСЯ С ХОЗЯИНОМ ТОЙ МАШИНЫ?

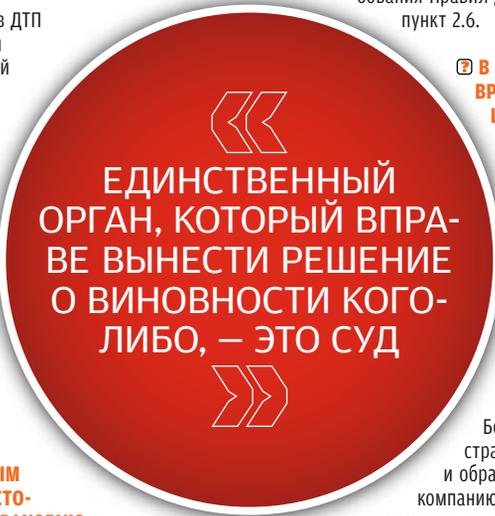
❏ К сожалению, так как вы оставили место ДТП, то даже если вы договоритесь с хозяином, это не спасет от административной ответственности. Часть 2 статьи 12.27 предусматривает за оставление ДТП лишение права управления от года до полутора или арест до 15 суток. Какими бы минимальными ни были повреждения на автомобилях, такое событие является дорожно-транспортным происшествием. И водитель в таком случае обязан соблюдать требования Правил дорожного движения – пункт 2.6.

❏ В ДЕРЕВНЕ МОЙ ВНУК ВРЕЗАЛСЯ НА МОТОЦИКЛЕ В СТОЯЩИЙ АВТОМОБИЛЬ. ГИБДД ВЫЗЫВАТЬ НЕ СТАЛИ, ТАК КАК НЕТ СТРАХОВКИ. ЕСЛИ МЫ ОФОРМИМ СТРАХОВКУ, А ПОТОМ ОБРАТИМСЯ В ГИБДД, ВЫПЛАТИТ ЛИ СТРАХОВАЯ ПОСТРАДАВШЕМУ УЩЕРБ?

❏ Нет, не выплатит. Более того, оформив страховку уже после ДТП и обратившись в страховую компанию, вы совершите мошенничество, за которое предусмотрена уже уголовная ответственность.

❏ МОЖЕТ ЛИ МОЙ СЫН, КОТОРЫЙ ОБУЧАЛСЯ НА ВОДИТЕЛЯ КАТЕГОРИЙ В И С В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ УЧИЛИЩЕ В 2004 ГОДУ, СЕЙЧАС СДАТЬ ЭКЗАМЕНЫ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ В ГИБДД?

❏ Срок действия документа об обучении не ограничен, так как это документ об образовании. Поэтому ваш сын может обратиться в ГИБДД для сдачи теоретического и практического экзаменов.



