



КОРОЛЬ ЛЕВ
HYUNDAI MUSAFА

BAIC X75

ЗОНА КОМФОРТА



№ 5 (367) МАЙ 2024 □ 5KOLESО.RU

5 КОЛЕСО



EXEED TXL ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

ТЕСТЫ

- GEELY COOLRAY
- JETOUR DASHING
- LADA VESTA SW CROSS

МОТОПАРК

- BMW R 1300 GS



СРАВНЕНИЕ CHERY TIGGO 7 PRO MAX И GEELY ATLAS PRO



БОЛЬШОЙ И МАЛЕНЬКИЙ
СРАВНЕНИЕ
CHERY TIGGO 4 PRO И HAVAL M6





ЛУКОЙЛ

GENESIS



ВАШ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР



АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ВРЕМЯ СТРАСТЕЙ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ

ПОЧЕМУ ЛЮДИ СТАНОВЯТСЯ СОБИРАТЕЛЯМИ РАРИТЕТОВ, СТАРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, НАПРИМЕР? ГОВОРЯТ, ЧТО, СКОРЕЕ ВСЕГО, ИМПУЛЬСОМ ПОСЛУЖИЛ ЭМОЦИОНАЛЬНЫЙ СЛЕД, ОСТАВЛЕННЫЙ В ДЕТСТВЕ.

СКАЖЕМ, КОГДА ПО ДОРОГАМ СТРАНЫ КОЛЕСИЛИ МНОГОЧИСЛЕННЫЕ модификации «Волги» (ГАЗ-21), в том числе и с летящим оленем на капоте, вы были совсем маленьким. Образ этого автомобиля прочно ассоциируется с той счастливой порой, когда и дома, и деревья были большими.

Возможности у каждого разные: у кого-то в коллекции 20 и более экземпляров, а у других один ЗАЗ-969 в гараже, приносящий радости владельцу больше, чем Aston Martin DBR 1 или Ferrari 250 GTO, по стоимости эквивалентных цене 3 тысяч таких ЗАЗов. Поиск таких сокровищ, а часто аутентичных деталей для них, иногда превращается во всепоглощающую страсть. И согласитесь, это далеко не всегда явление с отрицательным содержанием: есть страсть продуктивная, лежащая в основе созидательных процессов.

В частности, президент АВТОВАЗа Максим Соколов предложил поднять утилизационный сбор для автомобилей с двигателями объемом от одного до двух литров до 550 тыс. руб. в нынешнем году, увеличить сумму до 660 тыс. руб. в следующем, ну а к 2029 году довести ее до 1 млн руб. Хотя трудно представить, что будет значить к тому времени миллион в эквиваленте сегодняшних денег. Понятно, что руководитель горит желанием защитить интересы отечественных производителей. Что же в этом плохого? Главное — это не снизить долю в продажах отечественного автогиганта. По его словам, скидка, предоставляемая дилером на некий китайский полноразмерный внедорожник, иногда достигала 900 тыс. руб. С такой агрессивной маркетинговой политикой утилизационному сбору в 300 тыс. руб. уж никак не совладать. Получается, что с таким налогом гораздо выгоднее автомобили завозить, чем заводы с высокой степенью локализации у нас строить. Это, конечно, никуда не годится. Вот такая страсть, с которой

Максим Соколов защищает отечественного производителя, безусловно, пример страсти продуктивной, созидательной.

Но вернемся к автомобилям коллекционным. Сейчас даже представить трудно, что когда-то современные китайские кроссоверы могут стать олдтаймерами, ну как-то в голове не укладывается. Лично я думаю, что шансов больше у нашей «Нивы»: и история солидная, и доказал автомобиль свою жизнеспособность, время его проверило.

Хотя и еще один претендент на долгую жизнь имеется — это «Ларгус». Вот вы, наверное, хоть раз в жизни меняли одно место жительства на другое. При переезде всегда что-нибудь теряется, а что-то забываешь. А тут целое производство из Тольятти в Ижевск переместили. 15 мая его полностью запустят, а летом и электрический «Ларгус» на конвейер встанет. Это замечательно, поскольку автомобиль более чем востребован. У дилеров машин вообще не осталось. Если без изменений проживет, как «Нива», то тоже легендарным станет. Такое ни одному китайцу не под силу: столько лет с одной моделью протянуть — это явление выдающееся. По этому параметру мы только легендарному Volkswagen Beetle уступаем, а вот китайцам нас точно догнать не получится. □



Рис. Виталия Подвичего



8



12



16

ПОДИУМ

6 EXEED TXL

ПОЛИГОН

- 8** BAIC X75
- 12** HYUNDAI MUSAFА
- 16** CHERY TIGGO 7 PRO MAX ПРОТИВ GEELY ATLAS PRO
- 22** CHERY TIGGO 4 PRO ПРОТИВ HAVAL M6
- 28** JETOUR DASHING
- 32** LADA VESTA SW CROSS
- 36** GEELY COOLRAY
- 38** ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

МОТОПАРК

- 40** BALTMOTORS НА ВЫСТАВКЕ «МОТОВЕСНА»
- 41** LONCIN XWOLF 700L MUD
- 42** BMW R 1300 GS
- 44** GR 500
- 48** МОТОРНЫЕ МАСЛА ТАКАЙАМА



22

CHERY TIGGO 4 PRO ПРОТИВ HAVAL M6

МОТОРНОЕ МАСЛО

ROLF ULTRA



ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

GTL + PAO

ПАКЕТ ПРИСАДОК

INFINEUM

Реклама



Крайне низкий расход на угар

Не потребуются долива в межсервисные интервалы



Отличные низкотемпературные свойства

Превосходная прокачиваемость при низких температурах и температура застывания -61 °C дают максимальную защиту от износа двигателя при холодном пуске



Уникальная термоокислительная стабильность

Сохраняет свойства даже в высокофорсированных двигателях при самых жестких режимах эксплуатации в течение длительных периодов работы

Технология GTL (газожидкостная конверсия) + PAO (полиальфаолефины). Сделано из газа.

РЕКЛАМА



№ 5 (367) май 2024

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

РЕДАКЦИЯ НАТАЛЬЯ УМНОВА
 МАКСИМ ФЕДОРОВ
 СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР МАРИЯ ФЕДОРОВА
ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ АЛЕНА КЕЧИНА

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

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

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

WWW.SKOLESO.RU

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» Оформить подписку можно на сайте «Почта России»
 Подписка онлайн.
 Подписные индексы журнала «5 Колесо»:
 П8534 (интернет-каталог)
 Э14776 (интернет-каталог)
 Э14776 (интернет-каталог)
 22994 (печатный каталог)

podpiska.pochta.ru
 akc.ru/catalogs
 ural-press.ru
 Каталог Крыма

Тираж – 152 000 экземпляров СВОБОДНАЯ ЦЕНА
 Наименование: «5 Колесо».

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

Выходит с сентября 1993 года
 ООО «5К»

УЧРЕДИТЕЛЬ/ИЗДАТЕЛЬ

АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А

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

e-mail: info@skoleso.ru

Веб-сайт: www.skoleso.ru

ТИПОГРАФИЯ

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

Подписано в печать 25.04.2024

Дата выхода в свет 27.04.2024

ЖУРНАЛ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В ГОРОДАХ:

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

ТРАССА

50 «БАЙКАЛЬСКАЯ МИЛЯ»

ГАРАЖ

54 ДЕФИЦИТ АВТОЗАПЧАСТЕЙ

56 ЗАВОД GILSLAVED В КАЛУГЕ

58 ШАРОВЫЕ ОПОРЫ STR

60 ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ

62 БРЕНД TMI TATSUMI

64 ЗАВОД GAC В КИТАЕ

КОМТРАНС

68 НОВОСТИ

70 SOLLERS ATLANT L1N1

72 «ЗАВОД КДМ»

74 ШИНЫ ДЛЯ LCV

МАГАЗИН

76 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

78 ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ

80 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



**МЫ
В TELEGRAM**

@FIFTHKOLESOMAGAZINE



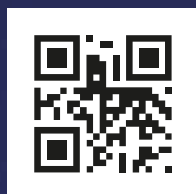
TATSUMI



タツミパフォーマンススペアパーツ

Автокомпоненты TMI TATSUMI

Японские традиции инженерного искусства



www.tatsumi.ru

Реклама

TecDoc®
DATA SUPPLIER

* поставщик данных



ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

ДО РОССИИ ДОЕХАЛ ОБНОВЛЕННЫЙ EXEED TXL: КРОССОВЕР ПОЛУЧИЛ НОВЫЙ САЛОН, А ТАКЖЕ ВАЖНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ.



ВНЕШНЕ ОБНОВЛЕННЫЙ EXEED TXL

отличают от предшественника 20-дюймовые колесные диски нового дизайна, а также хромированные элементы на бампере и решетке радиатора. При этом внутри кроссовер преобразился кардинально! Салон здесь полностью новый, и сделан он по лекалам EXEED RX. У новинки тот же руль с сенсорно-аналоговыми кнопками, слегка изогнутая панель на торпедо, куда встроены два 12,3-дюймовых экрана, новые дверные карты, а также аудиосистема Lion Melody с 23 динамиками и активным шумоподавлением. Кроме того, EXEED TXL впервые получил проекционный дисплей, на который выводится информация о скорости, запасе хода и подсказки навигации.

Новый медиасистема работает под управлением мощного 8-ядерного процессора

Qualcomm Snapdragon 8155, способного обрабатывать до 8 трлн операций в секунду. Рычаг переключения передач переместился на рулевую колонку, а на его месте на центральной консоли расположилась большая ниша с охлаждаемой беспроводной зарядкой мощностью 50 Вт. На стыке центральной консоли и торпедо появился минималистичный блок управления раздельным климат-контролем с системой ароматизации воздуха.

Сиденья тоже новые, с обивкой из кожи наппа. Водительское оборудовано электрорегулировками с памятью,

обогревом, вентиляцией и массажем, а также двумя встроенными в подголовник динамиками. Для переднего пассажира доступно сиденье повышенной комфортности с электрорегулируемой оттоманкой. Кнопки регулировки сидений теперь установлены на дверных панелях.

В зависимости от уровня оснащения, EXEED TXL комплектуется либо 1,6-литровым турбомотором форсированным со 186 до 194 л. с.

(крутящий момент 275 Нм), либо 197-сильным объемом 2,0 литра (крутящий момент 375 Нм). Но если «младший» двигатель,

как и прежде, оснащается 7-ступенчатым роботом Getrag с двумя сцеплениями

«мокрого» типа, то «старший» получил классический 8-ступенчатый автомат китайской марки Fuzhen, способный «переваривать» 400 Нм.

В базовое оснащение кроссовера входит адаптивный круиз-контроль, зимний пакет, полный привод, раздельный климат-контроль и многое другое. Цены на EXEED TXL с мотором 1,6 стартуют от 4 250 000 рублей. Двухлитровая версия стоит от 4 550 000 рублей.

На рынке представлены различные комплектации разного уровня оснащения. Подробности можно уточнить в официальных дилерских центрах EXEED. □





ЗОНА КОМФОРТА

BAIC X75 ЦЕНА: ОТ 2 990 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С МАРТА 2024 Г.

КОНЕЦ ГОРНОЛЫЖНОГО СЕЗОНА — ЕЩЕ НЕ ЛЕТО, НО УЖЕ И НЕ ЗИМА. КРОССОВЕР — УЖЕ НЕ УНИВЕРСАЛ, НО И ВНЕДОРОЖНИКОМ НЕ НАЗОВЕШЬ. КАК ЛЫЖНИК ХОЧЕТ ПОГРЕТЬСЯ В ЛУЧАХ ВЕСЕННЕГО СОЛНЦА, ТАК И Я ПОСТАРАЮСЬ ПОЛУЧИТЬ УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ НОВОГО BAIC X75 НА ДОРОГАХ ЮЖНОГО КАВКАЗА

□ ИЛЬЯ КУЛЯМИН □ ФОТО BAIC

МАРТ МЕСЯЦ В КРАСНОЙ

Поляне бывает разным. Погода в горах переменчива и может порадовать весенним солнцем, а может и удивить последними в сезоне снежными зарядами. Да и горные дороги вокруг в это время бывают покрыты снегом. Как покажет себя в таких условиях новый кроссовер от компании BAIC? Чтобы в этом разобраться, у нас было два дня в компании нового флагмана марки.

Парковка аэропорта Адлер порадовала южным солнцем. Пока есть время, обхожу автомобиль, прислушиваясь к внутреннему голосу: нравится или нет? Первое впечат-

ление нельзя произвести дважды. Фальшрадиаторная решетка интегрирована в бампер, фары там, где им и положено быть, а не на уровне противотуманок. Профиль — солидный, с выштамповками колесных арок, в которых разместились крупные колеса. Задняя оптика объединена световым элементом, в центре которого — надпись Beijing, что значит Пекин. Ведь Beijing Automotive Industry Holding Co. — крупный китайский холдинг с более чем полувековой историей и штаб-квартирой в Пекине. В него входят различные подразделения, в том числе совместные предприятия с Hyundai и Mercedes-Benz. В России все лег-

1 На флагманской модели хотелось бы видеть побольше физических кнопок.

2 Приборная панель лаконична и функциональна.

ковые автомобили бренда, представлены под маркой BAIC. Понять, о каком формате автомобиля идет речь, можно по индексу модели: U — седаны, X — кроссоверы, BJ — рамные внедорожники.

Конвейерная сборка автомобилей BAIC в Калининграде была организована в рекордные по меркам отрасли сроки, буквально за три месяца. X7 продержался в производстве совсем недолго, и с появлением обновленной версии,

на завод стали поставляться машинокомплекты BAIC X75. Сборка на заводе происходит по схеме SKD 4: на окрашенный кузов крепят узлы и агрегаты. О глубокой локализации производства говорить пока рано, скорее, о некой адаптации. На автомобиль устанавливается аккумуляторная батарея повышенной емкости, бачок стеклоомывающей жидкости увеличили в размерах и добавили в комплектацию кроссовера подогревы лобового стекла и форсунок стеклоомывателя. Адаптация модели к суровым российским условиям с холодными зимами проходила в регионе Хайлар — на севере Китая, где стрелка термометра зимой опускается ниже -40 градусов.

По словам представителей бренда, китайские партнеры внимательно относятся к пожеланиям российского рынка и готовы вносить необходимые изменения в конструкцию и комплектацию поставляемых моделей. Параллельно с поставками машинокомплектов формируется склад запчастей, создана дилерская сеть, а значит, есть возможность ква-



1

2

лифицированного технического обслуживания.

Дорога от Сочи до горнолыжного кластера Красной Поляны, в солнечную погоду с горными пейзажами за окном, мало кого из путешественников оставит равнодушным. Первое, что обращает на себя внимание — тишина в салоне. Ни шум 19-дюймовых зимних шин, ни звук двигателя или трансмиссии не мешает разговаривать в салоне. Огромная панорамная стеклянная крыша тоже добавляет приятной атмосферы в поездке.

Отделка салона представлена в двух вариантах: с черной либо коричневой «кожей». Светлый салон показался мне интереснее. Кресла — с множеством регулировок, включая поясничный подпор





ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

Кресло «штурмана», помимо подогрева, вентиляции и массажа, оборудовано оттоманкой.



ПРЕСТИЖНО

В подлокотнике заднего ряда сидений встроен пульт управления с большим сосредоточением кнопок.

оборотах. Этакий круизер, которому не важна выбранная передача, и крутить к красной зоне тахометра не имеет смысла. Быстрее не будет, а на ровной «полке момента» ехать комфортнее и тише.

Двигатель агрегатирован 7-ступенчатым преселективным роботом с двойным «мокрым» сцеплением от Shanghai Auto Transmission — DCT380. Традиционно индекс коробки обозначает, на какой максимальный момент она рассчитана. Есть неплохой запас, что положительно скажется на ресурсе агрегата. Переключения, при движении по трассе, незаметны. Робот достаточно покладистый и, если на седьмой передаче прожать педаль акселератора до конца, услужливо скинет до третьей. Управление режимами работы привычное. Смещением рычага влево включается спортивный режим.

Помощники водителя, в виде системы удержания в полосе, адаптивного круиз-контроля с автоматическим торможением, контроля мертвых зон, работают превосходно. За управление «круизом» и его основными функциями отвечает подрулевой переключатель. Радар не теряет впереди идущий автомобиль ни на трассе, ни даже в городе на 90-градусных поворотах. Система допускает полную остановку и начинает движение самостоятельно, если машина остановилась менее, чем на пять секунд. Либо достаточно тронуть педаль газа, и режим снова

КОНКУРЕНТЫ



Changan CS75
от 2 799 900 ₽



Haval F7
от 2 449 000 ₽



Kaiyi X7 Kunlun
от 2 997 900 ₽

и оттоманку для переднего пассажира. Передние кресла удобные, но достаточно узкие в бедрах. Подогрев и вентиляция передних сидений есть во всех комплектациях, а в Exclusive ими оснащены оба ряда и добавляется массаж в спинках четырех кресел.

Два верхних экрана объединены под одним стеклом. Приборная панель с привычной графикой отражает основную информацию в виде спидометра и тахометра, режимов движения и состояния автомобиля. Экран справа отвечает за мультимедийную систему и различные настройки. К нему больше всего вопросов. Качество перевода некоторых разделов меню требует исправления. Хорошо, что производитель собирает информацию о недочетах и при плановом ТО устанавливает обновленную про-

шивку. Минимальное количество физических кнопок в салоне привело к тому, что передний пассажир лишился возможности регулировать громкость мультимедийной системы: ее можно настраивать либо кнопками на руле, либо с панели между креслами задних пассажиров.

Двигатель представлен один — полуторалитровый 177-сильный A156T2H собственной разработки. С непосредственным впрыском (350 бар), двумя фазовращателями и особой гордостью инженеров — турбокомпрессором изменяемой геометрии. Это позволило получить крутящий момент 300 Нм уже с 1500 об/мин. Крутящего момента вполне хватает и для уверенного разгона на старте, и для движения по шоссе. Единственное, «задорным» двигатель не назовешь: в нем нет осязательного подхвата на высоких



- 1 Управление климатом и ассистентами водителя выведены на нижний дисплей.
- 2 Объем багажника уменьшен ради простора задних пассажиров.
- 3 Подкупающая опция — массаж на втором ряду сидений.



активируется. Очень удобно, протестировано в сочинских пробках.

Единственная система, которая спасовала — это автопарковщик. Алгоритм его работы достаточно интересен. Находясь рядом с парковочным местом, на центральном дисплее необходимо переместить контур автомобиля на предполагаемое место, и далее электроника все сделает сама. Очень забавно, но и попыток совладать с экраном было немало, да и тормоза при маневре выдавали такие звуки, что пришлось прекратить эксперимент. С другой

стороны, обладая камерами панорамного обзора, самостоятельно припарковать автомобиль даже на тесной парковке не вызывает никаких проблем. А вот выезжая с парковки, надо не забыть пристегнуться, иначе автомобиль никуда не поедет. Очень хорошая функция, дисциплинирует забывчивых. Нельзя тронуться и с открытой дверью, безопасность превыше всего. Хотя, если очень надо, например при парковке в сложных условиях, то можно. Достаточно принудительно выключить стояночный тормоз.

Когда на горном серпантине под колесами появился гравий, стали ощутимы вибрации непродессоренных масс. А колеса немаленькие, в зависимости от комплектации 235/60R18 или 235/55R19. Быстрая езда по проселку не стихия этого кроссовера. Не готов винить в этом инженеров, скорее это оборотная сторона комфорта при езде по асфальту. При активном прохождении связок поворотов, педаль тормоза показала несколько «ватной», хотя в городе тормозная система ведет себя образцово. Передняя подвеска Макферсон и задняя многорычажная активно борются с кренами кузова при резких перестроениях и езде по извилистой дороге. Лучшим комплиментом для автомобиля были слова заднего пассажира, который, выходя из машины, сказал: «Даже не укачало».

На момент проведения тест-драйва цены на BAIC X75 стартовали с 2 990 000 рублей за комплектацию Comfort с «маленькими» 18-дюймовыми колесами. При этом большинство комфортных функций доступны в базе. Максимальная комплектация Exclusive, включающая в себя массаж передних и задних сидений, двухцветную окраску кузова, систему кругового обзора, память передних сидений и оттоманку для пассажира, обойдется на 420 000 рублей дороже. □

ВОЖДЕНИЕ

В приоритете комфорт на хорошей дороге. Не стоит ожидать удовольствия от управляемости.

5

САЛОН

Количество опций зашкаливает. Но не все из них работают так, как вы ожидаете.

7

КОМФОРТ

Массаж, вентиляция, подогрев всего и везде подкушает.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ

Множество помощников для водителя облегчают вождение, особенно на дальних расстояниях.

9

BAIC X75

Габариты	4745x1892x1715 мм
База	2800 мм
Снаряженная масса	1700–1740 кг
Полная масса	2095 кг
Клиренс	200 мм
Объем багажника	410 л
Объем топливного бака	60 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1500 см ³ , 177/5500 л. с./мин ⁻¹ , 300/1500–4250 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая привод передний
Размер шин	235/60R18
Динамика	8,6 с до 100 км/ч
Расход топлива	8,2 л/100 км в смеш. цикле

✚ ШИРОКИЙ НАБОР ОПЦИЙ, ОТВЕЧАЮЩИХ ЗА КОМФОРТ В САЛОНЕ АВТОМОБИЛЯ. ПРОСТОРНЫЙ ВТОРОЙ РЯД.

☹ УЗКИЕ ПОДУШКИ ПЕРЕДНИХ СИДЕНИЙ. У ПЕРЕДНЕГО ПАССАЖИРА НЕТ ВОЗМОЖНОСТИ РЕГУЛИРОВАТЬ ГРОМКОСТЬ МУЗЫКИ.

ВЕРДИКТ

ЭТОТ КРОССОВЕР АДРЕСОВАН ЖИТЕЛЮ ГОРОДА ИЛИ ПРИГОРОДА, КОТОРОМУ НЕ НУЖНО ПРЕОДОЛЕВАТЬ БЕЗДОРОЖЬЕ ПО ДОРОГЕ ДОМОЙ ИЛИ НА ДАЧУ. КЛИРЕНС В 200 ММ ДОСТАТОЧЕН ДЛЯ КОЛЕИ В ОБЛЕДЕНЕЛОМ ДВОРЕ, А ВОТ ПОЛНОГО ПРИВОДА НЕТ. АВТОМОБИЛЬ ТАКЖЕ ПОДОЙДЕТ СЕМЬЕ, ЛЮБЯЩЕЙ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ. ЗДЕСЬ ПРОСТОРНЫЙ ЗАДНИЙ РЯД, ДА И ПОДОГРЕВЫ, ВЕНТИЛЯЦИЯ И МАССАЖ ВСЕХ КРЕСЕЛ НЕ ДОЛЖНЫ ПРОСТАИВАТЬ, ЗА НИХ ВЕДЬ ТОЖЕ ЗАПЛАТИЛИ...

7



КОРОЛЬ ЛЕВ

HYUNDAI MUSAFA ЦЕНА: ОТ 3 740 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

БЛАГОДАРЯ ПАРАЛЛЕЛЬНОМУ ИМПОРТУ РОССИЙСКИЕ АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ ПРОДОЛЖАЮТ ПОЗНАВАТЬ ОТТЕНКИ «СЕРОГО» РЫНКА ИНОМАРОК ПОПУЛЯРНЫХ БРЕНДОВ, КОТОРЫЕ МАССОВО ЗАВОЗЯТ К НАМ ИЗ КИТАЯ. КРОССОВЕР HYUNDAI MUSAFA — ОДИН ИЗ НИХ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА И ТИХОНА СИКУЛЕНА



1 Салон смотрится стильно, но голого пластика в отделке хотелось бы видеть поменьше.

2 На водительской двери есть крючок, на который можно повесить зонтик или пакет.

3 Электронная панель приборов понятна и без русификации.

МНОГООБРАЗИЕ МОДЕЛЬНЫХ линеек автомобилей привычных нам брендов, которые представлены на рынке КНР, поражает воображение. Причем некоторые из этих моделей созданы исключительно для Китая, но наших дилеров это не пугает: в отсутствие официальных поставок, они самостоятельно везут в нашу страну этих восточных «единорогов». Так, дилерский холдинг «Рольф» наладил импорт в Россию экзотического кроссовера Hyundai Musafa, чье имя «позаимствовали» у одного из главных героев мультфильма «Король лев». В Поднебесной он появился год назад, как преемник Hyundai ix35, и занял нишу между кроссоверами ix25 (так в Китае именуют «Крету») и Tucson. Длина почти 4,5 метра, современный дизайн в духе флагманского Hyundai Palisade, независимая задняя подвеска, 2,0-литровый атмосферный мотор и классический 6-ступенчатый автомат — не машина, а мечта?

Есть автомобили, которые живьем выглядят не так, как на фото. С Hyundai Musafa как раз такая история. Не в смысле, что в реальности он выглядит хуже или луч-

ше. Нет, в реальности он выглядит точно так же, как на фотографии: вполне современно и даже в некоторой степени оригинально, взять хотя бы «закольцованные» задние фонари. Но оценить по фото размеры модели, если рядом нет какого-то эталона-мерила, вы не сможете. И первое впечатление при очном знакомстве с новинкой, которая на картинках с определенных ракурсов действительно похожа на «Палисейд» — это то, что она довольно компактная. И это странно. Ведь новинка аж на 17,5 см длиннее экс бестселлера российского рынка кроссоверов, при этом по ширине она практически догнала, а по высоте даже обогнала «Туссан»! Но из-за огромных колесных арок, в которых «тонут» 18-дюймовые колеса, и скромного дорожного просвета, выглядят этот кроссовер как «Крета» на максималках...

А что внутри? Дверь закрывается с непривычно громким хлопком, который эхом отражается в пластмассовом салоне. Пластик здесь везде, причем в основном жесткий. И даже «тканевая» обивка торпедо на поверхность оказалась пластиковой имитацией. То, что

таким образом имитируют кожу, понятно. Но ткань... Чтобы хоть как-то оживить интерьер и сместить акцент с дешевых материалов отделки, дизайнеры не постыдились на хитрые формы и поработали с цветом. Салон смотрится затейливо. Передние дверные карты справа и слева выглядят по-разному, да и дефлекторы обдува на торпедо имеют два варианта дизайна: два вертикальных расположены по бокам мультимедийной панели с 12,3-дюймовыми экранами, и еще пара горизонтальных — этажом ниже. Под воздуховодами выступает белая накладку из глянцевого пластика: со стороны пассажира она трансформируется в отсек для хранения с плавной сдвигающейся крышкой. Вот только что там хранить, если по ширине сюда не влезет даже смартфон? Подсказкой стали фирменные фото с пудрой и губной помадой: оказывается, это косметичка!

Для управления температурой и потоками воздуха в салоне не нужно лезть в меню медиасенсора: под центральным экраном сделан отдельный блок с удобными крутилками и физическими кнопками. Вот только в нашей



комплектации это был обычный кондиционер, хотя на китайском рынке доступен и климат-контроль — для машины за 3,7 млн довольно скромно. Зато есть подогревы передних сидений — они включаются отдельными (сенсорными) кнопками на центральной консоли. На втором ряду подогревов сидений нет: только дефлекторы обдува в торце центральной консоли. Нет здесь и откидного подлокотника с подстаканниками. Но места достаточно даже для рослых седоков, а в спинку кресла переднего пассажира вмонтировано крепление для планшета: ребенок сможет посмотреть мультики в дороге. Эту же спинку можно сложить горизонтально, например, для перевозки длинномеров. Сидящий справа задний пассажир также может использовать откинутую спинку кресла как подставку для ног, но... здесь нужно договариваться с водителем — захочет ли он видеть возле себя вашу обувь.

Я уже настолько привык к нефиксируемому джойстику автоматических трансмиссий, которые китайцы поголовно ставят на все свои кроссоверы, что обнаружить в «Мусафе» старый-добрый рычаг было для меня неожиданностью. Здесь дизайнеры тоже приложили свою руку и вмонтировали в ручку небольшой монохромный дисплей, отображающий режим работы АКП. Необычно, но удоб-

ДЕТАЛЬНО



В задние двери встроены небольшие отсеки для хранения.



На спинке кресла переднего пассажира есть крепление для планшета.



Сложив спинку переднего кресла можно перевозить длинномеры.

- 1** Водительское кресло оснащено электроприводом.
- 2** Странно, что в машине стоимостью под 4 млн нет климат-контроля, но простенький блок управления температурой и потоками воздуха удобен.
- 3** На рычаге автомата есть окошко, где отображается режим его работы.
- 4** На втором ряду достаточно места в ногах и много воздуха над головой.

В багажнике нет шторки, а запаска прячется под днищем.

но! Рядом с рычагом — джойстик выбора режимов вождения, причем здесь предусмотрены отдельные режимы для обычных дорог и для бездорожья. Это забавно, учитывая, что бездорожья в Китае не найдешь днем с огнем, а там, где оно есть, проедет только настоящий внедорожник. У «Мусафы» же привод только на переднюю ось...

Двухлитровый мотор и относительно небольшая снаряженная масса, по идее, должны гарантировать кроссоверу отличную динамику. Но увы, 160 атмосферных «лошадей» — это не то же самое, что 160 «лошадей» турбированных. Тяги на низах для динамичной езды здесь катастрофически не хватает, и включение спортивного режима ситуацию особо не меняет: мотор громко рычит, коробка удерживает обороты до выхода на максимальный крутящий момент, но машина «не едет». В общем, шуму много, а толку мало. С другой стороны, спокойному водителю такой мотор понравится: он не провоцирует на агрессивную манеру езды и не «тупит» при старте на светофоре, как это

делают многие китайские модели с роботизированными трансмиссиями.

При таком темперементе говорить об управляемости было бы странно, но пару слов сказать нужно. Ни поругать, ни похвалить здесь «Мусафу» не за что. Едет он стабильно, предсказуемо, но без азарта — не помогает даже усилитель переменной производительности, изрядно утяжеляющий руль в режиме «Спорт». При этом чудес в плане энергоемкости подвески тоже ждать не стоит: неровности кроссовер обрабатывает так же, как и большинство его китайских сородичей. Что и не удивительно — специально для России машину никак не дорабатывали. Причем отсутствие адаптации прежде всего видно не по ездовым качествам модели, а по нерушифицированному меню медиасистемы и отсутствию привычных Apple CarPlay и Android Auto. Но если последние можно добавить, подключив к медиасистеме специальный блок (например, WizCar), то с англоязычным меню



придется жить: оно здесь навсегда. Если только российские Кулибины не сделают собственную прошивку, хотя при небольших объемах продаж модели это вряд ли будет рационально.

Что касается гарантии на автомобиль, то «Рольф» обеспечивает ее собственными силами за счет ремонтного фонда, в который отчисляется «копеечка» с каждого проданного автомобиля. С расходниками проблем нет (агрегатная база здесь унифицирована со многими популярными моделями Hyundai), а наиболее ходовые кузовные элементы уже есть на российском складе дилера. Все остальное привозится на заказ: доставка из Китая сейчас уже не занимает много времени. □

ВОЖДЕНИЕ

По динамике «сливает» турбированным кроссоверам меньшей мощности, управляется без азарта.



САЛОН

Эргономика продумана хорошо, дизайн интересный, но слишком много жесткого пластика в отделке.



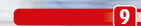
КОМФОРТ

Просторный задний ряд с держателем для планшета, но подогревы сидений — только спереди и нет климат-контроля.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Есть боковые подушки и водительские ассистенты, включая систему удержания в полосе.



БЛАГОДАРИМ ДИЛЕРСКИЙ ЦЕНТР «РОЛЬФ ОКТЯБРЬСКАЯ» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ.



HYUNDAI MUSAFА

Габариты	4475x1850x1685 мм
База	2680 мм
Снаряженная масса	1440 кг
Клиренс	180 мм
Объем багажника	539 л
Объем топливного бака	54 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1999 см³, 160/6500 л. с./мин⁻¹, 193/4500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая, привод передний
Размер шин	255/55R18
Динамика	185 км/ч; 11,1 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	11,6/6,7/7,0 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



Chery Tiggo 7 Pro от 2 700 000 р



Naval Jolion от 1 999 000 р



Jeasoo J7 от 3 049 900 р

- ⊕ ИЗВЕСТНЫЙ БРЕНД, ОРИГИНАЛЬНЫЙ ДИЗАЙН, ПРОСТОРНЫЙ САЛОН, МНОГО ЛЮБОПЫТНЫХ ФИШЕК В ИНТЕРЬЕРЕ, ПРОСТАЯ АГРЕГАТНАЯ БАЗА.
- ⊖ ВЫСОКАЯ ЦЕНА, НЕТ ПОЛНОГО ПРИВОДА, НЕТ КЛИМАТ-КОНТРОЛЯ, ДЕШЕВЫЕ МАТЕРИАЛЫ ОТДЕЛКИ.

ВЕРДИКТ



КОГДА «КРЕТУ» ПРОДАЮТ ЗА 3 МЛН, «МУСАФА» ПОЧТИ ЗА 4 МЛН УЖЕ НЕ УДИВЛЯЕТ. ЭТО НЕПЛОХАЯ АЛЬТЕРНАТИВА «КИТАЙЦАМ»: ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ КРОССОВЕР С ПРОСТЫМ И НАДЕЖНЫМ МОТОРОМ, КЛАССИЧЕСКИМ АВТОМАТОМ И ПРИВЫЧНЫМ ЛОГОТИПОМ НА РЕШЕТКЕ РАДИАТОРА. СВОЮ АУДИТОРИЮ ОН, БЕЗУСЛОВНО, НАЙДЕТ, НО МАССОВЫМ ТОЧНО НЕ СТАНЕТ.



РАЗНОСТЬ ПОТЕНЦИАЛОВ

- **CHERY TIGGO 7 PRO MAX** ЦЕНА: 2 780 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.
- **GEELY ATLAS PRO** ЦЕНА: 2 753 990 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ CHERY И GEELY В УМАХ РОССИЙСКИХ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ СТАЛО ПРАКТИЧЕСКИ ВОПРОСОМ ИЗ МЕТАФИЗИКИ. ДА И САМ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ КОМПАНИЙ СОВЕРШЕННО РАЗНЫЙ. ЕСЛИ GEELY СДЕЛАЛА СТАВКУ НА ПОКУПКУ ИНОСТРАННЫХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ЗАИМСТВОВАНИЕ ИХ ТЕХНОЛОГИЙ, ТО CHERY ИДЕТ БОЛЕЕ ВИТИЕВАТОЙ ДОРОЖКОЙ, ЗАКАЗЫВАЯ В ЕВРОПЕ ОТДЕЛЬНЫЕ УЗЛЫ И АГРЕГАТЫ, САМОСТОЯТЕЛЬНО КОМБИНИРУЯ ИХ В АВТОМОБИЛЯХ □ ИГОРЬ СИРИН □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



ЕСЛИ ПОСМОТРЕТЬ НА РЫНОЧ-ные результаты, то суммарные продажи Chery вместе с многочисленными суббрендами сейчас явно впереди, но мы с вами являемся свидетелями тектонического сдвига всего автомобильного рынка и наблюдаем период его бурного роста. Так что, какой будет расстановка сил через 2–3 года, можно только гадать. В активах у Geely — сборочное производство в Беларуси, а также большой поток «серого» импорта, обеспечивающие марке хороший сбыт и создание у нас в стране сети альтернативных сервисных центров, что будет полезно и покупателям «белых» машин, когда у них закончится гарантия.

Мы уже почти привыкли к тому, что модельные линейки китайских брендов обновляются гораздо

быстрее, чем у европейских или японских. Так что даже скромное количество марок на российском рынке компенсируется скоростью выхода новых моделей. Вот, например, недавно у нас дебютировал новый Geely Atlas, он выделяется на дороге ярким дизайном и приятными повадками, но у него нет полного привода, так что пока в этом сегменте за него вынужден отдуваться Atlas старого поколения, который собирается в Беларуси. В техническом плане он даже совершеннее дебютировавшего год назад Chery Tiggo7 Pro Max. Мы решили сравнить двух одноклассников и устроили дуэль между полноприводными кроссоверами. По габаритам и цене наши соперники очень близки, даже по технике между ними много общего, но есть и нюансы, на ко-

торые в начале не обращаешь внимания, но именно они формируют общие результаты.

Мягкий гибрид с 48-вольтовым стартер-генератором появился на Geely Atlas Pro два года назад, и сначала он казался перспективным направлением развития, но до сих пор количество машин с подобными системами можно пересчитать по пальцам одной руки. Chery вывела на наш рынок более серьезные гибриды с возможностью подзарядки, но они дороже и лишены полного привода. Так что спрос на них достаточно скромный. Потому Tiggo 7 у нас с обычным турбомотором 1.6. Его заявленная мощность — 150 л. с., хотя на других моделях этот же двигатель выдает 180–190 л. с. Так что будет интересно сравнить разгонную динамику с 177-сильным





ВОЖДЕНИЕ

Chery привлекает комфортом работы подвески, главное — не пытаться на нем ездить быстро, «китаец» этого не любит.

9

САЛОН

Салон получился очень широким, и это добавляет чувство простора, а вот багажник заметно меньше, чем ожидаешь.

8

КОМФОРТ

Подвеска хорошо справляется с российскими неровностями, а шумоизоляция на среднем уровне, хотя он точно тише Geely.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Omoda C5 недавно получила 5 звезд в Европе, а у нее много общего с Chery, да и ассистентов у Tiggo 7 масса.

10



CHERY TIGGO 7 PRO MAX



- 1 Выглядят кресла красиво, но посадка не оптимальная.
- 2 Большая цифровая панель приборов может иметь две круглые шкалы.
- 3 Блок климат-контроля практически эталонный.



Geely: на бумаге они показывают практически одинаковые результаты с разницей 0,1 секунды. А вот в жизни все оказалось несколько иначе.

Chery немного пинался при переключениях, но даже так смог превзойти заводские данные и на 92-м бензине разогнался до 100 км/ч за 9,6 секунды. Geely немного лучше стартовал с места, видимо, помог гибрид, но сотню с места он набрал на полсекунды медленнее Tiggo 7. При старте с хода ситуация похожая. Сначала Atlas Pro вырывается вперед и даже успевает обехать соперника на корпус, но постепенно Chery

нагоняет, и уже далеко за сотню он все-таки опережает. Так что по чистой мощности Tiggo7 явно имеет преимущество, но инновационные технологии Geely действительно работают. Кроме того, Geely потребляет меньше бензина: в городе можно сэкономить около литра на 100 км. На трассе эффект менее заметен, но он все равно присутствует. Сказывается 3-цилиндровый двигатель разработки Volvo. Хотя и Chery не назвать прожорливым. При спокойной езде они оба укладываются в 7,5 литров 92-го. Для столь шустрых полноприводных кроссоверов это отличный показа-

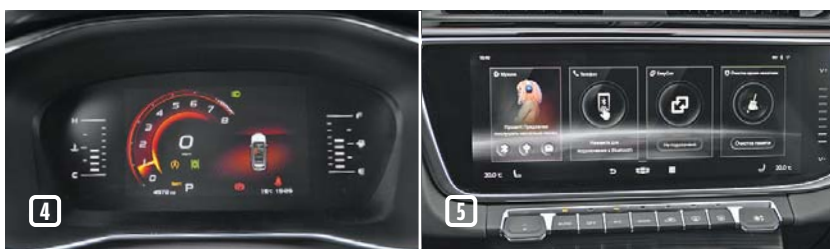
тель. Ни корейцы, ни японцы так не умеют.

На импровизированной змейке возраст Geely уже не скрыть. Он сильнее кренится на виражах, а задняя подвеска словно живет своей жизнью. Chery собраннее и ощущается устойчивее на дороге и одновременно комфортнее. При том, что колеса у нас одинаковой размерности, диски 18-дюймовые. Говоря откровенно, ни один из этих кроссоверов не провоцирует пройти поворот с ветерком, но случись объезжать внезапно возникшее препятствие,

Tiggo 7 справится с этой задачей несколько лучше. А вот экстренное торможение легче дается Geely. Я надеялся, что гибридный довесок, который обеспечивает мгновенную тягу на любых оборотах, поможет Atlas вырваться вперед, но шасси, созданное еще до привлечения инженеров Volvo, все-таки устарело, и оно заметно проигрывает Chery.

А вот клиренс у китайских кроссоверов — пока еще слабая сторона. Даже несмотря на сборку в Беларуси, Geely не увеличила дорожный просвет: он всего 171 мм.

- 4 Цифровые приборы Geely заметно скромнее, хотя и хорошо читаются.
- 5 Мультимедиа лишена поддержки Android Auto, подключение смартфона только через CarbitLink.
- 6 Кресла Geely заметно плотнее, и в них приятнее долго ехать.



GEELY ATLAS PRO



ВОЖДЕНИЕ

Geely отличается более спортивным поведением, у него заметно плотнее подвеска, а разгон происходит понятнее для водителя.



САЛОН

По качеству отделки Atlas Pro хорош, чувствуется, что китайцы не сэкономили, но салон узковат и лобовое стекло слишком близко к водителю.



КОМФОРТ

Шумоизоляции на задних арках не много, на низких оборотах чувствуется вибрация от 3-цилиндрового мотора.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Адаптивный круиз-контроль и 6 подушек безопасности — это сейчас must have для современных машин, но Chery оснащен еще круче.





БАНК ДАННЫХ



CHERY TIGGO 7 PRO MAX

GEELY ATLAS PRO

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

Гибридный модуль помогает ощутимо экономить топливо.

Каско на Chery дороже, а вот стоимость обслуживания ниже.

ГАБАРИТЫ, ВЕС

Длина, мм	4500	4544
Ширина, мм	1842	1831
Высота, мм	1705	1713
Колесная база, мм	2670	2670
Клиренс, мм	190	171
Снаряженная масса, кг	1540	1780
Полная масса, кг	1888	1965
Объем багажника, л	475	378
Объем топливного бака, л	51	58

ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Максимальная скорость, км/ч	192	200
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,8	9,9
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	10,2	8,5
загородный цикл	6,2	5,8
смешанный цикл	7,7	6,8

ТЕХНИКА

Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо	бензиновый, 3-цилиндровый, турбо
Рабочий объем, см³	1598	1477
Мощность, л. с. при мин¹	150/5500	177/5500
Крутящий момент, Нм при мин¹	275/2000-3800	255/1500-4000
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая	роботизированная, 7-ступенчатая
Привод	полный	полный
Передняя подвеска	MacPherson	MacPherson
Задняя подвеска	независимая	независимая
Тормоза	дисковые	дисковые
Размер шин	225/50R18	225/60R18

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог, ₽	5250	8850
ТО-1/ТО-2, ₽	23 820 / 23 820**	36 500 / 50 317**
ОСАГО, ₽	24 628	24 628
Каско, ₽	93 506	74 417

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 — по данным дилера. Каско и ОСАГО — из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет. ** Интервал ТО — 10000 км

У Chery просвет — 190 мм, что тоже не очень много. Фактически при прохождении нашей покрывки соперники показали близкие результаты, они ее преодолели, но не без проблем. Для полноприводных машин хотелось бы иметь больше дорожного просвета.

С багажниками — аналогичная ситуация. Заводские данные сильно расходятся с реальными размерами. Chery обещает преимущество почти в 100 литров, а фактически у «семерки» меньше длина и ширина пола. Кроме того, Geely может похвастаться нишами по бокам, куда встанет бутылка с незамерзайкой. Возможно, инженеры Chery могут списать свои явно завышенные цифры на полноразмерную запаску, но это уже нюансы. Если речь идет про погрузку вещей, то Geely явно вместительнее.

Причем по ширине между арками он выигрывает больше 10 см, хотя под полом у него — узкая докатка и 48-вольтовая батарея. Но багажником мы явно пользуемся чаще, чем меняем пробитые колеса.

А вот в заднем сиденье все очень похоже. По размерам колесной базы соперники совершенно идентичны, а значит, места примерно одинаково. Удивительно, но конструктивно более старый Atlas Pro ощущается более дорогим в мелочах: есть стильный выдвижной подстаканник, удобнее дверные ручки. Chery, напротив, щеголяет огромной стеклянной крышей, которая доступна только в топовой комплектации, тогда как у Geely нет даже люка. Еще одна практичная опция — система предупреждения задних пассажиров о приближающемся сзади автомобиле. Эта система может быть удобной для невнимательных людей, но доступна она только за доплату.

Покатавшись на кроссоверах по очереди, в них ощущается более сильный контраст, нежели ожидаешь от одноклассников. Atlas воспринимается более плотным, его кресло лучше обнимает, а на центральном тоннеле предусмотрены ручки, причем как для водителя, так и для пассажира. Скромнее выглядит и передняя панель: она заметно меньше, так как лобовое стекло здесь более вертикальное. Чувствуется, что дизайнеры старались и даже не поскупились на дорогие материалы, но было это достаточно давно. Появившийся после рестайлинга 3-цилиндровый двигатель Volvo отбалансирован не идеально: на низких оборотах то и дело проскакивает вибрация. Это удивительно, потому что

Chery Tiggo 7 Pro Max Geely Atlas Pro

Вождение	9	9
Салон	8	9
Комфорт	9	8
Безопасность	10	9
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	9	8,8

Несмотря на одинаковую колесную базу, Chery **1** сзади немного просторнее, а Geely **2** лучше отделан и у него больше багажник.



GR 500

ТУРИСТИЧЕСКИЙ ЭНДУРО С ХАРАКТЕРОМ!



CHERY TIGGO 7 PRO MAX ПРОТИВ GEELY ATLAS PRO СРАВНЕНИЕ



3 В грязи Geely чувствует себя увереннее, электроника не ограничивает мощность мотора, но при этом слегка подтормаживает буксующие колеса.

на более простом Geely Coolray этот же двигатель отбалансирован прекрасно.

Chery заметно просторнее. У него шире тоннель, дальше вперед отнесено лобовое стекло, а два больших экрана под единым стеклом — это уже классика. Мне не очень понравился сенсорный блок климат-контроля: до рестайлинга здесь были крутилки, и они явно удобнее. Но в целом салон Tiggo 7 воспринимается как более актуальный.

Ну и напоследок мы решили еще раз вспомнить, что у нас полноприводные кроссоверы, и отправились на них на пикник. Целью было прорваться на лесную опушку по почти растаявшему снегу и взять легкий подъем. Шины у нас зимние, без шипов. Так что на грунте они явно предпочтительнее летних. В активе у Chery — шесть режимов вождения, в числе которых:

«Снег», «Грунт» и «4x4». Какой из них выбирать за пределами асфальта — непонятно. Но, перепробовав их все, могу сказать, что Geely на бездорожье явно предпочтительнее. У него муфта в приводе задних колес словно находится постоянно в замкнутом режиме. Тяги двигателя вполне хватает, и он уверенно раскидывает грязь во все стороны. Chery более задумчив, муфта блокируется с опозданием (это происходит только после пробуксовки передних шин), что может привести к застреванию в безобидной ситуации. Мы долго буксовали на каждой из машин и перегрева не достигли, это здорово, но если встанет вопрос, на каком кроссовере лучше съезжать с асфальта, я точно выберу Atlas Pro, даже несмотря на то, что его подвеска работает жестче, и водитель сильнее ощущает все неровности. □

ВЕРДИКТ

ВОЗРАСТ GEELY ИГРАЕТ ПРОТИВ НЕГО. ИНЖЕНЕРЫ НЕ ПОСКУПИЛИСЬ НА ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, И МЕСТАМИ ОНИ ОКАЗАЛИСЬ ОЧЕНЬ КСТАТИ. НО МНОГИЕ ВЫБИРАЮТ МАШИНУ ГЛАЗАМИ И ЦЕНЯТ ЭМОЦИИ, А ИХ CHERY ВСЕ-ТАКИ ДАЕТ БОЛЬШЕ. ПРИ СХОЖЕСТИ ЦЕН, Я БЫ ПОСТАВИЛ МЕЖДУ ЭТИМИ КРОССОВЕРАМИ ЗНАК РАВЕНСТВА. ATLAS БОЛЕЕ ПРОХОДИМЫЙ, ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ, А CHERY, НЕСМОТРЯ НА МЕНЬШУЮ МОЩНОСТЬ НА БУМАГЕ, ОКАЗАЛСЯ ВСЕ-ТАКИ ШУСТРЕЕ И КОМФОРТНЕЕ.





БОЛЬШОЙ И МАЛЕНЬКИЙ

- **CHERY TIGGO 4 PRO** ЦЕНА: ОТ 2 204 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2024 Г.
- **HAVAL M6** ЦЕНА: ОТ 2 299 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

МЫ СРАВНИЛИ РАЗНОФОРМАТНЫЕ, НО БЛИЗКИЕ ПО ЦЕНЕ КИТАЙСКИЕ КРОССОВЕРЫ CHERY TIGGO 4 PRO И HAVAL M6. ФОРМАЛЬНО ОНИ ОТНОСЯТСЯ К РАЗНЫМ КЛАССАМ, НО СТОЯТ ОДИНАКОВО. ТАК ЧТО ЭТО: ДЕМПИНГ СО СТОРОНЫ HAVAL ИЛИ ТАКОВЫ РЕАЛЬНЫЕ РЫНОЧНЫЕ УСЛОВИЯ? ДАВАЙТЕ РАЗБИРАТЬСЯ ВМЕСТЕ □ СТАНИСЛАВ ВИЛИМАС □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



СРАВНИВАТЬ АВТОМОБИЛИ

по цене или по габаритам? Этот вечный спор сначала муссируется в тусовке журналистов, и иногда он выплескивается в диванные споры в сети. Я всегда был сторонником ценового паритета, если мы говорим о машинах нижнего или среднего ценового диапазона. Что дороже: Range Rover или Rolls-Royce — волнует только аналитиков и мало интересует покупателей предметов роскоши, а вот когда в кармане всего 2 миллиона рублей, а то и меньше, тут уже на счету каждый рубль. При этом, когда Haval предлагает кроссовер на 35 см длиннее, у которого ба-

гажник вдвое больше и силовые агрегаты близкой мощности, невольно приходится задуматься. Но и кидаться в омут экономии тоже опасно: на кону стоит семейный бюджет, и когда что-то продают слишком дешево, насторожишься, а нет ли подвоха.

Chery Tiggo 4 уже успел примелькаться, он продается давно, но при этом не успевает устареть, так как его постоянно обновляют. Не так давно он получил приставку Pro, а сейчас еще и появилась версия по случаю 18-летия присутствия Chery в России. Причем речь идет не просто о праздничных шильдиках, а о замене передней

панели. Теперь она очень похожа на старший Tiggo 7 Pro Max, но уменьшенный в масштабе. Если у «семерки» под единым стеклом собрано два 12-дюймовых экрана, то у Tiggo 4 дисплеи по 10 дюймов, как у Omoda C5. Но даже несмотря на скромные размеры, список опций впечатляет. Уже в «базе» Chery предлагает полный набор теплых опций и отделку салона из экокожи.

Haval, напротив, словно застыл в своем развитии. Вроде модель 2021 года нельзя назвать старой, но комплектация одна единственная, у руля нет регулировки по вылету, а салон всегда тряпич-





ВОЖДЕНИЕ

Связка мотор-коробка работает очень приятно, хватает динамики и при этом комфортно, а вот о подвеске этого не скажешь.

8

САЛОН

Качество отделки на достойном уровне, мягкий пластик, цифровые экраны, но багажник маловат.

8

КОМФОРТ

В топовой комплектации Tiggo поставляется на 18-дюймовых колесах, и они жестковаты, к тому же немного шумоизоляции.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

6 подушек безопасности и продвинутый автопилот, который контролирует все, что происходит вокруг автомобиля.

10

CHERY TIGGO 4 PRO

- 1** Сенсорный климат-контроль не очень удобен при использовании на ходу, зато у него есть раздельная регулировка температуры.
- 2** У цифровой панели приборов классические круглые шкалы.
- 3** В салоне минимум глянцевого пластика, и это практично.

ный. Мне, скорее, даже нравится тканевая отделка, она приятнее на ощупь, но кто-то из практических соображений выбрал бы кожаную, а у M6 такой опции нет. Также нет и активных водительских ассистентов вроде адаптивного круиз-контроля и слежения за дорожной разметкой. Возможно, они нужны не всем, но, когда речь идет о безопасности, экономия может выйти боком. Это как с подушками безопасности: мы надеемся, что они нам не пригодятся, но все-таки приятнее, когда их шесть, как у Chery, чтобы под защитой были как передние пассажиры, так и задние, против всего двух у Haval, что ставит его на одну ступеньку с продукцией АВТОВАЗа.

Главное, где Haval может отыгаться, — это, конечно, багажник. И пусть заявленные 808 литров объема, скорее всего,





4

величина при загрузке под крышу, но он в любом случае больше багажника Chery. Особенно М6 понравится дачникам, которые как раз сейчас весной раздумывают, как бы перевезти максимум рассады. Для этого Haval предусмотрел возможность двухэтажной установки пола. К недостаткам можно отнести разве что немного выпирающие в багажник усилители и ступеньку, которая образуется при складывании задних сидений. Но думаешь об этом только до тех пор, пока не заглянешь в Chery. Здесь багажник объективно раза в полтора меньше, и у него сильнее выпирают усилители пола. Непонятно, зачем они нужны кроссоверу, у которого сзади полунезависимая подвеска, но, вероятно, китайцам виднее. Haval, кстати, щеголяет независимой подвеской, но, забегая вперед, можно сказать,

- 4 Салон классический, и он наверняка понравится людям старшего поколения.
- 5 Сиденья имеют тканевую обивку, она приятная, но за ней сложнее ухаживать, чем за кожаном.
- 6 Круглые шкалы приборов хорошо читаются, но экран бортового компьютера мелкий.

ВОЖДЕНИЕ

Он едет, и этого достаточно, об удовольствии от вождения речи не идет, да и динамикой Haval не блещет.

6

САЛОН

По качеству отделки М6 остался где-то в прошлом, но зато в салоне много места и для людей, и для вещей.

8

КОМФОРТ

Подвеска неплохо справляется с дорожными неровностями, но маловат клиренс и слабая шумоизоляция.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

Комплектация всего одна, и в нее входят только две фронтальные подушки безопасности и ESP.

7

HAVAL M6



5



6





1 3 У Chery есть обогрев заднего дивана и центральный подлокотник. Несмотря на скромную внешность, взрослые здесь поместятся.

2 4 Haval лишен заднего обогрева, зато места значительно больше, особенно по высоте.



Удивительно, но несмотря на внушительные габариты и визуально большой дорожный просвет, Haval скорее является легковушкой. Заявленный клиренс 175 мм — это параметр Lada Vesta или Skoda Rapid. И эта цифра действительно похожа на правду. Нашу покрышку М6 преодолеть не смог, нижняя точка — это защита двигателя, и она установлена заметно ниже переднего бампера. Chery по проходимости заметно лучше. Он не без труда, но все-таки смог преодолеть шину высотой 200 мм, а главное — его вариатор позволяет более плавно подавать крутящий момент на колеса, что упрощает езду на скользком покрытии. На подъеме, где более легкая «четверка» спокойно трогается, М6 срывается в пробуксовку.

«Благодаря» шипованным зимним шинам, мы смогли почувствовать низкий уровень шумоизоляции кроссоверов. И тут даже сложно понять, кто из них громче. Ехать долго по асфальту дискомфортно и в Chery, и в Haval. Так что тем, кто зимой не готов пользоваться фрикционными шинами, стоит задуматься о дополнительной изоляции дорожного гула.

Выезжая на пустую дорогу для оценки динамики, у меня была надежда, что Haval выступит хорошо за счет робота с двумя мокрыми сцеплениями. Считается, что такие коробки передач эффективнее, чем вариаторы, которые

что с точки зрения управляемости, это не дало ощутимого эффекта, а вот сложности конструкции добавило.

Места сзади в Haval также заметно больше, хотя и Chery не назвать тесным. Разница в колесной базе — всего 7 см. Но М6 впечатляет высотой потолка, да и по ширине дивана он тоже выигрывает. Но если большой багажник — это неоспоримый плюс, то увеличение второго ряда уже не настолько очевидный бонус. В Chery взрослые пассажиры даже за водителем ростом 180 см чувствуют себя весьма вольготно: китайцы приучили нас к тому, что они не делают тесных машин. В Tiggo 4 заметно комфортнее, чем, например, в Renault Duster или Hyundai Creta.

Так что М6 актуален только для тех, кто часто возит сзади высоко-рослых пассажиров.

А вот возить с собой объемный кузов придется каждый день, и выросшие габариты привели к тому, что достаточно простой по оснащению Haval на 130 кг тяжелее топ-ового Chery, и при этом у М6 меньше мощность. Но если в Tiggo 4 водитель видит, за что он запла-тил, например, за электроприводы водительского кресла или люк в крыше, то М6 ощущается весьма бюджетным. Панель приборов со стрелками еще можно принять за классику, а вот отсутствие регулировки руля по вылету и в целом не оптимальная эргономика — это уже проблема, которая даст о себе знать в дальней дороге.

БАНК ДАННЫХ



CHERY TIGGO 4 PRO



HAVAL M6

ГАБАРИТЫ, ВЕС

Длина, мм	4318	4664
Ширина, мм	1831	1830
Высота, мм	1662	1729
Колесная база, мм	2610	2680
Клиренс, мм	190	170
Снаряженная масса, кг	1439	1565
Полная масса, кг	1766	1965
Объем багажника, л	340	808
Объем топливного бака, л	51	55

ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Максимальная скорость, км/ч	190	175
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,7	12,7
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	9,2	10,8
загородный цикл	5,8	6,9
смешанный цикл	7,1	8,3

ТЕХНИКА

Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо	бензиновый, 4-цилиндровый, турбо
Рабочий объем, см³	1498	1497
Мощность, л. с. при мин⁻¹	147/5500	143/5600-6000
Крутящий момент, Нм при мин⁻¹	210/1750-4000	202/1800-4400
Трансмиссия	вариатор	роботизированная, 7-ступенчатая
Привод	передний	передний
Передняя подвеска	MacPherson	MacPherson
Задняя подвеска	полунезависимая	независимая
Тормоза (передние/задние)	дисковые	дисковые
Размер шин	215/55R18	225/65R17

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог, Р	5145	5005
ТО-1/ТО-2, Р	24 675 / 24 675**	25 370 / 36 708***
ОСАГО, Р	21 549	21 549
Каско, Р	49 331	46 997

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

Chery заметно короче, но при этом не уступает Haval по ширине.

При близкой мощности Tiggo 4 динамичнее и экономичнее за счет меньшего веса.

По стоимости содержания кроссоверы близки, только у Haval несколько больше интервал между ТО.



5



6

5 Багажник Chery меньше по всем измерениям, да еще у него массивные выпирающие элементы.

6 Haval приятно удивил возможностью установки второго яруса, но у него штатно нет шторки багажника, так что объем указывается до потолка.

использует Chery. Но наши соперники выступили пропорционально разнице в массе. Tiggo 4 разогнался до 100 км/ч за 10,2 секунды, что вполне объяснимо, учитывая богатую комплектацию и 18-дюймовые колеса. Возьми мы на тест среднюю версию, уверен, разгон был бы ближе к паспортным 9,7 секундам. А вот Haval даже на зимних шинах оказался на 0,5 секунды быстрее заводских данных. Он набрал сотню за 11,2 секунды. При попытке ускориться с хода, M6 проигрывает уже более заметно. Сказывается не только избыточная масса, но и аэродинамическое сопротивление кузова. На скоростях за 100 км/ч Chery разгоняется достаточно бодро, тогда как даже пустой M6 делает это с ленцой. Ну а если его хорошенько загрузить, обгонах придется забыть. Правильно, зачем спешить, если речь идет о поездке на дачу. Рассада никуда не убежит. □

	Chery Tiggo 4 Pro	Haval M6
Вождение	8	6
Салон	8	8
Комфорт	8	8
Безопасность	10	7
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	8,5	7,3

ВЕРДИКТ

ПОПУЛЯРНОСТЬ Haval M6 МОЖНО ОБЪЯСНИТЬ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ОТСУТСТВИЕМ НА РЫНКЕ УНИВЕРСАЛА LADA LARGUS. КОГДА ОН ВЕРНЕТСЯ, БУДЕТ ИНТЕРЕСНО ПОСМОТРЕТЬ, КАК ИЗМЕНЯТСЯ ПРОДАЖИ. БОЛЬШИЕ И ДЕШЕВЫЕ МАШИНЫ НА РЫНКЕ НУЖНЫ ВСЕГДА. TIGGO 4 ДРУГОЙ, НО ЯРКИЙ, СОВРЕМЕННЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ КЛАССА ГОРОДСКИХ КОМПАКТНЫХ КРОССОВЕРОВ, И ВОПРОСОВ К НЕМУ ЗНАЧИТЕЛЬНО МЕНЬШЕ.



СТИЛЬНАЯ ШТУЧКА

JETOUR DASHING

ЦЕНА: 2 789 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

JETOUR DASHING НЕДАВНО НАЧАЛИ СОБИРАТЬ В КАЛИНИНГРАДЕ, А ЗНАЧИТ, ОН К НАМ ПРИШЕЛ ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО. МЫ ВЗЯЛИ НА ИСПЫТАНИЕ ТОПОВУЮ 190-СИЛЬНУЮ ВЕРСИЮ И ОТДАЛИ НАШИМ ЭКСПЕРТАМ НА РАСТЕРЗАНИЕ □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



БАХТАНГ КОЛЬЦОВ
PR-менеджер
Возраст: 39 лет
Водительский стаж: 14 лет

Есть ощущение, что Dashing вышел даже не из компьютерной игры, а из приставочной. Он внешне напоминает корпус Game Boy и стиль машинок в гон-

ках от Nintendo. Кто-то на парковке подумал, что это Urus, а ведь и правда похож своим прищуром.

Но как бы там ни было, внешний вид очень самобытный, и при этом не вульгарный. В хорошем смысле ребячий, не взирая на русское женское имя в основе модели. Он и внутри такой — игровой. Как если попасть на какой-то секретный уровень. Когда ворс алькантары, которой в избытке



- 1** Клавиши на руле перегружены и к ним надо привыкать.
- 2** Панель приборов мелковата и установлена низко.
- 3** Огромный центральный экран вместил почти все функции.



в салоне, поднимается, кажется, что провалились текстуры в графике. Летящая консоль, переливающаяся подсветка, градиентные цвета, трапециевидный руль, пиксельная графика в интерьере, экранчики. Самые забавные из них — в дверях, которые мало того, что показывают температуру, так еще и чистоту воздуха. А что делать, если она критична? Открывать окно?

У него даже передачи переключаются джойстиком на руле, и это не выглядит солидно, как в «Мерседесах», кажется чем-то неприлично упрощающим жизнь. Как электросамокат: вроде сделан для пользы, а вредит.

Очень интересный и уютный салон с продуманной в мелочах эргономикой перестает радовать, как только машина отправляется в путь. Турбомотор и «робот» раскачивают всех седоков до самых неприятных ощущений. Jetour Dashing не катится и замедляется, а двигается рывками. К 40 годам — не очень, но думаю в 25–30 это будет называться «драйверским» ощущением. Добавьте сюда еще мерцающую подсветку интерьера. Чем не аркада в парке аттракционов? Разве что тишина в салоне не добирает вестибулярный аппарат.

Поразило, что есть версии на механике: со всеми скидками

они обойдутся существенно дешевле двух миллионов. А это уже хорошая цена. Но Dashing — очень имиджевая штука, поэтому каким будет вторичный спрос — не понятно. Удается ли его потом продать — вопрос.

За среднюю рекомендованную стоимость Jetour Dashing можно взять привычный Geely Coolray и... тут же перепутать свою машину с чьей-то чужой на любой из парковок. Можно ездить на машине с традиционными ценностями, а можно самовыражаться смелым дизайном автомобиля, как в Dashing — выбирайте, что вам ближе.



1



2



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

Какой русский не любит быстрой езды? Я всегда старался выбирать себе резвые машины, разумеется, в рамках семейного бюджета и желательно без ущерба для комфорта пассажиров. И вот наступление китайских кроссоверов, кажется, окончательно сняло вопрос динамики. Я катаюсь на Jetour Dashing и понимаю, что быстрее, наверное, уже не хочу. Вроде сами цифры не впечатляющие. Всего 1.6T и робот — звучит не особо оптимистично, но 190 л. с. уже заставляют задуматься. А в реальности выходить на обгоны и просто ускользнуть со светофора очень приятно. При паспортных данных разгона

до 100 км/ч в 10,5 секунд в реальности Dashing стабильно показывает около 9,0. Максимальную скорость производитель не указывает, а я не могу назвать ее из соображений здравого смысла, но кроссовер бодрый, можете мне поверить.

Приятно, что уже в базовой комплектации у Dashing есть обогрев не только передних сидений, но также руля и лобового стекла. Даже в апреле по утрам это иногда бывает нужно, а днем, напротив, приходит время воспользоваться вентиляцией кресел, и она тоже присутствует, пусть и не в базовом варианте. В топовой комплектации греются также и задние кресла, и появляется масса других опций. А вот что объективно не понравилось — это малоинформативная панель приборов. Она цифровая и полностью лишена привычных стрелок. Так что первые несколько дней ушли на привыкание.

1 Пользование большим экраном сильно отвлекает от дороги и порой не безопасно.

2 Светлый салон оформлен красиво, и в нем почти нет деталей от родственных Chery и Jaecoo.

3 Места сзади вполне достаточно для взрослых пассажиров.

А в условиях, когда на дороге надо постоянно следить за скоростью и разметкой, повышенное внимание к приборной панели раздражает. Еще один минус — отсутствие Android Auto, который есть на родственных Chery и Jaecoo. Причем там он работает даже по беспроводной технологии, тогда как Jetour вынуждает пользоваться менее удобной CarbitLink.

Так что в сухом остатке мы имеем достаточно динамичный кроссовер по весьма привлекательной стоимости. В топовой комплектации за 3 миллиона рублей он выглядит дорожее своей цены. Но для завоевания рынка ему бы стоило получить исполнение с полным приводом. Уверен, что его захотят далеко не все, но сама возможность выбора привлечет многих. Ну и немного доработать интерфейс, я думаю, для китайских инженеров — задача на несколько часов работы.

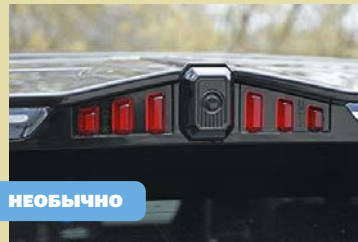
ДЕТАЛЬНО

УДОБНО



Тоннель спереди имеет замысловатую форму, но очень удобен.

НЕОБЫЧНО



Задний фонарь оформлен очень интересно, но вместо камеры установлена заглушка.



3



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

Мое знакомство с выдвигаемыми ручками состоялось еще в 2007-м, когда я работал в Aston Martin. Это была крутая фишка, но она требовала некоторой тренировки. Электропривода, разумеется, не было, поэтому сначала открывание дверей было неуклюжим, с риском прищемить палец. Но, потратив некоторое время, я научился делать это быстро и изящно. В этом даже был особый кайф. Поэтому, когда год спустя на рынок вышел Nissan GT-R с аналогичными ручками, я был полностью готов. Задумано все это было ради аэродинамики, но функционально такие ручки все-таки менее удобные, так что массового распространения они не получили. Но появление электромобилей заставило производителей искать скрытые ресурсы аэродинамики, а мода на «электрички» в свою очередь вновь вернула скрытые дверные ручки и на машины с ДВС.

Вот такой витиеватой дорожкой на наш рынок приехал стильный кроссовер Jetour Dashing. И если головой я понимаю, что технически

он — близкий родственник Chery Tiggo 7 Pro Max и Jaecoo J7, то внешне он мне нравится даже больше. Профиль максимально динамичный, но без ущерба для практичности и при этом узнаваемый. Мне нравится, что китайцы, выпуская огромное количество новых машин, научились создавать что-то интересное и даже уникальное. Если разбирать Dashing в мелких деталях, есть к чему придраться. Иного и быть не может при такой скорости запуска новых моделей, но облик получился яркий.

Пожалуй, единственное, чего ему не хватает для того, чтобы получить статус претендента на мои деньги — это полного привода. Правда, когда впереди лето, об этом думать не хочется. Мне нравится динамика Dashing с турбомотором 1.6 и роботом. Вот только смущает тот факт, что если рассматривать более доступный вариант 1,5 литра с 6-ступенчатой коробкой, то у него не может быть климат-контроля, только примитивный кондиционер, пусть и с электронным управлением. Но это уже нюансы. Больше всего мне хочется надеяться, что с переходом на локальную сборку в Калининграде, Jetour сможет реализовать на своем самом компактном кроссовере систему полного привода, тем более что у Chery и Jaecoo она уже есть. Ну а что касается дверных ручек — пользоваться ими я уже умею! ☑

4 При складывании задних сидений можно получить ровный пол для большого количества багажа или даже устроиться здесь на ночлег.



КОНКУРЕНТЫ



Changan UNI-T
 от 2 869 990 Р



Geely Coolray
 от 2 329 990 Р



Omoda C5
 от 2 679 900 Р

JETOUR DASHING

Габариты	4590x1900x1685 мм
База	2720 мм
Снаряженная масса	1655 кг
Полная масса	1955 кг
Клиренс	160 мм
Объем багажника	486-977 л
Объем топливного бака	57 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1598 см ³ , 190/5500 л. с./мин ⁻¹ , 275/2000-4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	235/55R19
Расход топлива	8,4 л на 100 км в смешанном цикле





1 Отсутствие накладки над номером визуально сделало дверь багажника более современной.

2 Обновленная оптика сильно преобразила автомобиль. X-дизайн объединяет фары и решетку радиатора.

УВЕРЕННОЕ «ХОРОШО»

LADA VESTA SW CROSS

ЦЕНА: 1 853 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** с 2023 г.

СЕЙЧАС «ВЕСТА» — ТАКАЯ ЖЕ ЗНАКОВАЯ МАШИНА, КАК НЕКОГДА БЫЛА «ВОСЬМЕРКА» ДЛЯ АВТОВАЗА, ДА И ВСЕГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ. И В ТОМ И В ДРУГОМ СЛУЧАЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ УДАЧНО ПРИЛОЖИЛИ К ЭТИМ МОДЕЛЯМ СВОИ РУКИ И ГОЛОВУ. А ЧТО ДУМАЮТ О НЕЙ ВОДИТЕЛИ?

□ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



БАХТАНГ КОЛЬЦОВ
PR-менеджер
Возраст: 39 лет
Водительский стаж: 14 лет

Мне нравится, как меняются наши автомобили. Прежняя «Веста» была не хуже «Солярисов» и «Рио», а новая еще лучше. А тем более сейчас — с кем сравнивать? С китайскими машинами? А что от них ждать? Тут как-то по-настоящему.



Да, относительно недорогая машина, но и никто не выдает ее за какую-то «премиалку». Кроме того, эти машины ремонтпригодны даже в гараже, а запчасти можно купить везде. Да хоть всю машину, как конструктор, по пакетам вынести. Конечно, почти два миллиона за отечественную машину кажется много. Но это, во-первых, стереотип из забвенного прошлого советских автомобилей, что они не могут стоить дорого. Во-вторых, не может нормальная машина сто-

ить дешево. Ну и, в-третьих, какая альтернатива? Относительно других новых автомобилей, «Веста» — самая доступная. Но дешевой не выглядит. Это же можно сказать и об ощущениях от вождения. В ней очень тихо до определенной скорости. Потом о себе напоминает третья передача. Но это на загородных шоссе. В городе мотор едва слышно. Переключать передачи — сродни антистрессу. Мягкое сцепление и четкий ход ручки КП — какая-то медитация.

К оснащенности тоже каких-то придинок нет. Конечно, тут не предусмотрено панорамной крыши, ambientной подсветки и проекционного дисплея. А надо ли? Есть ощущение, что некоторые технологии внедряют в машины не потому, что надо, а потому, что умеем. И все это плюсуется в стоимость. И вот, простая технически машина, уже приближается к 3 млн. «Веста» в этом смысле практичнее. Есть необходимый запас опций. Тех, которые правда помогают.





ДЕТАЛЬНО



СЗАДИ

Пассажирам доступны два разъема Type-C. Но подогрева сидений нет даже в топовой версии.



УДОБНО

Мелкие вещи или канистру можно положить в глубокую нишу, которая еще снабжена сеточкой.



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

Мне, как фотографу, прежде всего важен дизайн. Глаз цепляется за любые несовершенства и, наоборот, идеальные сочетания. В «Весте» есть и то, и другое. В целом машина очень хорошо прорисована. Х-дизайн, внедренный Стивом Маттином, смотрится современно и, главное, самобытно.

Нравится, как связаны все элементы. Хромированные вставки в бампере продолжают в фарах, ребра жесткости переходят в грани оптики. Отдельного внимания заслуживает геометрия багажника. Нет брошенных линий. Все

элементы взаимосвязаны и логично перетекают друг в друга: от заднего бампера до переднего спойлера. После того, как убрали накладку над номером, где пряталась подсветка, силуэт стал гармоничнее. Все это к вопросу, как штрихи меняют геометрию.

Но, очень хочется перекрасить бамперы и заменить колеса. Скорее всего, отличие цвета на пластике обусловлено какими-то техническими особенностями отображения цвета на разных материалах. Но есть ощущение, что не попали в цвет после ДТП.

А вот мелкие и глубоко посаженные колеса действительно режут глаз. Они напоминают подкатную тележку, на которой машину возят по ремзоне. Большие арки крыльев, визуальное еще сильнее уменьшают колеса. Но зато по-

зволяют спокойно ставить диски большего диаметра и с хорошим вылетом без раскатывания кромки крыльев.

Вообще, «Веста» — хорошая база для тюнинга. Гуляя по всяким автофестивалям, я ни разу не встречал колхозного тюнинга, как было с «Зубилами». «Веста» в стоке не позволяет ее «заколхозить». Базовый дизайн подталкивает к правильному тюнингу. А учитывая, что машина отечественная, то и всякие тюнячки на нее стоят не за пределами. В результате можно получить стильную индивидуальную машину, отражающую ваш личный характер за более-менее приемлемые деньги. Но, к сожалению, пункт 12.51. никто не отменял. Поэтому сначала «Веста» в стоке, потом тюнинг.





МИХАИЛ СНЕГИРЕВСКИЙ
Редактор
Возраст: 38 лет
Водительский стаж: 15 лет

Устроился, огляделся, настроился, тронулся и позорно заглох прямо на парковке пресс-парка при переезде ямы. Ну, ладно, бывает. Жму на кнопку запуска мотора, а в ответ — тишина... Выжимаю тормоз, жму на кнопку — опять ничего. Скидываю рычаг механики в нейтраль, выжимаю тормоз со сцеплением, жму на кнопку и... Тишина, да недоуменный взгляд охранника, перед шлагбаумом которого я застрял. Необычное начало тест-драйва.

Звонок технику все прояснил. Оказывается, пробудить бензиновый 1,6-литровый атмосферник обновленной «Весты» можно в течение 40–50 секунд, как была нажата клавиша разблокировки дверных замков на ключе. Не успел? Заглох? Ищи ключ! Такое открытие естественным образом пробуждает во мне страх устроить пробку где-нибудь на светофоре, поэтому ключи от нового отечественного

универсала я постоянно держу где-то под рукой. А вдруг! Хотя, это дурацкая привычка класть ключ куда-то. Для него есть специально отведенное место возле селектора. Поговаривают даже, что он (ключ) там заряжается. Но я не так долго ездил на тестовой машине, чтобы разрядить ключ.

На самом деле, такая странность — единственное недоразумение в «Весте», вызывающее дискомфорт. Нюансы импортозамещения, что поделаться... Впрочем, со временем и это исправят. По всем остальным параметрам хочется сказать «нормально». И это уверенное «хорошо», как в зачетках вузов. Мотора хватает на довольно динамичный старт с места. Тем более что вернули потерянные 8 клапанов, и теперь работают все 16, что сказывается на отзывчивости мотора. Первая, вторая, третья... и вот «сотка», она набирается как-то не напрягаясь. Не придется выворачивать мотор наизнанку. От этого и расход топлива вменяемый — порядка 7,5 литров на 100 км. Способствует этому и коробка: передачи не нужно искать хаотичным тыканьем. Все

1 Интеграция Яндекс навигатора и голосовое управление Алисы в планшет — очень удобно.

2 Задний диван довольно плоский, хочется большей формовки сидения.

3 В багажник можно вставить дополнительную полку и сделать второй ярус или разделить отделение по горизонтали.

включается строго по траектории и без люфтов.

Странно, что принято проверять машины на трассе. Город — вот, что показывает всю подноготную автомобиля. В городе хорошо можно прочувствовать работу подвески: мелкую дрожь, стйки на мостах, лежащие полицейские. Но тут все относительно нормально. Передняя подвеска из-за большей загрузки нежности проходит, как теннисный мяч, а вот зад немного подпрыгивает. Но думаю, пассажир или тяжелый чемодан нивелируют развесовку. В этих же условиях можно понять, что из себя представляет рулевое. Маневрирование в пробках и на узких улицах не утомляет — руль очень точно дает понять, куда направится авто.

В общем, нормальный рабочий автомобиль, на котором можно ездить и даже получать от этого удовольствие. □

LADA VESTA SW CROSS

Габариты	4445x1785x1522 мм
База	2635 мм
Снаряженная масса	1275 кг
Полная масса	1730 кг
Клиренс	203 мм
Объем багажника	480/825 л
Объем топливного бака	55 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1596 см ³ , 106/5800 л. с./мин ⁻¹ , 148/4200 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	механическая, 5-ступенчатая, привод передний
Размер шин	205/50R17
Динамика	173 км/ч; 13 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	9,5/5,8/7,3 л на 100 км



ДЕЛО ВКУСА

GEELY COOLRAY ЦЕНА: ОТ 2 609 990 Р **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

«КУЛРЕЙ» — ДАЛЕКО НЕ САМЫЙ ДЕШЕВЫЙ КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР ИЗ КИТАЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, ОДНАКО ЭТО НЕ МЕШАЕТ ЕМУ ОБГОНЯТЬ ПО ПРОДАЖАМ КОНКУРЕНТОВ. В ЧЕМ ПРИЧИНА ДАННОГО ФЕНОМЕНА, Я ПЫТАЛСЯ ПОНЯТЬ, СТАВ НА ПАРУ МЕСЯЦЕВ «ВЛАДЕЛЬЦЕМ» ЭТОЙ МОДЕЛИ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА



ОБНОВЛЕННЫЙ GEELY COOLRAY появился в России в прошлом году, через год после дебюта в Китае, и оказался значительно дороже предшественника. Доплата за новый салон, иной дизайн передней и задней частей кузова, а также 4-цилиндровый мотор, пришедший на смену 3-цилиндровому схожей мощности, в зависимости от комплектации может доходить до полу-миллиона рублей. При этом старый Coolray образца 2018 года тоже остался в строю, но теперь его собирают в Беларуси и продают как Belgee X50. У меня был опыт езды на дорестайлинговом кроссовере, когда он еще носил логотип Geely, так что, рассказывая про новинку, я буду «держаться в уме» и его.

Процесс превращения во «владельца» Geely Coolray в топовой комплектации Exclusive у меня прошел без стадии выбора между ним

и Belgee X50, которую, я уверен, проходит большинство покупателей этих моделей. Но еще за несколько месяцев до того, как очутиться за рулем «Кулрея», я заглянул к дилеру, чтобы присмотреться к новинке. Что сказать: меня не столько впечатлила обновленная внешность, сколько кардинально изменившийся интерьер.

Снаружи «Кулрей», как и прежде, щеголяет «четырёхстволкой» патрубков выпускной системы, красными суппортами и мощным задним антикрылом. При этом декоративных накладок на кузове стало еще больше. Такой дизайн почему-то принято считать молодежным, но мне кажется, что у нынешней молодежи больше вкуса, а все это — какие-то «флеш-

бэки» из 90-х, когда народ занимался замороженным «тюнингом» продукции Волжского автозавода. Конечно, это дело вкуса, но обилие внешнего декора — еще и не очень практично. Ручная мойка машины превращается в пытку: пока вычистишь грязь из всех выемок, накладок и ложбинок — устанешь. Зимой же заднее антикрыло забивается снегом, и, если вы не успели его вычистить, при переходе температуры через ноль и обратно, снег превращается в ледяную глыбу.

Но если псевдоспортивный дизайн экстерьера — это на любителя, то новый салон, я уверен, понравится всем. Интерьер стал смотреться дороже: дизайнеры убрали пластиковые накладки под металл, добавили мягкого пластика, сделали цветовую палитру более монохромной (основной цвет — черный, с красными акцентными вставками),





а также установили два дисплея высокого разрешения (на 10,25 и 12,3 дюйма) на изогнутую «фирменным» зигзагом единую медиане панель. Кстати, «пасхалки» в виде зигзагов также встречаются на разных элементах салона, но не в таком количестве, как у предшественника.

Сев за руль обновленного Geely Coolray, у меня сразу же возникли ассоциации с Peugeot 2008. И это, пожалуй, лучший комплимент, который только можно придумать для «китайца»! Видно, что его создатели также уделили большое внимание дизайну и качеству отделки интерьера. Но аналогии можно проводить и дальше: если «пыжик» был одним из лучших в своем классе по управляемости, то «Кулрей» уделяет конкурентов не только по рулежке, но и по динамике. То, что в «паспорте» этой модели написано 147 л. с. не говорит ровным счетом ни о чем: ускоряется «Кулрей» так, как будто у него под капотом куда больше «лошадей»! В исходной китайской версии новая турбочетверка под индексом ВНЕ15 (первый продукт компании Aurobay — СП двигателестроителей Geely и Volvo) развивает 181 л. с. И если этот мотор «задушили» для России, то не сильно: версия «Кулрея» для нашего рынка уступает китайской всего полсекунды в разгоне до сотни.

По мне, мощности даже с избытком: в спортивном режиме кроссовер становится резким и агрессивным. А может быть, другие «китайцы» приучили меня, что выбор режима «Спорт» в повадках машины особо ничего не меняет, просто позволяя ехать без запаздываний на нажатие на акселератор?

«Кулрей» же превращается в настоящего «бесенка» и буквально выпрыгивает из-под водителя. Если вы соскучились по тому, как едут настоящие «горячие» модели, которыми западные автопроизводители не баловали нас и до исхода из России, то компактный кроссовер Geely вас приятно удивит. Причем все выше-сказанное можно отнести и к Belgee X50, который лишь немногим уступает по динамике новинке.

При этом в других режимах кроссовер весьма покладист и радует экономичностью. На трассе Москва — Питер, двигаясь в рамках установленных скоростных ограничений, мне удалось показать средний расход около 6 литров на сотню. На трассе пригодился адаптивный круиз-контроль, адекватно работающий даже в зимних условиях, когда приходилось двигаться в облаке грязе-солевой взвеси от фур и соседних машин. У «Кулрея» также неплохая, относительно класса автомобиля, шумоизоляция салона и вполне приличный звук штатной медиасистемы. После обновления на ее 12,3-дюймовый экран можно вывести Яндекс Карты или слушать потоковую музыку, подключившись через Apple CarPlay. Только в России новую прошивку дилеры ставят за доплату, и в машине из салона ее, скорее всего, не будет.

Единственной проблемой, с которой я столкнулся за два месяца «владения» Geely Coolray, стал глюк датчика открытия капота, который сбоял в сырую погоду и при переходе температуры через ноль. Конденсат «коротил» контакт, и машина думала, что капот открыт. Эта небольшая проблема оказалась довольно доставучей: у машины на-

чинала срабатывать сигнализация, причем, как назло, произошло это ночью, когда падала температура на улице. А при езде с заглохившим датчиком машина не только постоянно пищала (неприятно, но можно потерпеть), но также отказывалась включать дворники (через какое-то время они все же начинали работать) и блокировала электропривод двери багажника. Поскольку проблема носила плавающий характер: она могла неделями не беспокоить — на сервис я не поехал. Да и не хотелось тратить на это время: автовладельцы с опытом знают, что обычно при диагностике «плавающих» неисправностей все работает. На форумах описание подобной проблемы мне не встретилось, так что будем считать, что это единственный случай.

Кстати, в плане надежности, дорестайлинговый Geely Coolray показал себя хорошо. Недаром много таких авто бегают в такси и каршеринге, а уж там, поверьте, никто с ними не церемонится, и один километр пробега идет за три. По новинке такой статистики пока нет, но в целом картина должна быть плюс-минус той же: за исключением силового агрегата, конструкция кроссовера почти не изменилась. Но к чему будущим владельцам обновленного Geely Coolray стоит быть готовым — это к высокой стоимости кузовных деталей. Машина для нашего рынка пока новая, поэтому ценники вас неприятно удивят: светодиодная фара или капот на нее будут стоить в разы дороже, чем на Belgee X50. При этом по расходникам или деталям подвески такого нет, ведь по «тележке» новинка практически полностью копирует предшественника, зачасти на который на Авито стоят не дороже (а то и дешевле), чем на Lada Vesta. Это, кстати, еще одна из причин популярности «Кулрея» в России. А уж какой вариант кузова выбрать — решать нужно индивидуально. Как уже говорилось, это дело вкуса. □

1 Новый салон соблазнительно хорош: большинство покупателей выбирают Coolray из-за него.

2 Для компактного кроссовера задний ряд довольно просторный — недаром эту модель используют в такси.

3 Большой экран и камеры кругового обзора упрощают парковку, хотя и без них справиться с этой задачей достаточно просто.

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Пробег автомобиля за время теста, км	2200
Средний расход топлива, л/100 км	7,4
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	12 000 / 17 800
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	8000
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	86 000
Транспортный налог, ₽/год	5145
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	10,5



ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

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



HAVAL F7
ГЛЕБ ТАРАБУТИН
БИЗНЕС-АНАЛИТИК □ 51 ГОД
□ СТАЖ ВОЖДЕНИЯ: 28 ЛЕТ

Минувшей осенью мне потребовалась машина взамен полноприводной Skoda Yeti, на которой за 12 лет я накачал без малого 400 000 км. «Шкода» была хороша, но банально «устала» технически, начав тянуть деньги на бесконечные ремонты со скоростью примерно 40 тысяч рублей в месяц. Я понял, что созрел на обновление личного автопарка.

Из критичных пожеланий к новой покупке — полный привод, поскольку много времени провожу на даче, где зимой дороги чистят так себе. Нужен мотор объемом не менее того, что был на «Шкоде» — от 1,8 литра. Поначало не очень хотел трансмиссию робот или вариатор, но увы — осе-

ню 2023 года выбора практически не было. Подержанные авто не рассматривал принципиально. Бюджет установил до 4 миллионов, но покупать за невероятные суммы продукты «серого» импорта совсем не хотелось. Рынок новой автотехники полностью заполнили «китайцы», и я перестрел массу вариантов. «Черри» и «Джили» не подошли технически. Не готов я приобретать мягкий гибрид с малолитражным мотором и стартер-генератором. Сколько этот неизвестный никому аппарат прослужит в загородно-шосейном режиме — неясно.

Чуть было не приобрел перелицованную китайцами версию Nissan Navara (Dongfeng DF6) с реношным коммерческим турбодизелем, гидромеханическим автоматом и полноприводной трансмиссией «парт-тайм» от BorgWarner. Когда деньги были уже собраны, цены на эти машины внезапно под-

скочили на 300 тысяч «деревянных». Не вариант.

В итоге — Haval. Сперва я протестировал Jolion: он неплохо едет в городском режиме, но низковат, шумноват, тесноват, мотор всего полтора литра — не мое. Затем я прокатился на Dargo. Отличная, по первым впечатлениям, машина, но ноль отзывов от владельцев с пробегами к 100 000 км, конструктивно сложный мотор, небольшие продажи, а значит, модель не очень хорошо знают в сервисах... Снова мимо. Итак, я сижу в салоне Haval F7. Разгон хорош, большой салон, но рулится на троечку. Не в восторге, но отрицание, торг, принятие — все по классике — и машина у меня. Купил, причем именно ту комплектацию, которую не очень хотел — топовую Tech Plus. Как часто бывает, дилер сделал предложение, от которого не отказываются: верхнюю

комплектацию я получил по цене предыдущей.

Сейчас на одометре моего Haval почти 16 000 км. Машину использую активно, основная часть пробега — загородные шоссе и дачные дороги. В городе бываю редко. Начну с плюсов: удобный большой салон, есть подогревы сидений спереди и сзади, приличный клиренс — по снегу прет, как танк. Неплохая разгонная динамика. Наверное, это и все.

Список минусов будет большим. Не претендую на истину: отмечаю лишь то, что не устраивает лично меня, пригородного жителя Санкт-Петербурга с общим стажем вождения почти три десятка лет и личным пробегом под миллион километров на разных машинах.

Первая боль — управляемость: китайцам удалось совместить несовместимое. Машина получилась одновременно жесткой к дорожным мелочам и валкой в поворотах. Любой мелкий стык в асфальте ощущается на руле. Казалось бы, жесткая подвеска обещает прекрасную рулежку, но нет — кроссовер реагирует на повороте руля с изрядным запаздыванием. На зимнем шоссе иногда казалось, что машина при самом стандартном маневре перестроения из полосы в полосу вот-вот сорвется в занос. Казалось бы, тут ABS и ESP в помощь, но система стабилизации срабатывает со странным запаздыванием, когда машину уже несет. «Лосиный тест» можно не проводить: у лося априори нет шансов. С ABS тоже отдельная песня — система начинает «трещать» слишком рано при штатном для зимы, совершенном безобидном торможении по укатанному снегу. При этом Haval принудительно включает аварийку, пугая тех, кто катит сзади. Та же самая история, если вы на скорости 70 км/ч перескакиваете какое-либо препятствие, вроде гребенки на укатанном снегу

Цена: 3 170 000 р.
Год выпуска/приобретения: 2023/2023
Пробег общий/личный: 16 000 / 16 000 км
Затраты на ТО/ремонт: 8000/нет



или череды дорожных ямок. Снова сама по себе включается аварийка. Зачем так рано? Неясно.

Второе — электронные системы помощи при вождении. Я часто пользуюсь круиз-контролем на загородной трассе. Удобно: набрал скорость, встал в полосу, катишь себе расслабленно. Но это не про комплектацию Tech Plus. Адаптивный круиз-контроль (как и автоматическое управление дальним светом), как мне объяснили сначала на форумах, а затем и у дилера, завязаны на систему распознавания дорожных знаков. Камера этой системы установлена на лобовом стекле. И якобы камера эта «из коробки» очень плохо реагирует на дорожную грязь, которой в окрестностях Санкт-Петербурга с избытком — окно объектива испачкалось, система распознавания знаков уходит в аварийный режим с ошибкой на экране приборной панели, «круиз» и автосвет «отваливаются». Восстанавливается все само через несколько минут. Но только для того, чтобы «отвалиться» снова, и происходит это каждые 10–15 минут.

Мне кажется, что дилеры тут лукавят, ссылаясь на грязь с дороги на лобовом стекле. Система сбила в городе, за городом, на улицах и на шоссе без дорожных знаков одинаково. Причем неважно, насколько чистым было лобовое стекло. Иногда в грязь все ок, а выехал из мойки — ошибки повторяются каждые 5 минут. Иногда наоборот. Сброс настроек камеры у дилера помогает на первые два часа. Затем все повторяется. Положение улучшилось после того, как дилер каким-то волшебным образом перепрошил систему распознавания знаков — теперь она сбивает раз в час, что терпимо. Видимо, лучших результатов ждать не приходится.

Кстати, пару раз машина самостоятельно достаточно резко от торможивалась при старте со светофора — якобы обнаружено дорожное препятствие. На экранчике панели приборов при этом возникала картинка красной педали тормоза и какое-то сообщение, но текст я не успевал запомнить — слишком быстро оно исчезало. Ага, на широкой большой магистральной улице с приличным покрытием, при старте со светофора внезапные виртуальные асфальтовые хляби разверзлись перед моей машиной...

Медленно приближаемся к третьему минусу — отношение к работе у этих самых дилеров. Я начал обслуживаться у бывшего крупного петербургского продавца популярных и недорогих французских автомобилей. Был уже трижды — первое ТО и два обращения по сбоям в электрике — те самые вспомогательные системы, плюс в сырую и холодную погоду не работала система бесключевого доступа. За ручку на водительской двери дергаешь, а она не поддается, не отпирает машину, хотя должна. И это не раз, не два. Это происходит постоянно. Приемщик сказал, что бесключевой доступ так работает штатно, сославшись на то, что я неряха и не выполняю обязательство содержать автомобиль в чистоте. Очевидно, для этого не стоит вообще выезжать из гаража: в северном городе, знаете ли, зимой бывает снег и сырость. Китайская машина, выясняет-

ся, не должна штатно работать в таких условиях. Японская, корейская, немецкая — должны и могут. Китайская — нет.

Тем не менее в дверных ручках дилер что-то «подшаманил», и какое-то время они открывались нормально. Сейчас снова влажно на улице, и они не работают. Что неприятно, дилер делает круглые глаза, когда начинаешь говорить про проблемы с круиз-контролем и бесключевым доступом. Мол: «Да что вы! Ни у кого нет подобных бед, вы единственный». А в интернет-форумах по автомобилю уже огромные простыни жалоб — известные беды, что одно, что второе. В общем, осадочек остался, неприятно. Классика жанра: проблема носит плавающий характер и при визите к дилеру не проявляется. И хотя мной сделано много видео, где проблема зафиксирована, приемщик отказывается принимать видеосъемку как доказательство, говорит, что должен увидеть ошибку своими глазами. Ок, я в книжечку свою записал. В следующий раз трижды подумаю, к кому на ТО ехать.

Четвертая беда — эргономика и комфорт. Понятно, что в Китае обогрев сидений отсутствует как класс. Но на наши версии машин он хоть и прикручен, но очень неудобно. Управление обогревом сидений и температурой воздуха в салоне, возможно только с планшета на передней панели. Попробуйте сделать чуть теплее температуру, когда вы за рулем: зайти в планшет, найти нужную страницу, ткнуть энное количество раз кнопку... Жуть. Да и при наличии автозапуска, как понимаю, обогрев сидений не включить. Только через планшетик.

Ну и подобных огрехов — невероятное количество. Мне, например, не удалось «подружить» ни один из телефонов с медиацентром машины. Сбои, ошибки... Климат-контроль невозможно выставить с первого раза в комфортное положение. Получается либо холодно, либо жарко, вне зависимости от температуры за бортом. Вернее, сперва жарко, потом холодно. Читал форумы — многие

жалуются. Иногда правое сиденье обдува на торпедо включается раньше левого: из него уже дует, из левого еще нет. Короткая сидуха водительская, в принципе удобная, но ноги постоянно в напряжении. Знакомый знаток китайского менталитета сказал, что якобы небогатые люди, по китайским понятиям, не должны сидеть вальяжно и широко. Хочешь полноразмерную сидуху — купи премиум-авто. Нет денег — почивай на жердочке. Не знаю уж, правда или нет. Список можно продолжить, но ведь сочтут за пустые придирки.

Пятое — цена! По моему мнению, машина за три с лишним миллиона рублей должна быть практически безупречной. Описанные выше «болячки» простибельны за цену в два раза меньшую, как стоят такие автомобили в Китае.

В итоге скажу так: ощущения от Haval F7 (а может, и от всех «китайцев»?) сильно зависят от того, на каких машинах вы ездили до того. И дело тут не в престижности марки: по управляемости китайский кроссовер сильно проигрывает, например, Lada Vesta или Ford Focus — машинам ну никак не премиальным. Также важно, как и где вы ездите, какой у вас опыт вождения. Для города, в булочную, F7 — отличный выбор. Для частых и длительных поездок с активной рулежкой, я бы советовал попробовать что-то другое.

В целом признаю, Haval F7 — это уже автомобиль, а не ведро с гайками, которыми были китайские изделия еще 10 лет назад. Но этот автомобиль остро нуждается в тонкой настройке: «обработать мелким напильником» все, что только можно, и будет всем счастье. Думаю, допилят, благо китайцы учатся очень быстро. Сильно подозреваю, что они это уже делают, и лет через пять позиции европейских, американских, корейских и японских производителей под их натиском сильно пошатнутся по всей планете. Поднебесная не стоит на месте — их мир меняется очень быстро. □



«БУЛЬДОГ» – ДРУГ ЧЕЛОВЕКА

БОЛЕЕ 30 000 М², ОКОЛО 77 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК – ПОЖАЛУЙ, МОСКОВСКАЯ ВЫСТАВКА «МОТОВЕСНА» ЕЩЕ НИКОГДА НЕ БЫЛА ТАКОЙ МАСШТАБНОЙ И НАСЫЩЕННОЙ. СРЕДИ 500 СТЕНДОВ БЫЛА ПРЕДСТАВЛЕНА И ПРОДУКЦИЯ BALTMOTORS ◻ ТИМУР СЕДОВ ◻ ФОТО АВТОРА

ЭТА КАЛИНИНГРАДСКАЯ КОМПАНИЯ ровно 20 лет назад начала производить технику для активного отдыха: мотоциклы, квадроциклы, мотособаки. Четыре года назад Baltmotors взяла курс на конструирование и выпуск полностью собственных мотоциклов для бездорожья.

Начала с полноприводного утилитарника ATV 2x2 с ДВС. Он вызвал интерес у охотников, лесников, путешественников. На основе этой модели инженеры Baltmotors создали электроверсию по «кличке» Bulldog: с подключаемым передним приводом (мотор-колесо) и генератором, который позволяет заряжать аккумулятор прямо на ходу. Эту «электричку» компания впервые показала на выставке в 2023 году. На прошедшую в апреле этого года «Мотовесну» привезли немного обновленный Bulldog.

Рядом на стенде Baltmotors впервые была представлена и облегченная версия «Бульдога», которую так и назвали — Lite. Пока это прототип. Но скоро будет готов предсерийный экземпляр.

Рама здесь стала уже, освободившись от генератора. А мотор-колесо теперь есть и спереди, и сзади (в сумме — 4 кВт), что

делает перемещение еще тише, так как отсутствует цепной привод. При этом рассчитанный на молодежь Lite сделали двухместным. И управляется он легче за счет смещения центра тяжести вниз.

Штатная турбозарядка на 20 А позволит полностью зарядить батарею всего за 2,5 часа. Полный привод, бесшумная трансмиссия, 25-дюймовые шины низкого давления, отличная эргономика, очень бодрая стартовая динамика, дальность хода почти 100 км.

Оба варианта Bulldog могут заинтересовать гостиничный бизнес, сервисы проката техники, охотников, фермеров, госструктуры. Например, национальные парки на Камчатке, в Калининградской, Нижегородской областях и в Мордовии уже закупили и успешно применяют эти мотоциклы для инспектирования территории.

Кстати, Bulldog доступен для заказа на сайте Baltmotors. Там же есть и подробное описание этой уникальной модели. Если у вас не было возможности посетить выставку, то физически оценить,

«пощупать» его можно в салонах дилеров компании. Может быть, в этом мотосезоне вам захочется оседлать именно такого особого «зверя». ◻



ВОЛКИ ГРЯЗИ НЕ БОЯТСЯ

ОБЫЧНО ПОКУПКОЙ КВАДРОЦИКЛА ТРАТЫ НЕ ОГРАНИЧИВАЮТСЯ. ДОВОЛЬНО БЫСТРО ПРИХОДИТ ПОНИМАНИЕ, ЧТО МНОГИЕ ЕГО УЗЛЫ И КОМПОНЕНТЫ НУЖДАЮТСЯ В УЛУЧШЕНИИ □ ДЕНИС ПАНФЕРОВ □ ФОТО VOGE

ПОЕЗДКИ В ЛЕС В КОМПАНИИ

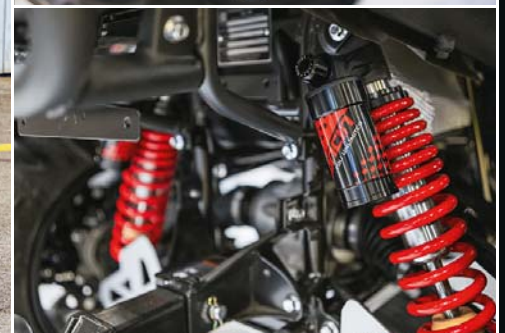
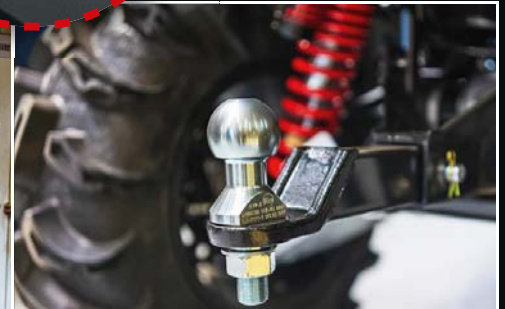
подготовленных товарищей наглядно демонстрируют, что нужны колеса побольше и зубастее, подвеска получше, не хватает защиты днища и рычагов, да и радиатор с воздухозаборниками перенести повыше не мешало бы. Так стартует процесс тюнинга, и он нескончаемый.

А что если сразу купить то, что не придется потом улучшать? Ведь так можно будет в итоге хорошо сэкономить! Пусть ты платишь дороже сразу, но зато потом инвестировать не придется, меняя одни компоненты на другие.

Loncin XWolf 700L Mud — грамотная версия обычного XWolf, уже оснащенного всем тюнингом, необходимым для

поездок по мягким и влажным грунтам средней полосы. Он сразу идет на больших и зубастых колесах с внешним диаметром 27 дюймов, установленных на 14-дюймовых дисках, комплектуется улучшенной подвеской с полным набором регулировок, внизу — защита, спереди и сзади — силовые бамперы, сверху стоит радиатор охлаждения и трубы воздухозаборников мотора и вариатора. И все это сделано не умельцами на колеечке в гаражах, а на заводе Loncin, проверено испытаниями и гарантированно стыкуется друг с другом.

Сам по себе штатный XWolf 700L — это одноцилиндровый квадроцикл с надежным тяговитым мотором объемом 686 см³ и современным дизайном. Привод — полный с подключаемым передним мостом, есть принудительная блокировка переднего межколесного дифференциала и понижающая передача. Сзади стоит шарик фаркопа для прицепа, спереди — электрическая лебедка, помогающая выбраться из сложных ситуаций. А версия Mud делает его намного лучше: проходимее, защищеннее, долговечнее. При этом за адекватную стоимость. □



LONCIN XWOLF 700L MUD

Габариты 2220x1180x1350 мм

База 1480 мм

Дорожный просвет 280 мм

Объем бензобака 25 л

Двигатель 686 см³, 4-тактный, инжекторный, 47 л. с./5500 об/мин, 66 Нм/4500 об/мин

Трансмиссия CVT, центробежное сцепл. в масляной ванне

Тормоза гидравлические, дисковые на всех колесах

Подвеска независимая, двухрычажная

Снаряженная масса 410 кг



ОСЬ СИММЕТРИИ

BMW R 1300 GS ЦЕНА: ОТ 3 350 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ЛЕГЕНДАРНОГО «ГУСЯ» ЖДАЛИ ЦЕЛЫХ ДЕСЯТЬ ЛЕТ. ЕЩЕ БЫ, ВЕДЬ «ВОДЯНОЙ» ПРЕДШЕСТВЕННИК СТАЛ НАСТОЯЩЕЙ РЕВОЛЮЦИЕЙ! ПЕРЕВЕРНЕТ ЛИ НОВИНКА РЫНОК ТУРИСТИЧЕСКИХ ЭНДУРО, ИЛИ ЕЕ ГЛАВНОЙ ОСОБЕННОСТЬЮ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЯВЛЯЕТСЯ ОТКАЗ ОТ АСИММЕТРИЧНОЙ ФАРЫ? □ ДМИТРИЙ ФЕДОТОВ □ ФОТО ИГОРЯ БАТНЕВА

ФАРА НА САМОМ ДЕЛЕ БРОСАЕТСЯ в глаза: вместо фирменной, будто подмигивающей светотехники, теперь — симметричный корпус с точками ходовых огней по углам. Едва ли не главную отличительную черту мотоцикла похоронили не веяния моды и даже не китайский рынок, а требования сертификации — сохранить фишку не дали ужесточившиеся законы.

Пропал и задний фонарь, функцию которого теперь выполняют красные светодиоды в поворотниках. А на его

месте — радар системы мониторинга слепых зон, зажигающей рыжие треугольники в зеркалах заднего вида при приближении автомобиля сбоку. Радар появился и спереди, он отвечает за адаптивный круиз-контроль, аналогичный тому, что стоит на R 1250 RT.

В прошлом осталось и отсутствие рамы: если прежде ее функцию выполняли трубы, соединявшие рулевую колонку с амортизатором и картером двигателя, то теперь мотор обнимает конструк-

ция, сваренная из стальных штамповок. Впрочем, появление новой детали не сделало мотоцикл тяжелее, а даже наоборот — в сравнении с предшественником, «Гусь» стал легче на 11,8 кг.

Похудением он обязан не только шасси: в числе скинутых килограммов, 6,5 приходится на силовой агрегат. Главное нововведение — коробка передач, переехавшая из отдельного корпуса в картер двигателя, под коленвал. В остальном — без революций, как и прежде это 2-ци-





линдровый «оппозит» с четырьмя клапанами на цилиндр и системой изменения фаз ShiftCam.

Так немцы называют распредвалы с двумя парами кулачков: на малых оборотах работает одна пара, а при наборе оборотов распредвал смещается в бок, и клапаны открывает вторая пара кулачков. Просто, надежно, а главное — очень эффективно. Мотор получился небывало эластичным: начинает тянуть уже с двух тысяч оборотов, не сдуваясь вплоть до отсечки.

Около трех секунд до первой сотни, еще мгновение — и цветной монитор виртуальной приборной панели рисует цифру 200. И все это на новом уровне комфорта: вибраций и шумов, в сравнении с предшественником, стало меньше. Приятней переключаются и передачи, да и квик-шифтер стал дружелюбней.

Эволюционировали и подвески. Их архитектура сохранилась, но в названиях

теперь присутствует Evo. Для передней подвески Telelever справедливо: там с 20 до 25 мм вырос диаметр оси колеса, а руль крепится к верхней траверсе не только через резиновые демпферы, но и через пару металлических пластин.

Такие решения позволили баварским инженерам, с одной стороны, сохранить привычный уровень комфорта, изолировав руль от вибраций, с другой — повысить остроту руля, которой немного недоставало предшественнику.

А вот задней подвеске Paralever приставка Evo выдана авансом — из изменений там лишь усиленное место крепления оси маятника. Видимо, в зачет пошли новые адаптивные амортизаторы, которые теперь автоматически меняют не только настройки сжатия, но и преднатяг пружин.

К слову, за доплату можно заказать адаптивную регулировку высоты. При остановках, например, на светофорах, подвески будут автоматически сжиматься, снижая высоту по седлу с 85 до 82 сантиметров.

Впрочем, с моим ростом в 195 см, мотоцикл не кажется слишком высоким. С водительского места новый «Гусь», вообще, кажется меньше и скромнее предшественника: узкая талия, не слишком пышно оперение спереди... Даунсайзинг! Еще и клавиш на пультах

**ПРОСТО, НАДЕЖНО,
А ГЛАВНОЕ —
ОЧЕНЬ
ЭФФЕКТИВНО.**

не доложили: управление обогревом рукояток и сервоприводом ветровика — только через меню приборной панели.

Сам руль вынесен дальше, поэтому спина пилота чуть наклонена вперед, а регулировка высоты седла отныне доступна лишь сзади — у предшественника его можно было поднять в двух точках. Зато пассажирское седло получило продольную регулировку, а на баке появилась мягкая накладка, будто продолжающая седло пилота. Здесь же — маленький бардачок с разъемом USB.

Но если визуально мотоцикла стало меньше, то на дороге его потенциал только вырос. Быстрее, комфортней, послушней — новый «Гусь», пусть и немного, эволюционировал во всем.

Не поменялись разве что тормоза, которых хватало и прежде. Но теперь ими управляет более продвинутая электроника. Комбибрейк автоматически меняет усилие между передним и задним колесом, вне зависимости от того, нажал пилот рычаг или педаль. На прямых торможениях — здорово, а вот корректировать скорость в поворотах с непривычки страшновато.

И все же, стоит ли владельцам мотоциклов предыдущего поколения, таких как R 1200 GS (LC) и R 1250 GS, избавляться от своего «старья» и бежать за новинкой? Безусловно, BMW R 1300 GS сделал шаг вперед, но, за исключением дизайна, других революций у него для вас нет. Да и нужны ли они в эти не самые спокойные времена? □

BMW R 1300 GS

Габариты (длина/ширина/высота/высота по седлу)

2212x1000x1406x850 мм

База 1518 мм

Двигатель 1300 см³, 2-цилиндр., 4 клапана на цилиндр., 145 л. с.

Трансмиссия 6МКП, квик-шифтер, карданный привод

Подвеска (передняя/задняя) рег. телескопическая вилка, ход

190 мм / регулируемый моноамортизатор, ход 200 мм

Тормоз (передний/задний) дисковый/дисковый

Объем бака 19 л

Снаряженная масса 237 кг

Технологии «угловые» ABS и трекшн-контроль, электронная ручка газа, квик-шифтер



БЛИЖЕ, ЧЕМ КАЖЕТСЯ

ПРИНЯТО ДУМАТЬ, ЧТО МНОГОДНЕВНЫЕ ГОНКИ ПО ПЕРЕСЕЧЕННОЙ МЕСТНОСТИ ТРЕБУЮТ ОЧЕНЬ ДОРОГОЙ, СПЕЦИАЛЬНО ПОДГОТОВЛЕННОЙ ТЕХНИКИ, ОДНАКО КОМАНДА «РОЛЛИНГ МОТО» ДОКАЗАЛА ОБРАТНОЕ, ФИНИШИРОВАВ В СЛОЖНЕЙШЕЙ БАХЕ «ЗОЛОТО КАГАНА» НА ДВУХ СТАНДАРТНЫХ ТУРИСТИЧЕСКИХ ЭНДУРО GR 500, КОТОРЫЕ УСПЕШНО СПРАВИЛИСЬ С ТЯЖЕЛЫМИ АСТРАХАНСКИМИ ПЕСКАМИ □ ГРИГОРИЙ АЛЕШИН □ ФОТО ДМИТРИЯ МАРИМЬЯНОВА И ДМИТРИЯ КУЛЕМИНА

БАХА «ЗОЛОТО КАГАНА» ПРОХОДИТ в Астрахани каждую весну, начиная с 2011 года. За несколько дней гонки спортсмены преодолевают около 1000 км по спецучасткам, проложенным в песках и степях Астраханской области, пользуясь только бумажной легендой с указанием поворотов и препятствий.

GR 500 21/18, НА КОТОРЫХ ЗАЯВИЛАСЬ В ГОНКУ КОМАНДА «РОЛЛИНГ МОТО», – ОДИН ИЗ ФЛАГМАНОВ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ЛИНЕЙКИ GR.

Знакомиться со спецучастками (СУ) заранее, пользоваться спутниковой навигацией, получать помощь от кого-то, кроме других участников, строго запрещено, так что приходится рассчитывать лишь на собственные силы и надежность техники. Высочайший уровень сложности привлекает

на «Золото Кагана» самые именитые команды. Российские и зарубежные гонщики считают эту гонку серьезным испытанием на прочность, например, легендарный «КАМАЗ-мастер» традиционно выставляет сюда свой самый сильный состав.

В Астрахань приехали команды: «КАМАЗ-Мастер», «МАЗ-Спортавто», «ГАЗ Рейд Спорт», Ural Motorsport, Lada Sport Rosneft Raid, а также Борис Гадасин,





1

Анастасия Нифонтова и другие титулованные спортсмены.

Всего на старт вышло около 80 участников, причем зачетная группа кросскантри класс 450 (мото) была очень представительной: 15 мотоциклистов, в основном на европейской и японской технике, а китайских мотоциклов в стартовой ведомости оказалось всего два — те самые GR 500 под управлением бывшего рейдового гонщика из Астрахани Василия Глухова и эндуриста из подмосковной Балашихи Андрея Рябошкапова.

Пятисоткубовый GR 500 21/18, на которых заявила в гонку команда «Роллинг Мото», — один из флагманов туристической линейки GR, сделан по классической схеме и внешне похож на знаменитую хондовскую «Африку». В стальной раме установлен двухцилиндровый 4-тактный двигатель Loncin с жидкостным охлаждением и инжектором от Bosch. Надежный, неприхотливый и хорошо известный движок «срисованный» с Honda CB 500X, работает в паре с 6-ступенчатой МКП. Спереди стоит телескопическая вилка-перевертыш SZC Pro с диаметром пера 41 мм и ходом 200 мм. Вилка оснащена регулировками сжатия (40 щелчков) и отбоя (32 щелчка). Сзади установлен моноамортизатор SZC с ходом 150 мм, регулировкой сжатия (32 щелчка) и отбоя (28 щелчков). Прочные спицованные колеса диаметром 21 дюйм

спереди и 18 дюймов сзади специально для гонки обули в покрышки Borilli 7 Days Rally. Тормоза с отключаемой ABS, что важно на бездорожье, спереди два диска диаметром 298 мм с 4-поршневыми суппортами, сзади один диск диаметром 240 мм и 2-поршневой суппорт — этого вполне достаточно, чтобы остановить байк снаряженным весом 190 кг в любой ситуации.

GR 500 оснащен современной информативной приборной панелью, качественными переключателями, удобной, не очень длинноходной ручкой газа, рукоятками с защитными гардами. Не слишком широкое седло и высота руля позволяют легко работать в стойке. Двигатель надежно застрахован от контакта с грунтом мощной защитой, а пластик и боковины защищают развитые дуги.

У байка — два топливных бака общим объемом 39 литров, что обеспечивает «дальнобойность» под 900 км. Правда, этот показатель во многом зависит от стиля вождения, но даже если гнать по грунтовкам с предельной скоростью, такой запас топлива все же вселяет уве-



1 Для гонки мотоциклы глубоко не тюнингвали, только установили «башню» для чтения легенды, контрольные приборы и обули в раллийные покрышки.

ренность, что вы не останетесь в степи с обсохшим баком.

В общем, производитель позаботился о том, чтобы за рулем GR 500 было комфортно по любым направлениям, а из дополнительного оборудования специально для «Золота Кагана» на байки была установлена лишь так называемая «башня» — конструкция для чтения легенды, по которой едут гонщики, и обязательные контрольные приборы организаторов.

Райдеры «Роллинг Мото» накатали на тренировках больше 1000 км и к началу гонки не сомневались в том, что байки выдержат испытание. В субботу 20 апреля на коротком восьмикиломе-



тровою спецучастке пролога после торжественного старта опытный Василий Глухов пришел четвертым, уступив лидеру мотозачета всего пару минут, но на следующий день, 21 апреля, спортсменам предстояло проехать около 360 км при 30-градусной жаре.

Первые 50 км, по словам мотоциклистов, оказались особенно сложными — на «рваной» жесткой трассе руки забивались как на мотокроссе. Затем начались песчаные прямые, требовавшие хорошей скорости, и гонщики наконец-то смогли открыть газ. К сожалению, когда на одном из GR 500 лопнула шина, до финиша оставалось еще почти 200 км: пришлось ждать механиков с новой покрышкой, однако больше никаких неприятностей не произошло, и до финиша второго спецучастка байки доехали.

В понедельник 22 апреля погода немного смягчилась — всего 26 градусов тепла и легкий ветерок, а два круговых спецучастка (СУ-3 и СУ-4) по 225 км проходили по быстрым и прямым дорожкам прикаспийских степей. Тем не менее сошли сразу семь экипажей. Участникам мотозачета нужно было одолеть только один круг, но и здесь не обошлось без сходов — на СУ-3 досрочно закончили борьбу гонщики на немецком и австрийском мотоциклах. А вот оба GR 500 завершили день без приключений, причем Василию Глухову удалось финишировать шестым.

По сравнению со вторым этапом, третий стал, можно сказать, «днем отдыха». Но на финальном четвертом этапе 23 апреля всем спортсменам снова пришлось потрудиться. Ведь СУ-5 длиной около 240 километров отчасти повторял тяжелый воскресный СУ-2, только развернутый в обратную сторону, и проходил через сложные пески трех знаменитых барханов: Большой Брат, Африка и Краснопесчаный.

Оба GR 500 хоть и не попали на призовые места, но не только выжили в по-



1 Сомнений в байках не было — еще в прошлом году GR 500 продемонстрировали надежность в эндуро-турах.

GR 500 ВЫДЕРЖАЛ ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ НАГРУЗКИ ПЕСЧАНОЙ ГОНКИ И ПОРАДОВАЛ ХОРОШЕЙ ЭРГОНОМИКОЙ!

гоне за «Золотом Кагана», а и успешно финишировали. В «Роллинг Мото» не видят в этом ничего удивительного: еще в прошлом мотосезоне байк доказал свою надежность в длительных путешествиях и эндуро-турах, к тому же компания выступила официальным партнером «Золота Кагана», так почему бы не начать нынешний мотосезон с серьезной гонки?

Райдеры «Роллинг Мото» остались довольны мотоциклами. Андрей Рябошчапов считает, что финиш сложнейшей 1000-километровой бахи позволяет официально закрепить за GR 500 статус одного из самых надежных мотоциклов среди туристических эндуро: «Техника превзошла все ожидания, смазываем цепь и движемся дальше, вперед к новым победам и открытиям», — сказал он.

Василий Глухов тоже уверен, что первый блин не вышел комом: «Мотоцикл показал себя очень хорошо: такие скорости, повороты и пересеченка — мы его просто уничтожали, а он выжил! При этом у меня организаторский прибор постоянно сигнализировал о превышении скорости, ведь в гонке установлено ограничение в 140 км/ч, а по его родному спидометру я ехал 165 км/ч, то есть по GPS — 155 км/ч. Если бы не вот эти небольшие неприятности, типа пробитого колеса, по сути, не связанные с технической частью, я мог рассчитывать на 6-й результат, а в гранд-эндуро вообще на первое место. Так что будем готовиться к следующим гонкам».

Оба спортсмена отмечают, что мотоциклы легко выдержали экстремальные нагрузки, к тому же порадовали хорошей эргономикой, а значит, прекрасно подходят для туризма и готовы отвезти вас хоть на край света не только по асфальту. Ну а если захочется испытать себя в бахе или ралли-рейде — почему бы и нет, ведь за рулем GR 500 даже такие сложные гонки, как «Золото Кагана», становятся ближе. □



Получить журнал стало проще!



Заказывай свежий номер
не выходя из дома :



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



МАСЛАМИ ОБЕСПЕЧЕНЫ

С МОМЕНТА УХОДА ИЗ РОССИИ ИМЕНИТЫХ ИНОСТРАННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МОТОРНЫХ МАСЕЛ ПРОШЛО УЖЕ ДВА ГОДА. У МОТОЦИКЛИСТОВ, КАК И У АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ, ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕРНО ТЕ ЖЕ: ЧТО ЗАЛИВАТЬ, КАК СЭКОНОМИТЬ И КАК НЕ ПОПАСТЬ НА КОНТРАФАКТ?

□ ДЕНИС ПАНФЕРОВ □ ФОТО ТАКАЯМА





50, 15W-50 и 20W-50. В ближайшее время появится масло с вязкостью 5W-40.

SNOWPOWER

Масла Takayama, специально разработанные для снегоходов, были представлены в самом начале 2024 года. Для такого типа техники есть Snowpower 4T 0W-40 — 100% синтетика с эстерами и очень низкой температурой потери текучести, а также два вида двухтактных масел: синтетическое с повышенным содержанием эстеров Snowpower 2T Racing, которое отлично работает даже в высокофорсированных и турбированных моторах, и синтетическое Snowpower 2T для широкой гаммы снегоходов и утилитарного использования.

Вся линейка обладает отличными низкотемпературными свойствами и надежной защитой от износа благодаря прочной масляной пленке. Двухтактные масла для снегоходов окрашены в красный цвет.

ATV/UTV

Самая последняя новинка Takayama для мототехники — новая линейка масел ATV/UTV. Двигатели утилитарных и малокубатурных квадроциклов регулярно работают в условиях повышенной запыленности при прогудках по пересеченной местности. Попадание воды и пыли сказывается на износе цилиндра-поршневой группы двигателя. Для такой техники разработано масло ATV/UTV Regular 4T 10W40 — на полусинтетической основе и современном пакете противозносных и моющих присадок Infineum.

Для современных и мощных большого объема квадроциклов — Takayama ATV/UTV Power 4T 5W-40. Такой продукт на оригинальном пакете присадок Infineum усилен эстерами для увеличения защитных свойств масла. □

ПОСЛЕДНИЕ ДВА ВОПРОСА РЕШАЮТ — сами собой, если не пытаться вернуть ушедшие продукты и не покупать втридорога масла, производители которых не в курсе, что они до сих пор доступны в России. Так и подделку купить шансы снизятся, да и переплачивать разросшейся логистической цепочке не придется.

На российском рынке остались иностранные производители, которые предлагают достойное качество по доступной цене. Правда, в апреле наших сограждан попытались в очередной раз напугать запретом Японии на экспорт в Россию аккумуляторов и моторных масел. Но волнение по этому поводу будет беспочвенным: на российский рынок эта «санкция из пакета» практически не повлияет. Производство большинства японских товаров давно уже локализовано за пределами Японии: в Китае, Малайзии, Таиланде, Казахстане и здесь, в России.

В частности, генеральный директор Takayama (марка принадлежит JCI Congroation) Сакагути Сугуру уверяет, что продукт с рынка не исчезнет, ведь они ввозят сюда не масло в бочках и банках, а технологии и компоненты, а уже само масло (и даже упаковка к нему) производится и фасуется в России на современном заводе в Калужской области, где ранее выпускали продукты Castrol, Mobil и других топовых брендов. Производственный процесс имеет семь этапов контроля качества, так что ошибки при блендировании полностью исключены.

Отрадно, что линейка бренда Takayama настолько широка, что масла найдутся для любого байка и для всех типов рекреационной техники. На данный момент производятся такие масла: девять видов че-

тырехтактных и два вида двухтактных для мотоциклов, три вида для квадроциклов, четырехтактное и два вида двухтактного для снегоходов.

При производстве используются синтетические базовые масла (включая GTL, на основе газа), полиальфаолефины и эстеры, а пакеты присадок закупают у Infineum — лидера мирового рынка. За оригинальность упаковки можно не беспокоиться: масла Takayama пакуются в жестяные канистры с цветным принтом непосредственно по металлу, что исключает возможность подделки. А пластиковая тара изготавливается с фирменным клише дракона.

МОТОТЕС

Линейка мотоциклетных масел была представлена в 2023 году. Продукция Mototec подходит для двух- и четырехтактных моторов, надежно их защищая и раскрывая весь потенциал мотоциклетных двигателей.

Флагман линейки — Takayama Mototec 7000 4T Ester — создан на полностью синтетической основе, подходит для жестких спортивных условий эксплуатации, мощных форсированных мотоциклов. Обеспечивает максимальную защиту и долгий срок службы. Есть четыре варианта вязкости: 10W-40, 10W-





ТРАССА

ФЕСТИВАЛЬ «ДНИ СКОРОСТИ НА ЛЬДУ БАЙКАЛА»

БАЙКАЛ. БИТВА ЗА РЕКОРДЫ

ОДИН ИЗ ЖУРНАЛИСТОВ, В ПОГОНЕ ЗА МЕТКОЙ МЕТАФОРой, ОКРЕСТИЛ ТРАССУ ДЛЯ РЕКОРДНЫХ ЗАЕЗДОВ, ПРОЛОЖЕННУЮ ПО ЛЬДУ БАЙКАЛА, «РУССКИМ БОННЕВИЛЕМ». ПОДОБНЫЙ КРЕАТИВ ВРЯД ЛИ МОЖНО СЧИТАТЬ УДАЧНЫМ: ВЫЖЖЕННОЕ СОЛНЦЕМ ПЛАТО ИЗ СОЛИ В АМЕРИКАНСКОМ ШТАТЕ ЮТА НЕ СРАВНИТЬ С КРАСОТОЙ САМОГО ГЛУБОКОГО В МИРЕ СИБИРСКОГО ОЗЕРА. ДА И ПЛОЩАДИ НЕСОПОСТАВИМЫ: АМЕРИКАНСКАЯ «СОЛОНКА» СОСТАВЛЯЕТ ВСЕГО 226 КМ², А ПЛОЩАДЬ НАШЕГО ОЗЕРА – 31 722 КМ². ЧТО ЖЕ КАСАЕТСЯ СПОРТИВНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ, ТО БОРЬБА ЗА РЕКОРДЫ НА ЛЕДЯНОМ ТРЕКЕ ПРОХОДИТ С НЕМЕНЬШЕЙ СТРАСТЬЮ, ЧЕМ НА АМЕРИКАНСКОМ СОЛЯНОМ «АВТОДРОМЕ» □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА И АННЫ БОЙКО





РЕКОРДЫ ПИШУТСЯ НА ЛЬДУ

Уж коль скоро мы заговорили о противопоставлениях, то на стороне Bonneville Salt Flats, конечно же, богатейшая история — сражения за рекорды там продолжаются уже сотни лет. Фестиваль «Дни скорости на льду Байкала» сравнительно молод и в этом году проходил в 12-й раз. А вот трасса, как, впрочем, и идеология, поистине уникальны. Что касается первого, то это идеально ровная ледовая поверхность огромной площади (кстати, даже на Байкале, с его необозримым простором, такую поди найди). Идея тоже оригинальна: нигде в мире заезды с официальной фиксацией рекордов скорости не проводятся на льду.

Трасса, которая в этом году была проложена по льду пролива Малое Море, проходит обязательную инспекцию представителями Российской автомобильной федерации, и разрешение на проведение заездов подтверждается соответствующим сертификатом. «Рабочая» длина трека — порядка 15 км, а скорость фиксируется в заездах со старта с хода и с места на дистанциях на один километр и на 500 метров — короткий маршрут снова появился в регламенте нынешнего



года. Время на подготовку к рекордной попытке не регламентируется, но сам заезд, причем в двух направлениях, должен быть выполнен в течение часа. Среднее арифметическое от времени двух заездов как раз и будет заявкой на установление рекорда — таков регламент и Российской (РАФ) и Международной (FIA) автомобильных федераций. По окончании фестиваля все результаты были переданы в соответствующий комитет Российской автомобильной федерации, где, после рассмотрения на Совете по спорту, показатели обретут статус официальных национальных рекордов скорости. Нужно отметить, что этот процесс требует времени.

Что касается организации, то здесь бал правил идеолог фестиваля «Дни скорости на льду Байкала», многократный



1 Андрей Леонтьев: «Уникальность фестиваля состоит в том, что особое внимание мы уделяем вопросам экологии».



рекордсмен России, тележурналист и основатель команды LAV Racing Андрей Леонтьев. Уже традиционно Андрей на этом событии не ограничился ролью спортивного функционера, а стал одним из главных действующих лиц в рекордных заездах, к которым, в соответствии с техническими требованиями РАФ, допускались как серийные (категория Б), так и специально подготовленные (категория А) автомобили, соответствующие техническим требованиям РАФ.

ЭФФЕКТИВНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Продолжая тему организации стоит отметить, что не последнюю роль в проведении любого мероприятия играет сотрудничество. Институт партнерства в российском автомобильном спорте формировался непросто. Тем не менее сегодня уже есть ряд компаний, готовых сотрудничать с командами, гоночными сериями и отдельными гонщиками. Причем на взаимовыгодных условиях. И фестиваль «Дни скорости на льду Байкала» — хороший тому пример. Официальным партнером стал международный бренд премиальных смазочных материалов Teboil, который в рамках фестиваля впервые представил высокоэффективное моторное масло Teboil Diamond Carat III с инновационной технологией Carbon-to-Lubes. Лучшей международной практикой, 60-летний опыт

инновационных разработок в собственном научно-исследовательском центре, сотрудничество с OEM-производителями, а также понимание работы каждого компонента смазочных материалов по отдельности и в синергии друг с другом — все это позволило Teboil разработать технологию Carbon-to-Lubes, созданную для обеспечения максимальной производительности и бескомпромиссной защиты двигателя в тяжелых условиях эксплуатации. Благодаря синергии кристально чистого базового масла, премиального пакета адаптивных присадок, созданных по рецептуре Teboil на международных производственных площадках, и высокотехнологичных методов производства, автомобили участников фестиваля смогли преодолеть суровые испытания на льду Байкала. Технология Carbon-to-Lubes разработана для обеспечения более легкого старта при экстремальных температурах, снижения расхода масла и экономии топлива, а также позволяет защищать двигатель автомобиля не только в условиях суровой зимы, но и в условиях городской эксплуатации, где моторы также испытывают высокие нагрузки.

О РЕКОРДАХ В СУРОВЫХ УСЛОВИЯХ

Самые впечатляющие по скорости результаты продемонстрировали ав-

томобили с двигателями внутреннего сгорания. Jaguar F-pace (категория А III 8) под управлением опытного Андрея Леонтьева на дистанции один километр с места смог показать 111,829 км/ч, а на дистанции 500 метров с хода — 206,398 км/ч. Пилот Audi RS6 (категория А I 9), известный путешественник, спортсмен и постоянный участник фестиваля «Дни скорости на льду Байкала», Алексей Павлин и вовсе выдал «максималку» в 298 км/ч, но, согласно регламенту, в зачет идет среднее арифметическое от результата заездов в двух направлениях. Поэтому в протокол заезда на один километр с хода были внесены не менее впечатляющие 289,389 км/ч. Максимальная средняя скорость автомобиля Алексея на дистанции один километр с места составила 119,205 км/ч. Оба результата превысили существующие рекорды скорости в своем классе. Высокие результаты в категории серийных электромобилей на дистанции 500 метров при старте с места показал Evolute i-JET (категория В VIII 5) под управлением Марии Мельниковой, развивший максимальную среднюю скорость более 81 км/ч. При старте на один километр с хода спортивный кроссовер, управлял которым известный участник кольцевых гонок Виталий Ларионов, показал среднюю скорость более 221 км/ч, тем самым обновив предыдущий рекорд в 217,970 км/ч. Бизнес-седан Voyah Passion Long Range (категория В VIII 5), за рулем которого был деся-

ФЕСТИВАЛЬ «ДНИ СКОРОСТИ НА ЛЬДУ БАЙКАЛА»

- 1 Андрей Леонтьев, Станислав Лыжин, Анастасия Нифонтова и Сарма2 Evolute.
- 2 Алексей Павлин. 289,389 км/ч в заезде на один километр с хода.
- 3 Были и неудачи. Отказал двигатель Segway Villain SX10WX Нины Абросовой.



батареи CAЭ Remote, позволяющая отображать такие параметры, как уровень заряда, температуру батарей, напряжение и силу тока.

Электропривод прототипа был реализован компанией «Приводная техника». Его особенность заключается в том, что он может работать в большом диапазоне нагрузок и быть применен на различных классах автомобилей. Также он имеет отличные массогабаритные характеристики и высокую удельную мощность. В качестве силовой установки используется синхронный электродвигатель с постоянными магнитами, в комплект которого входят: мотор, редуктор и силовой инвертор. Электропривод EDM-60/120 расположен продольно и обладает номинальной мощностью 60 кВт, а его пиковая мощность достигает 120 кВт. В результате мотор выдает 14 000 об/мин.

За рулем Сарма 2 Evolute участие в рекордных заездах принимали известная российская спортсменка, мастер спорта международного класса Анастасия Нифонтова и Станислав Лыжин. Что касается результатов, то в заездах на один километр с ходу максимальная средняя скорость составила 186,248 км/ч, что выше, чем существующий рекорд 1977 года в классе A VIII 2 (специально подготовленные электромобили массой от 500 до 1000 кг), который держался 47 лет и был 161,700 км/ч. □

тикратный рекордсмен России Максим Леонов, на дистанции в один километр с места развил максимальную среднюю скорость более 108 км/ч, на 2 км/ч превывсив существовавший рекорд. На этом же автомобиле Анастасия Нифонтова в ходе заезда на 500 метров с хода показала максимальную среднюю скорость 183 км/ч, результат, претендующий на обновление национального рекорда для электромобилей.

В рамках фестиваля был зафиксирован еще один интересный результат, касающийся ресурсных испытаний, призванных показать, сколько километров сможет преодолеть электрокар на одном заряде батареи в суровых зимних условиях. За рулем полноприводного Voyah Passion Long Range по очереди выступали четыре пилота: Виталий Ларионов, Максим Леонов, Андрей Леонтьев и Нина Абросова. Заезд продолжался более десяти часов, а температура воздуха колебалась от -17 до -22 °C. Во время испытания пилоты имитировали вождение в смешанном цикле с примерной скоростью 60 км/ч при включенной системе климатического контроля и фарах ближнего света. Результат ресурсного испытания — 450 километров по льду на стандартных шинах на одном заряде батареи! Данные, зафиксированные при помощи нескольких GPS-трекеров и бортовых видеорегистраторов, были переданы для регистрации в Книге рекордов России.

СО СКОРОСТЬЮ ВЕТРА

Ветер, дующий в средней части Байкала, имеет имя собственное — Сарма. Точно так же был назван его создателями и электрический спортпрототип, ставший яркой премьерой фестиваля скорости. Сарма 2 Evolute был построен российскими конструкторами с использованием компонентов исключительно отечественных поставщиков. И сделано это было не только ради спортивных рекордов: испытанные в жестких условиях комплектующие в перспективе будут использоваться в серийном производстве электромобилей Evolute на заводе в Липецкой области. Разработка, сборка (она проходила в Волгограде конструктором Анатолием Шубиным и его командой Karkas 34) и испытания проводились под руководством Станислава Лыжина, эксперта по постройке гоночной техники.

Рекордный электрокар массой 750 кг имеет постоянный полный привод и оснащен двумя тяговыми батареями, расположенными по бортам. Аккумуляторы с номинальным напряжением 350 В, емкостью 100 А·ч и номинальной энергией 35 кВт·ч создавались специалистами компании «Системы автономной энергии» (САЭ). Блок тяговых батарей способен поддерживать длительные высокие значения силы тока, достигающие 500 А. Для удобства эксплуатации и обслуживания в копит была встроена система мониторинга состояния



О ПАРТНЕРАХ

Международный бренд Teboil родом из Финляндии уже более 60-ти лет занимается производством высокоэффективных смазочных материалов для суровых условий эксплуатации. Продукция Teboil выпускается как в Финляндии, так и на высокотехнологичном заводе в городе Торжок. Благодаря современному оборудованию, технологии поточного смешения компонентов, профессиональным и опытным специалистам, строгому многоступенчатому контролю в соответствии с международными стандартами, завод смазочных материалов Teboil обеспечивает стабильное качество продуктов.



Реклама

СТАКАН ПУСТ ЛИШЬ НАПОЛОВИНУ

НАСКОЛЬКО СЕРЬЕЗНА СИТУАЦИЯ С ДЕФИЦИТОМ ЗАПЧАСТЕЙ, КОТОРЫЙ ОБРАЗОВАЛСЯ НА НАШЕМ РЫНКЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ? ВЕДЬ НЕ ХВАТАЕТ НЕ ТОЛЬКО КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ МАШИН ТЕХ МАРОК, ЧТО УШЛИ ИЗ РОССИИ, НО И НА КИТАЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ. МЫ ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМУ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ КОМПАНИЙ-ПОСТАВЩИКОВ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ КОМПЛЕКТУЮЩИХ И ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ АВТОПРОМА **АЛЕКСАНДР МЕЛЬНИК**

■ Еще прошлой осенью Ассоциация «Российских автомобильных дилеров» (РОАД) и Российский союз автостраховщиков (РСА) признали, что в стране возник дефицит запчастей для китайских автомобилей. Тогда его считали временным и заверяли, что нерешаемых проблем с поставкой деталей не существует. Но прошло полгода, и выяснилось, что воз и ныне там. «Мы видим высокий уровень дефицита качественных компонентов не только для китайских автомобилей, но и для всех остальных марок: иностранных и отечественных», – считает основатель «Завода автомобильных подшипников № 1» Сергей Ненадкевич.

ПРОБЛЕМЫ ОСТАЮТСЯ

Согласен с коллегой исполнительный директор компании MasterKit Павел Буланов: «Ситуация сильно не изменилась. У официальных дилеров не всегда есть в наличии даже расходники. С более сложными деталями,

и особенно с кузовными элементами, очень большая проблема». И все же в последние месяцы наметились некоторые положительные тенденции. Так, руководитель направления собственных торговых марок ООО «Амтел» Виктор Левин с оптимизмом заметил: «Да, действительно, определенный дефицит запчастей на китайские модели присутствует до сих пор. Однако нужно отметить положительную динамику в решении этого вопроса. На данный момент мы можем говорить о том, что основные детали для прохождения ТО уже есть в наличии».

Проблемы тем не менее остаются. Да, с нехваткой оригинальных деталей должны бороться сами автомобильные фирмы, а что с аналогами «родных» деталей? Ведь на российском рынке представлено очень ограниченное число таких аналогов для китайских машин. Нужно сказать, что сразу несколько отечественных

компаний работает в этом направлении. Так, в портфеле ООО «Амтел» есть бренд автозапчастей Metaco, который, по словам Виктора Левина, «активно развивает ассортимент на китайские модели. В нем представлены актуальные артикулы для Changan, Geely, JAC, Chery, Omoda, Exeed, Dongfeng, Great Wall, Haval».

Вот и директор по продажам ООО «Карпартс Дистрибьюшн» Антон Синякин отмечает: «Многие производители автозапчастей для российского рынка пополняют свой ассортимент новыми товарными позициями, которые не уступают по качеству оригинальным запчастям. Конечно, пока их меньше, чем, например, на европейские модели, но нужно понимать, что значительная часть машин еще находится на гарантийном обслуживании у дилеров, а на проработку и добавление нового ассортимента требуется значительное время».

НАИБОЛЬШЕЙ ПРОБЛЕМОЙ ОСТАЕТСЯ КОНСТРУКТИВНОЕ РАЗЛИЧИЕ, КАЗАЛОСЬ БЫ, ДВУХ ОДИНАКОВЫХ МАШИН ОДНОЙ МАРКИ.



ТРУДНОСТИ ВЫБОРА

А вот Павел Буланов из MasterKit не столь оптимистичен: «С аналогами ситуация сложная. Многие компании активно работают в этом направлении, но сталкиваются с рядом проблем. Основная – это сложность подбора. Очень трудно определить номер производителя, и уже получив запрос на производство, даже в Китае не всегда могут распознать, что это за деталь. Кроме того, невероятно сложно найти производственную площадку».

Действительно, мы привыкли к системе электронных каталогов: вбиваешь VIN-номер автомобиля, выбираешь нужную запчасть из списка и заказываешь ее. У многих китайских фирм подобных электронных каталогов нет, а если есть, зачастую нет грамотного перевода не то, что на русский, даже на английский язык. «Отсутствие привычной для нас системы каталогов, конечно, влияет на все процессы и, безусловно, усложняет их, – говорит Левин. – Иногда нам даже приходится собирать образцы, чтобы отправить их на фабрики для идентификации и запуска в производство. Наиболее надежным способом подбора до сих пор остается подбор по образцу».

Впрочем, отсутствие каталогов усложняет процесс подбора, но не становится критическим. Во-первых, потому что и китайцы не стоят на месте. «Уже практически все марки, представленные на российском рынке, имеют электронные каталоги, сопоставимые с европейскими брендами», – отмечает Антон Сиякин из «Карпартс Дистрибьюшн». А во-вторых, это далеко не худшее из зол. «Наибольшей проблемой остается конструктивное различие, казалось бы, двух одинаковых машин одной марки, – говорит Сергей Ненадкевич («Завод автомобильных подшипников № 1»). – Порой только сняв и измерив деталь, удается установить ее применимость».

БЫСТРО ИЛИ ХОРОШО?

Есть и еще один аспект проблемы – китайцы быстрее всех в мире обновляют модельный ряд. И это хорошо только на первый взгляд: если раньше дилеры могли прогнозировать, что модель будут выпускать 5–6 лет, и заранее заполнить склады ходовыми запчастями, то сегодня новинку уже через год могут заменить, так что заранее закупать для нее много запчастей не выгодно. Конечно, такая особенность не столь сильно влияет на детали для ТО, так как они чаще всего остаются взаимозаменяемыми. Сложнее с «кузовщиной». «Больше всего трудностей в связи с частым обновлением модельного ряда мы испытываем с деталями кузова, например, с бамперами, капотами, зеркалами и фарами, – отмечает Виктор Левин (ООО «Амтел»). – В этой товарной группе действительно достаточно сложно с объемами для заказов, но с наиболее ходовыми моделями на нашем рынке этот вопрос стоит не так остро».

Не считают критической проблемой быстрое обновление модельного ряда и в «Карпартс Дистрибьюшн». «Зачастую китайские автопроизводители меняют только внешний облик, а технически автомобиль остается тем же, – говорит Антон Сиякин. – Поэтому нельзя назвать это проблемой глобального масштаба. Мы оперативно реагируем на выпуск новых моделей и добавляем их в наш каталог, чтобы у потребителя не возникло проблем с подбором нужных ему автозапчастей».

- 1 Отсутствие каталогов усложняет процесс подбора китайских запчастей, но не становится критическим.
- 2 В России представлено ограниченное число аналогов «родных» деталей для китайских машин.



Каков вклад вашей компании в улучшение ситуации с дефицитом запчастей? С таким вопросом мы обратились к нескольким участникам рынка.

СЕРГЕЙ НЕНАДКЕВИЧ, ОСНОВАТЕЛЬ «ЗАВОДА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОДШИПНИКОВ № 1»

Если рассматривать глобально, то наш основной вклад – строительство и запуск в конце прошлого года нового производства – «Завода автомобильных подшипников № 1». Миссия нашего завода – создание современной автокомпонентной индустрии и обеспечение рынка качественной продукцией. В настоящее время ее номенклатура постоянно расширяется, так как мы работаем над ассортиментной политикой и планируем выпускать продукцию под изменяющиеся запросы рынка. В 2024 году ассортимент продукции, выпускаемой нашим заводом под торговой маркой ЗАП № 1, пополнился подшипниками на популярные китайские модели. Планируем и дальше расширять линейку продукции в этом направлении.

**ПАВЕЛ БУЛАНОВ,
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ MASTERKIT**
Мы уже несколько лет активно прорабатываем ассортимент на китайские автомобили. Нам удалось хорошо покрыть ходовой автопарк и предоставить нашим клиентам достойный выбор в таких товарных группах, как комплекты цепей ГРМ, стартеры и генераторы, катушки зажигания.

ВИКТОР ЛЕВИН, РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ СОБСТВЕННЫХ ТОРГОВЫХ МАРК ООО «АМТЕЛ»

Рассуждая о вкладе нашей компании, можно сказать, что мы отслеживаем ситуацию с наиболее востребованными деталями, размещая их в производство, и ведем прямой диалог с заводами-производителями.

АНТОН СИЯКИН, ДИРЕКТОР ПО ПРОДАЖАМ ООО «КАРПАРТС ДИСТРИБЬЮШН»

Если говорить об общем дефиците на рынке, связанном с введением санкций, то мы оперативно нарастили глубину товарного запаса, чтобы обеспечить тех потребителей, которые активно покупали продукцию ушедших брендов. Что касается дефицита запчастей на китайские авто, то наша компания имеет в ногу со временем, постоянно развивая и расширяет свой ассортимент, не обделяя вниманием и китайские автомобили. На текущий момент у нас присутствует свыше 500 уникальных артикулов, используемых на актуальных китайских марках автомобилей, и тысячи артикулов, которые уже ранее были в ассортименте и применяются как на китайских, так и на других зарубежных автомобилях. Мы не планируем останавливаться на этом и будем своевременно реагировать на новые вызовы рынка.

ХОЧЕШЬ СДЕЛАТЬ ХОРОШО – ДЕЛАЙ САМ

Наконец, нельзя забывать и о контрафактной продукции. О нынешних сложностях с поставками комплектующих и запчастей можно судить на примере подшипников. В СССР 34 завода выпускали 1 млрд подшипников в год. В 2023 году в России выпущено 37 миллионов, и это еще на 20,8% больше, чем в 2022-м. А в Китае в 2021-м сделали 23,3 млрд, три миллиарда отправив на экспорт, в том числе и в Россию. Увы, не все они изготовлены с соблюдением технологии: множество заводов-клонов, построенных по соседству с лицензионным предприятием и уже не контролируемым лицензиатом, гонят откровенную халтуру. Так, в управлении по надзору провинции Шаньдун выяснили, что продукция завода «Линьцин» (чи подшипники хорошо известны у нас) не отвечает требованиям стандартов по точности размеров и вращения, зазору, вибрации, твердости. Зато такая некондиция, даже с учетом поставок вокруг Африки, дешевле изготовленных в России.

Мало того, контрафакт бывает трудно, а то и вовсе невозможно распознать. В СССР разрешалось только механическое клеймо, сегодня же переход на дешевый электрохимический способ маркировки порождает вал подделок. Если недобросовестный отечественный производитель завозит китайские подшипники, стирает на них товарные знаки и ставит свои, потребитель не узнает, что купил китайский товар.

Для решения всех этих проблем видится, как минимум, один главный выход – оперативно налаживать собственное производство, логистику, исследования. С этим согласны все представители компаний-поставщиков и производителей комплектующих и запчастей для автопрома, с которыми нам удалось обсудить нынешний дефицит. «Именно для решения задачи насыщения рынка первоклассной продукцией и было создано наше предприятие – «Завод автомобильных подшипников № 1», – говорит его основатель Сергей Ненадкевич.

Так что же в итоге? Да, дефицит на запчасти для китайских автомобилей в России остается. Но в последние полгода ситуация стала улучшаться. Производители налаживают выпуск все новых деталей, а поставщики и дистрибьюторы постоянно расширяют ассортимент, стремясь закрыть дефицитные позиции. Так что, похоже, стакан уже наполовину полон. □



КАЧЕСТВО БЕЗ КОМПРОМИССОВ

ЗАГОЛОВОК ЭТОГО МАТЕРИАЛА – НЕ ЧТО ИНОЕ, КАК СЛОГАН К СТРАТЕГИИ ОРГАНИЗОВАННОГО В 2023 ГОДУ ШИННОГО КЛАСТЕРА «КОРДИАНТ», ОДНИМ ИЗ ПОСЛЕДНИХ РЕШЕНИЙ КОТОРОГО СТАЛ РЕБРЕНДИНГ РАСПОЛОЖЕННОГО В КАЛУГЕ ЗАВОДА GISLAVED, АКТИВА, РАНЕЕ ПРИНАДЛЕЖАВШЕГО КОМПАНИИ CONTINENTAL □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА

■ Сегодня кластер «Кордиант» объединяет пять производственных площадок. На двух, расположенных в Омске, изготавливаются легковые, легкогрузовые, а также комбинированные шины. В Ярославле налажено производство цельнометаллокордных шин. Одним из последних предприятий, влившихся в кластер, стал шинный завод в городе Ульяновск, ранее работавший под патронажем компании Bridgestone и выпускавший шины премиального сегмента для легковых автомобилей. Что касается калужского завода Gislaved, то здесь производятся шины премиум-сегмента для легковых автомобилей, продукция, сохранившая традиции, технологии и культуру производства немецкого Continental. Суммарная мощность кластера составляет 15 млн шин в год, а в прошлом году на его долю российского рынка пришлось 14% и почетное второе место. И это при том, что завод в Калуге был загружен меньше, чем на половину, а производство в Ульяновске и вовсе простаивало. Основная задача кластера – охват продуктовыми линей-

ками легковых, легкогрузовых и грузовых шин всех сегментов, от премиального до экономичного, удовлетворяя тем самым практически любые запросы потребителей.

В программе производства легковых шин представлена продукция с 13 до 22 диаметра, причем во всех сегментах: от бюджетного до премиального. В планах в ближайшие два года полностью загрузить производственные мощности предприятий «Кордиант». Важно и то, что уже в этом году на рынке будет представлена новая продуктовая линейка шинного кластера. Специально для поставки на конвейеры автопроизводителей, на рынок будет выведен новый бренд Meteor. Идеология понятна – производители автомобилей решают вопросы компоновки и настроек, исходя из особенностей моделей, а значит, и характеристики шин здесь должны вписываться в общую конструкторскую концепцию. Бюджетные продукты будут представлены брендом Tunga. Но это напрямую не означает, что чем меньше цена, тем хуже качество. Да, характеристики Tunga будут

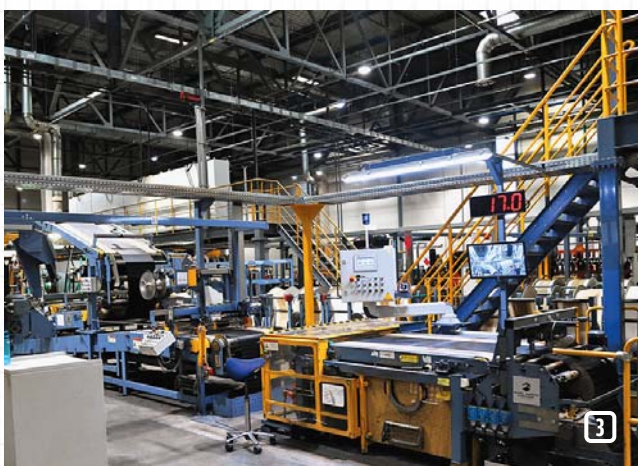
отличаться от шин премиального сегмента, но в данном случае учитываются интересы тех покупателей, которые во главу угла ставят именно цену продукта. Что же касается шин с оптимальным соотношением цены и качества, то это модели, выпускающиеся под хорошо знакомым и заслужившим доверие брендом Cordiant.

На смену известной марке Matador пришел новый бренд Torigo. Шины, которые выпускаются под этой маркой, в том числе ориентированы и на спортивные автомобили и наверняка придутся по душе молодежной аудитории – само название к этому обязывает. Шины под маркой Gislaved давно полюбили российские автомобилистам, поэтому в смене названия нужны



Вадим Володин, генеральный директор АО «Кордиант».





не было, а вот концептуальные изменения отметить необходимо. Теперь это шины премиального сегмента, впитавшие все лучшие технологии, которыми не без основания гордились в компании Continental. Бывший завод Bridgestone, расположенный в Ульяновске, будет заниматься выпуском шин премиального сегмента, что, с учетом его оснащения и технологических возможностей, вполне закономерно. Производство здесь будет запущено в конце этого года. Сегодня заводы Cordiant в Омске и Ярославле имеют 100-процентную загрузку, показатели завода в Калуге на 12% выше, чем в прошлом году, а в конце года предприятие выйдет на 80% мощности. Появятся в ассортименте продукции и новые, нестандартные, размеры шин для китайских автомобилей, а это ни много ни мало 120 типоразмеров.

На пресс-конференции, посвященной ребрендингу завода Gislaved, не обошлось без интриги. Генеральный директор АО «Кордиант» Вадим Володин рассказал о том, что в проработке находится новый бренд, а первая продукция этой марки появится уже в 2025 году. Уникальность шинного кластера состоит в том, что есть возможность использовать синергию технологий, опыта и подходов к разработкам и производству новых продуктов. Примером этому является работа нового научно-технического центра. Большинство предприятий, ныне объединенных в кластер, не имело своего НТЦ, но сегодня новое подразделение, в штате которого – специалисты самого высокого уровня, готово к полному циклу разра-



ботки: от технического задания и создания требований для поставщиков сырья, до образцов, готовых для запуска в серийное производство.

Кстати, о сырье. Не секрет, что данная категория всегда была зависима от импорта, и это касается не только натурального каучука. Антисанитарные санкции в какой-то мере повлияли и на это направление, но хорошей школой стали времена COVID-19, когда пришлось искать новых поставщиков и менять логистические цепочки. На каждую позицию всегда предусматривалось два-три поставщика продукции, которая была омологирована для производства конкретных моделей. Кроме того, в этом направлении сегодня активно работает программа импортозамещения. Таким образом, сегодня для всех заводов кластера вопрос поставок качественного сырья полностью решен. □



- 1 2 3 4 Продукция завода Gislaved производится на самом современном оборудовании.
- 5 Шины – высокотехнологичные продукты, и все сырье для их выпуска проходит обязательную омологацию.
- 6 Завод в Калуге ориентирован на выпуск шин премиального сегмента.

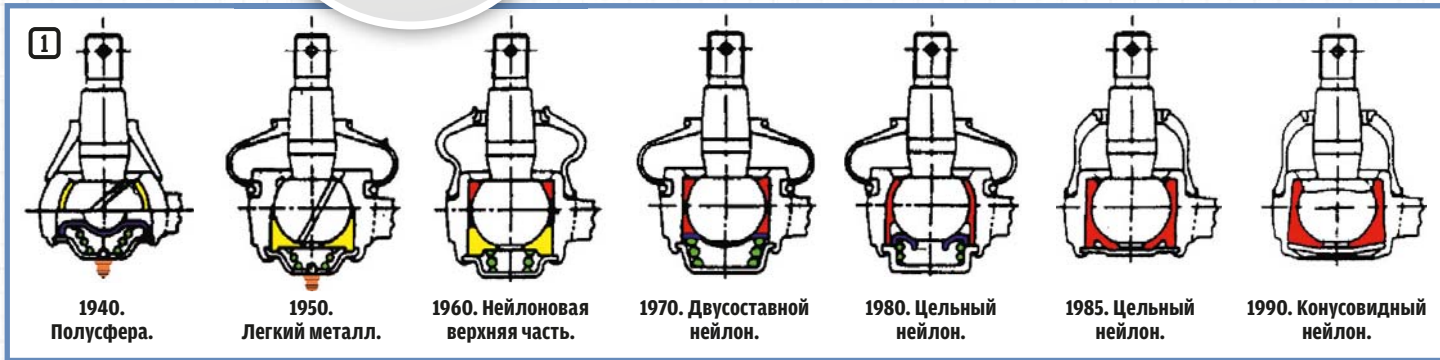


ШАРОВАЯ ОПОРА. КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ

РОЛЬ ШАРОВОЙ ОПОРЫ, КАК ЭЛЕМЕНТА ПОДВЕСКИ АВТОМОБИЛЯ, ТРУДНО ПЕРЕОЦЕНИТЬ. ОТ ЭТОГО НЕБОЛЬШОГО И ВНЕШНЕ НЕСЛОЖНОГО УЗЛА НАПРЯМУЮ ЗАВИСЯТ И ТОЧНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ, И БЕЗОПАСНОСТЬ. ПРИЧЕМ ПОСЛЕДНЕЕ – В ПОЛНОЙ МЕРЕ. А ПОСЕМУ ОТНОСИТЬСЯ К ЭТОЙ ДЕТАЛИ НУЖНО С ОСОБЫМ ВНИМАНИЕМ, А ПРИ ЗАМЕНЕ СДЕЛАТЬ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ИЗДЕЛИЯ □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО СТР



1 Эволюция шаровых опор.



ЧТО БЫЛО, ЧТО СТАЛО

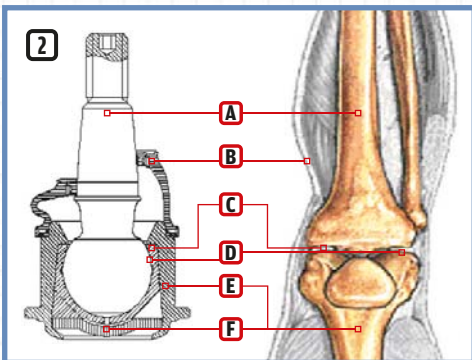
Если вспомнить историю, то именно благодаря шаровой опоре, шарниру, имеющему несколько степеней свободы в горизонтальной плоскости, стала возможной конструкция независимой подвески (первые «двухрычажки» появились в конце 30-х – начале 40-х годов). Изначально шаровые опоры работали по принципу подшипников скольжения, в которых шар опирался на металлическое основание. Автомобилисты со стажем наверняка помнят такие детали, в которых требовалась регулярная замена консистентной смазки. Прошло около двух десятилетий и металлические основания заменили пластиковыми вкладышами – решение, которое вместе с новыми видами смазок, обеспечившими низкие коэффициенты трения, избавило от необходимости обслуживания шаровых опор.

Например, сегодня почти все шаровые опоры, которые выпускает корейская компания CTR, не имеют пресс-масленок, а смазка в корпус закладывается только один раз в процессе производства детали. Но есть и тонкости – в опорах CTR применяют два типа смазок: первая закладывается непосредственно внутрь шарнира, в зону контакта пластикового вкладыша и шара, а вторая помещается под пыльник и смазывает палец в месте контакта с пыльником. Прогресс затронул и метод закрепления пыльников. Если раньше они фиксировались на корпусах шаровых опор металлическим кольцевым хомутом, то сейчас представляют единую конструкцию с корпусом. Да, заменить только пыльник не получится, но надежность детали в сборе возросла в разы.

МЕНЯЕМ ОПОРУ ПРАВИЛЬНО

Количество шаровых опор в автомобиле зависит от конструкции его подвески. Что касается их расположения, то, в зависимости от типа нижнего рычага, более частый вариант – когда палец входит в поворотный кулак снизу вверх, а опора имеет завальцовку в нижней части шарнира. Такие шарниры идеально работают на вырывание пальца. При втором типе крепления, опора имеет цельнолитую нижнюю часть корпуса, присоединяется к ку-

- 2** Слева – шаровая опора для автомобилей, справа – сустав человеческого тела.
- A** Шаровый палец – кость.
 - B** Пыльник – кожа.
 - C** Седло шаровой опоры – хрящ.
 - D** Смазка – жидкость.
 - E** Корпус – кость.
 - F** Вкладыш – кость.



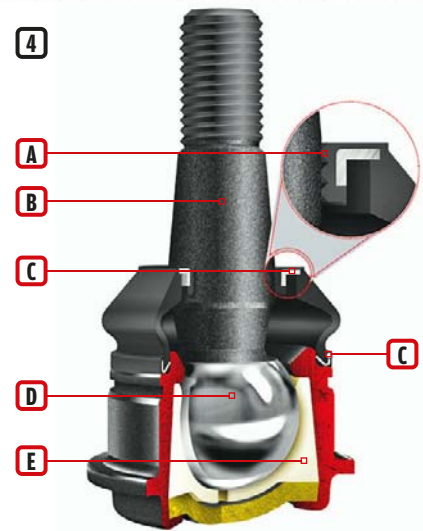
лаку пальцем вниз и завальцовывается сверху. Эти опоры работают на выдавливание. К рычагу шаровые опоры крепятся тоже по-разному. Лучшим и наиболее популярным вариантом является запрессовка шаровой опоры в рычаг. Правда, ремонтпригодность такой конструкции ограничена – однократная замена возможна, а вот дальше экспериментировать не стоит, так как посадочное место в корпусе рычага после нескольких замен наверняка будет критично деформировано.

Крепление опоры в «теле» рычага посредством сварки вообще недопустимо, так как в этом случае гарантировано расплавление пластикового вкладыша. При запрессовке шаровой опоры в рычаг необходимо соблюдать определенные правила. Например, важно подобрать правильную высоту подставки под рычаг – в противном случае палец может продавить запорную пластину и завальцовку, что нарушит правильное функционирование узла. Лопастные шаровые опоры можно менять многократно, пока это позволяет состояние самого рычага. В заводском варианте такие опоры крепятся к рычагу с помощью заклепок, которые при замене высверливаются, а шаровая опора крепится к рычагу болтами. Авторитетные производители комплектующих такие варианты учитывают. Так, ремонтные комплекты шаровых опор CTR всегда снабжены болтами. Есть и варианты конструкции подвески, в которой шаровая опора интегрирована в рычаг, и в случае износа заменяется вместе с ним. Вариант недорогой, но стоит предостеречь Кулибиных от попытки ремонта такой конструкции: как уже говорилось выше, состояние этого узла напрямую влияет на безопасность.

При замене шаровых опор также стоит помнить о «мелочах», которые напрямую влияют на сроки службы детали. Обязательная смазка верхней части пыльника в месте его контакта с поворотным кулаком, необходимость избегать проворачивания пальца при закручивании гайки (при отсутствии шестигранника или шлица Torx это не всегда легко сделать), а использование ударного гайковерта для этой операции и вовсе противопоказано.

ВЫБИРАЕМ ШАРОВЫЕ ОПОРЫ

Здесь, наверное, первым пунктом для «тендера» можно считать знание бренда и доверие к его продукции. Так, корейская компания CTR давно известна как производитель качественных деталей подвески и рулевого



- 4** Преимущества технологий CTR:
- A** Ребра сальника.
 - B** Электролитическое покрытие.
 - C** Внутренние прижимные кольца.
 - D** Холодная ковка.
 - E** Технология сухого льда.
 - 5** Современный тип пыльника с интегрированными хомутами.

управления, идущих и для первичной комплектации на автозаводы, и в сегмент aftermarket. Как правило, самые жаркие споры у покупателей вызывает тема оригинала и неоригинала. Так вот, два из 14 заводов CTR работают исключительно на рынок послепродажного обслуживания автомобилей. И это отнюдь не значит, что производство продукции aftermarket здесь строится по остаточному принципу. Наоборот, часть продукции с заводов, ориентированных на первичную комплектацию (а это 90% бизнеса CTR), также идет и на «вторичку», а те самые два «спецзавода» призваны разгрузить предприятия, изготавливающие продукцию для конвейеров автопроизводителей. Поэтому сомневаться в идентичности деталей, производимых на разных площадках, нет никаких оснований. Кроме того, покупателей, в том числе и российских, не должна удивлять экзотика рождения некоторых запчастей CTR – три года назад начал выпускать продукцию завод, построенный во Вьетнаме! И приобрести в России эту продукцию, причем полностью растаможенную, можно через компанию CTR RUS.

Но вернемся к шаровым опорам и аргументам для их выбора, сообразно конкретному бренду. Важно, что в шаровых опорах CTR применяются пальцы из стали холодной ковки, которые затем проходят термообработку. Такая технология придает металлу большую эластичность и способность лучше выдерживать знакопеременные нагрузки. Также в шаровых опорах CTR применяется два вида пыльников: с интегрированными в резиновую конструкцию металлическими хомутами (этот тип чаще всего используется на конвейерах автопроизводителей) и с внешними хомутами. Кроме того, сальники пыльников CTR всегда имеют три ребра, что позволяет обеспечить лучшую защиту от попадания влаги в зазор между пальцем и пыльником. □





ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ: ОТВЕЧАЕМ НА ВАШИ ВОПРОСЫ

В ПРЕДДВЕРИИ ЛЕТА МНОГИЕ АВТОМОБИЛИСТЫ НЕ ТОЛЬКО МЕНЯЮТ РЕЗИНУ С ЗИМНЕЙ НА ЛЕТНЮЮ, НО И ЗАДУМЫВАЮТСЯ О ПРОВЕДЕНИИ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ СВОЕГО АВТОМОБИЛЯ. ОБЫЧНО В ЭТО ВРЕМЯ ПРОВОДИТСЯ ЗАМЕНА ВОЗДУШНЫХ, МАСЛЯНЫХ ФИЛЬТРОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ ЖИДКОСТЕЙ, ВКЛЮЧАЯ ТОРМОЗНУЮ. МОЖНО ЛИ ОЖИДАТЬ ПОДВОХА ОТ «ТОРМОЗУХИ»? РАЗБИРАЕМСЯ СО СПЕЦИАЛИСТАМИ КОМПАНИИ «ТОСОЛ-СИНТЕЗ», ЕДИНСТВЕННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ ПОЛНОГО ЦИКЛА В РОССИИ **□ БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА**

■ Тормозная жидкость (ТЖ) для многих водителей – один из самых загадочных и непонятных эксплуатационных материалов, требующих периодической замены в авто. Как, когда и на какую нужно менять ТЖ? В преддверии подготовки авто к сезону активных поездок журнал «5 колесо» собрал вопросы читателей и задал их генеральному директору производственной площадки «Капролактам Тосол-Синтез» Сергею Синицину.

❓ КАК ПОНЯТЬ, ЧТО ТЖ УЖЕ СОСТАРИЛАСЬ?

❗ Понять это можно по ее цвету. Будучи новой, она имеет слегка желтоватый оттенок. В процессе старения тормозная жидкость становится все более желтой и визуально начинает напоминать моторное масло, затем превращается в коричневый или даже черный кисель. Это означает, что ТЖ пора менять. Тормозная жидкость гигроскопична и отлично впитывает влагу из атмосферы, что понижает температуру ее кипения. Критический момент наступает, когда ТЖ набирает более 3,7% влаги. Обычно это происходит через 2-3 года. Жидкость не утратит работоспособ-

ность, но ее параметры ухудшатся, а процессы коррозии резко активизируются.

❓ МОЖНО ЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТЕСТЕР КАЧЕСТВА ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЕЕ СОСТОЯНИЯ?

❗ Нет, лучше так не делать. Дело в том, что обычно такие тестеры определяют электропроводность тормозной жидкости, оценивая, таким образом, процент содержания в ней влаги. Однако на электрическое сопротивление влияет не только вода, но и всевозможные присадки в составе ТЖ. Иными словами, одна и та же величина электропроводности может быть приемлемой для одного бренда

жидкости, но абсолютно нетерпимой для другого. Поэтому тестер, настроенный его изготовителем на какой-то определенный браковочный параметр, способен объявить негодной абсолютно нормальную жидкость просто потому, что она отличается по своему химическому составу от того продукта, на котором этот тестер калибровали. Вот почему автосервисы сегодня отказываются от подобного способа диагностики. Единственным достоверным способом оценки на сегодняшний день остается сравнение температуры кипения ТЖ в свежем (из канистры)

и рабочем (из компенсационного бачка) состоянии.

❓ ПРАВДА ЛИ, ЧТО ЧЕМ ВЫШЕ ТЕМПЕРАТУРА КИПЕНИЯ ТЖ, ТЕМ ЛУЧШЕ?

❗ Температура кипения – очень важный показатель ТЖ. При интенсивном торможении суппорта сильно нагреваются, а вместе с ними греется и тормозная жидкость в цилиндрах. Если жидкость начнет кипеть, то она утратит свойство несжимаемости и не сможет передавать необходимое для замедления тормозное усилие. «Педадь стала ватной», – вот наиболее точное описание этой проблемы.

Поэтому температуру кипения – ее значение часто отображают в маркировке – можно считать важнейшей характеристикой тормозной жидкости: чем она выше, тем более стабильно работает система торможения в экстремальных условиях. Особенно это актуально при эксплуатации машины в южных регионах и на высокогорье.

❓ КАКУЮ ТЖ ЗАЛИВАТЬ В СОВРЕМЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ?

❗ Почти во всех современных машинах есть электронные помощники типа ABS, ESP. Поэтому для них



Сергей Синицин, генеральный директор производственной площадки «Капролактам Тосол-Синтез».



важна повышенная температура кипения и пониженная вязкость. ТЖ с низкой вязкостью будет быстрее циркулировать по магистральным трубопроводам и не густеть на морозе зимой. Это улучшит быстрое действие системы, позволит моментально передать импульс давления от гидроблока на рабочий цилиндр, а значит, уменьшит риск возникновения аварийных ситуаций. Такими свойствами, например, обладают жидкости группы DOT 4 class 6. Кстати, и в автомобиле без ABS их смело можно и даже нужно заливать.

❷ ЧТО ДОЛИТЬ, ЕСЛИ ТЖ НИЖЕ УРОВНЯ?

❶ Мы конечно не рекомендуем смешивать и доливать ТЖ, но если слить проблематично, вы в дороге, ТЖ ниже уровня, то долить можно. Ничего страшного не случится. Приведу в пример ситуацию с выбором моторных масел, где продукцию с более современной категорией эксплуатации смело можно использовать взамен устаревшей. С тормозными жидкостями полная аналогия.

Так, в бачок с жидкостью DOT 3 можно смело доливать жидкость DOT 4, а вот обратную замену делать не стоит, так как при смешивании мы получим тормозную жидкость с худшими показателями вязкости и температуры кипения.

Что касается совместимости, то правило простое. Все жидкости на гликолевой основе – DOT 3, 4, 5.1 – можно смешивать между собой. А вот с жидкостями на другой основе – например, на силиконовой (DOT 5) или на основе минерального масла LHM – их смешивать принципиально нельзя. Произойдет расслоение ТЖ, вследствие чего ее свойства резко ухудшатся. Кстати, процесс замены тормозной жидкости лучше доверить профессионалам и совместить его с полной ревизией тормозной системы.

❸ КАКИЕ СТАНДАРТЫ ПРИНЯТЫ ДЛЯ ТЖ?

❶ Стандарты тормозных жидкостей определяются и регулируются тремя всемирно признанными организациями: Министерством транспорта США (Department of Transportation, DOT), Международной организацией по стандартизации ISO, Обществом автомобильных инженеров SAE. Министерство транспорта США утвердило Федеральные стандарты безопасности моторных транспортных средств (FMVSS). В бюллетене FMVSS №116 тормозные жидкости в зависимости от характеристик разделяются на несколько типов (DOT 3, DOT 4, и DOT 5). В свою очередь, жидкость DOT 5 подразделяется на два типа: DOT 5 (тормозная жидкость на основе силикона) и DOT 5.1 (тормозная жидкость без силикона).

❹ ЧТО ОЗНАЧАЕТ DOT 4+ НА УПАКОВКЕ?

❶ Часто в продаже появляются ТЖ с обозначениями: DOT 4 Plus, Super DOT 4, DOT 4 LV (Low Viscosity). Важно отметить, что таких стандартов в принципе

❶ ❷ Тормозная жидкость – одна из важнейших составляющих безопасности автомобиля. О чем многие забывают или даже не помнят.
❸ Замену тормозной жидкости лучше доверить профессионалам.

ЖИДКОСТЬ СТАНОВИТСЯ ВСЕ БОЛЕЕ ЖЕЛТОЙ И ВИЗУАЛЬНО НАЧИНАЕТ НАПОМИНАТЬ МОТОРНОЕ МАСЛО, ЗАТЕМ ПРЕВРАЩАЕТСЯ В ЧЕРНЫЙ КИСЕЛЬ



не существует. Они являются внутренними обозначениями автопроизводителей и скорее относятся к маркетингу. Добавление символов свидетельствует об улучшенных характеристиках ТЖ: более высокой температуре закипания или более низкой вязкости при -40 °С.

По своим характеристикам такие жидкости соответствуют шестому классу (class 6) по стандарту ISO 4925. Они продолжают себя стабильно вести при более высоких температурных нагрузках и имеют показатель вязкости гораздо ниже – не более 750 мм²/с, в отличие от DOT 4 с вязкостью не ниже 1500 мм²/с по ISO 4925 и не ниже 1800 мм²/с по FMVSS 116.

Если в инструкции по эксплуатации указано одно из вышеупомянутых обозначений, то лучше придержи-

ваться рекомендациям автопроизводителей и заливать ТЖ с улучшенными характеристиками. Например, в линейке ROSDOT – это низковязкая жидкость ROSDOT DOT 4 class 6. Кстати, эта жидкость совместима со всеми ТЖ на гликолевой основе.

❺ КАКОВ СРОК ХРАНЕНИЯ ТЖ В ЗАВОДСКОЙ УПАКОВКЕ? ЕСТЬ ЛИ СМЫСЛ ПОКУПАТЬ ВПРКО?

❶ Существуют общие ограничения по сохранности свойств ТЖ стандарта DOT. Они должны соответствовать требованиям класса после не менее, чем двух лет с момента выпуска. Практически все товарные продукты известных производителей перекрывают этот срок: указывается гарантийное обязательство на сохранность в течение периода до начала эксплуатации от 3 до 5 лет.

После вскрытия упаковки и удаления защитной пленки производитель уже ничего не гарантирует. Жидкость можно считать введенной в эксплуатацию, а в таком режиме срок ее службы не может превышать двух лет.

Что касается риска опустошения полков в автомагнитолах, он надуман. Опасаться дефицита качественных продуктов не стоит – у отечественной промышленности есть достойная альтернатива на замену уходящим брендам. ❷



ОПЕРЕЖАЯ ЗАПРОСЫ

БРЕНД TMI TATSUMI, ПОД КОТОРЫМ ВЫПУСКАЮТСЯ КОМПОНЕНТЫ ПРЕИМУЩЕСТВЕННО ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ ЯПОНСКОГО, КОРЕЙСКОГО И ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКОВ, ХОРОШО ИЗВЕСТЕН НЕ ТОЛЬКО В ЯПОНИИ, НО И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ. КОМПОНЕНТЫ ПОДВЕСКИ И ТРАНСМИССИИ, ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ И РАЗЛИЧНЫЕ ФИЛЬТРЫ, ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ И ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ – В АССОРТИМЕНТЕ ПРОДУКЦИИ TMI TATSUMI БОЛЕЕ 12 000 УНИКАЛЬНЫХ НАИМЕНОВАНИЙ. ВАЖНО И ТО, ЧТО КОМПАНИЯ ОЧЕНЬ БЫСТРО РЕАГИРУЕТ НА ИЗМЕНЕНИЯ РЫНКОВ. К ПРИМЕРУ, В РОССИИ СЕЙЧАС АКТУАЛЬНА ТЕМА ОБСЛУЖИВАНИЯ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ. У TMI TATSUMI УЖЕ ЕСТЬ ОБШИРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ АРТИКУЛОВ, ПРИМЕНИМЫЙ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА, А АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ БУДЕТ РАСШИРЯТЬСЯ **□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО TATSUMI**

■ Важно, что продукция TMI Tatsumi не является узкоспециализированной и номенклатура охватывает большой спектр необходимых для обслуживания автомобилей узлов и деталей. Как уже говорилось выше, одной из самых обсуждаемых тем стало обслуживание китайских автомобилей. Что касается планового ТО, то для Geely Coolray и Atlas, а также Haval F7 и Jolion под брендом TMI Tatsumi предлагаются все типы фильтров, тормозные колодки. Помимо расходников есть предложения для более серьезного послепродажного обслуживания. Так, для Chery Amulet и Fora в наличии катушка зажигания, а для Geely Coolray и Atlas – вентиляторы радиаторов. О дальнейшем расширении ассортимента уже говорилось, а в качестве примера можно привести работу TMI Tatsumi по увели-

чению номенклатуры в линейке радиаторов. И это как раз тот случай, когда предложение соответствует спросу, а иногда и опережает его.

Что касается причин для выбора продукции TMI Tatsumi, то их несколько. Во-первых, радиаторы представлены в широком ассортименте, а значит, могут быть использованы для большей части эксплуатируемых в России автомобилей. Во-вторых, их качество ни в чем не уступает качеству оригинальных деталей. В-третьих, и это касается уже конструктивных особенностей, специалисты TMI Tatsumi для достижения максимальной теплоотдачи увеличили площадь поверхности радиаторов, которая находится в контакте с воздушным потоком. А применение термостойких

материалов повышенной прочности гарантирует увеличенный срок эффективной работы даже при самых неблагоприятных условиях окружающей среды.

Необходимо отметить, что вся продукция TMI Tatsumi сертифицирована в соответствии с требованиями рынков, на которых она распространяется. На каждой производственной площадке построена собственная лаборатория для осуществления поэтапного контроля качества. Все действующие заводы компании сертифицированы по стандарту ISO/TS 16949:2009. Дополнительным подтверждением качества выпускаемой продукции является предоставляемая производителем расширенная безусловная гарантия на всю номенклатуру бренда в течение 24 месяцев с момента покупки изделия. □



Смотрите
на телеканале
«Авто Плюс»

В мае

16+

ТЕЛЕКАНАЛ

**АВТО
ПЛЮС**

ОБЗОРЫ РОССИЙСКОЙ СЕРИИ
КОЛЬЦЕВЫХ ГОНОК

СМП РСКГ

СКОРОСТЬ / АЗАРТ / МАСТЕРСТВО / ЗРЕЛИЩНОСТЬ

Второй этап

СМП РСКГ Туринг 2024
11 мая в 9:00

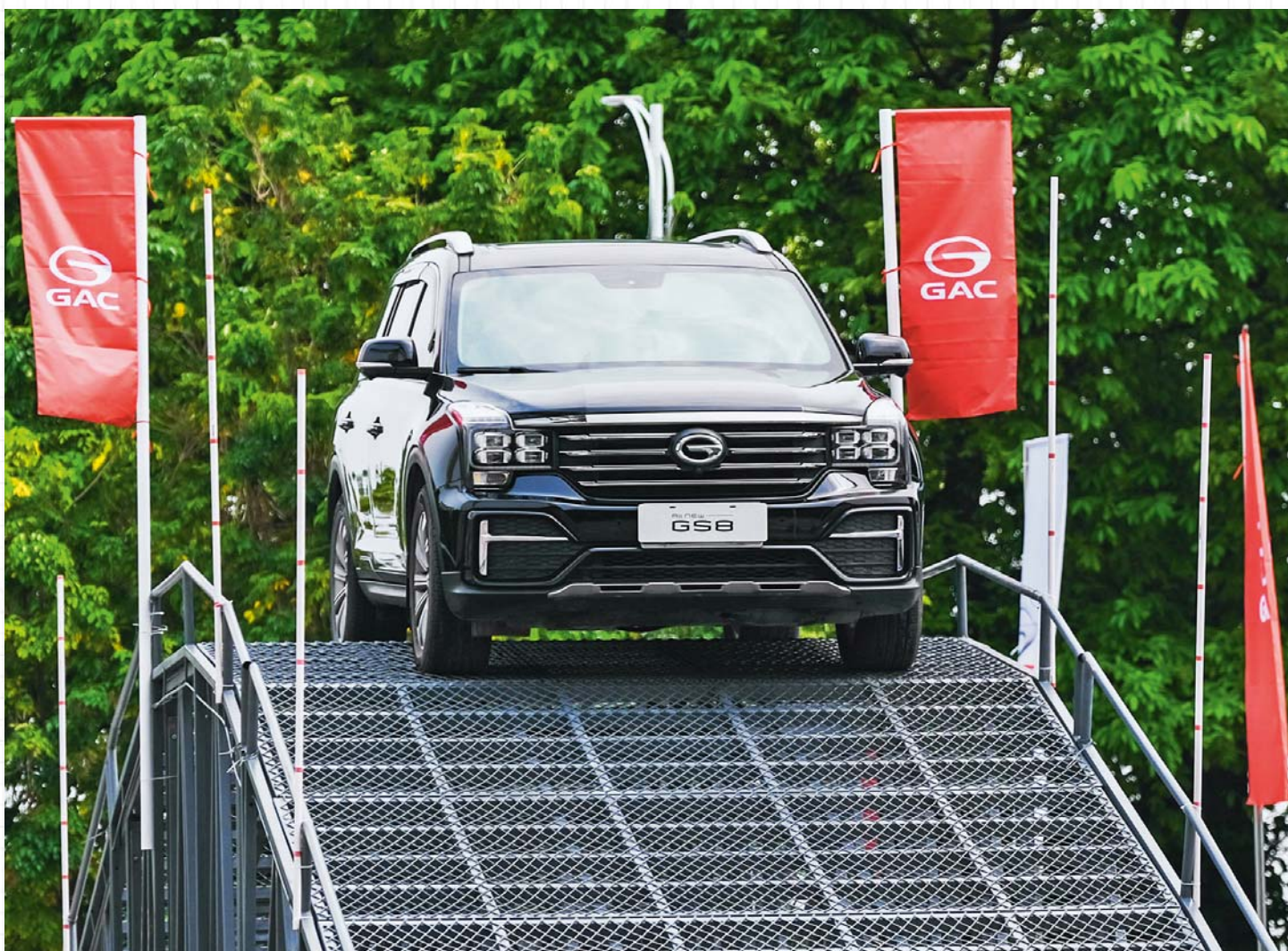
Первый этап

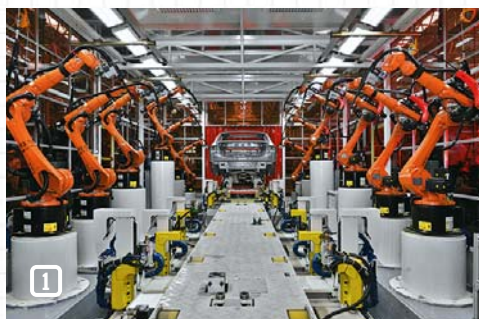
СМП РСКГ Эндуранс 2024
18 мая в 9:00



GAC БРОСАЕТСЯ В ПОГОНЮ

РОССИЙСКИЙ РЕЙТИНГ КИТАЙСКИХ БРЕНДОВ ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ СУЩЕСТВУЮЩЕГО В САМОЙ ПОДНЕБЕСНОЙ. НАПРИМЕР, В ДЕСЯТКУ ЛИДЕРОВ, НА УРОВНЕ 5-7 МЕСТА, ТАМ ВХОДИТ GUANGZHOU AUTOMOBILE GROUP CO., GAC. КОРПОРАЦИЯ ИЗ ГУАНЧЖОУ ПРОДАЕТ В ГОД ОКОЛО 2,5 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ, ЧУТЬ МЕНЕЕ 10% РЫНКА. ДА, ЛЬВИНАЯ ДОЛЯ ПРИХОДИТСЯ НА СОВМЕСТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ С TOYOTA И HONDA, НО И ПОД СОБСТВЕННЫМИ БРЕНДАМИ GAC РЕАЛИЗУЕТ ОКОЛО ПОЛУМИЛЛИОНА АВТОМОБИЛЕЙ В ГОД. В РОССИИ ЖЕ GAC ЕДВА ЗНАКОМА, ХОТЯ ПРИСУТСТВУЕТ С 2018 ГОДА. ЗА 2023-Й ПРОДАНО ЛИШЬ ОКОЛО 2500 АВТОМОБИЛЕЙ, МИЗЕРНЫЕ 0,2% ОТ ОБЩЕГО ЧИСЛА КУПЛЕННЫХ В СТРАНЕ. ЭТУ СИТУАЦИЮ «ГУАНЧЖОУСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ» НАМЕРЕНА ИСПРАВИТЬ, ПРИЗНАВАЯ, ЧТО НА СТАРТЕ ОТКРОВЕННО «ПРОСПАЛА» □ АНТОН БОРИСЕНКО □