ТЕЛЕКАНАЛ

**АВТО
ПЛЮС**



НАШ АВТОЭКСПЕРТ

С 3 СЕНТЯБРЯ

ПО ВОСКРЕСЕНЬЯМ В 21:30





ПАРКОВКА

ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



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

ЗА РУЛЕМ С 1969 ГОДА, СДАВАЛ НА ПРАВА НА ГАЗ-51, ПЕРВАЯ СВОЯ МАШИНА –

«Запорожец». Естественно, за такой период времени забавных и не очень случаев у меня было много, но сейчас не об этом. За рулем теперь стал ездить гораздо реже – всякие болячки поднакопились, если куда надо – сноха подвозит или внук. Я старчески побрюзжу вот на какую тему: водители в кино, точнее, сериалах. Их сейчас на любой вкус, но уважаю наши, отечественные, про милицию-полицию. Как и что они расследуют – сказать не берусь, я проработал наборщиком в типографии. Я про то, какими их показывают, когда сюжет разворачивается в автомобиле. Товарищи дорогие, они в телевизоре все поголовно ездят непристегнутыми! На дорогу глядят мельком, все больше общаются друг с другом. Сейчас такое плотное движение в городах, только и успевай крутить головой по сторонам, а эти ребята спокойны, как навигатор из одного телефонного приложения. Вроде и мужики все приличные: за правду горой, за друга вступятся всегда и масса других положительных качеств, но как за рулем их показывают – смех один. И это из серии в серию, понимаете? Такое впечатление, что консультанты у них сплошь из уголовного розыска или прокуратуры, а из ГАИ никого! Я смирился, когда главный герой запросто паркуется прямо перед входом в отделение полиции: в кино возможно все, но почему они игнорируют ремень безопасности? У внука – простенькая иномарка, но и она доведет до белого каления звуком своих колокольчиков, типа пристегнись, или в кино все по-другому? Хоть бы подсказал кто актерам, что раз они играют героев, то экранный герой должен быть положительным во всем. С него же пример будут брать, иначе, откуда в названиях сериалов порядковые цифры сезонов типа «Полицейские войны 6», или «Тайны правосудия 10»? Выходит, смотрит народ эти «оперы», значит, нравятся. Но мне на таких водителей-разгильдяев смотреть тошно, честное слово. Подскажите уже киношникам, что непристегнутый водитель – преступник, и показывать это на всю страну нельзя! Если журнал такое напишет, возможно, сценаристы этих сериалов лишний раз «пристегнут» главного положительного героя, и тот «проживет» в телевизоре подольше. А заодно и мы с вами.

Д. И. Кудрявцев, Московская обл.

Рис. Виталия Поваричко



НАБОР ОТ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ Д. КУДРЯВЦЕВ

ЭТИМ ЛЕТОМ ПОЕХАЛИ

с семьей к дальней родне в Тверскую область. Хотели на море, но не случилось, однако мы не жалеем. Деревня находится в самых дебрях: лес, речка, грибы и рыбалка. Клев в самый раз моим пацанятам – один пескарник в полчас. Про дебри я не случайно упомянул – там реально дикие звери через дорогу перебегают!

Хорошо, что регистратор есть, пока жена телефон доставала, лиса только хвостом нам махнула.

В общем, если вам моря не надо, отправляйтесь отдыхать по России. Кучу впечатлений получите! Пару недель отпуска пролетели как один день, пора домой возвращаться. Выехали в 3 часа утра. Едем не спеша по местной дороге, ведущей в райцентр, оплот местной цивилизации. Кругом лес притихший, солнышко начинает собираться в свой дневной путь-дорогу. Жена попросилась за руль, я за штурмана, дети спят на заднем ряду. Машину проверил накануне, вроде все нормально, как вдруг ошутимый удар в левый бок – бах! С меня дремотное состояние тут же слетело, у жены паника – «я здесь ни при чем». Остановились. Выскочил, оббежал машину вокруг – все равно, ничего не отвалилось, тогда откуда звук удара? Внимательно посмотрели назад, а на дороге что-то лежит пестренькое. Подошли ближе – на грунтовке сова сидит, головой вертит. Размером с курицу домашнюю. Сидит как пьяная, крутит головой из стороны в сторону. Только мы подошли к ней поближе, как она собралась с силами, крыльями своими взмахнула и полетела в лес на брющем полете. Получается, что она спросонок в нас врезалась. Летела прямо, а тут наша машина, вот и встретились мы. Хорошо, что и птица не пострадала, и мы не в накладе. Перья совиные самортизировали. Жена после этого наотрез отказалась за руль садиться, типа зверье тверское совсем никого не боится. Ну и ладно, сам сел за руль, всю дорогу ехал-улыбался. Жалко дети это представление проспали. Поехали бы на море – разве в нас акула бы врезалась? Нет, конечно. Теперь в ближайшее время планируем в зоопарк сходить, на сов посмотреть.

Интересно же.

Н. Колосков, Санкт-Петербург

КАК УСТРОЕН АВТОПАРК

расскажем
и покажем



Подпишитесь
на электронную
рассылку
5koleso.ru/avtopark



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

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

arzi.ru индекс Э10444

ural-press.ru индекс 10444

podpiska.pochta.ru индекс ПН 355

Каталог Крыма индекс 22846



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

РЕКЛАМА
16+

ZIC TOP



ПРЕМИАЛЬНОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО

www.zicoil.ru/premium/

* Топ. Реклама.

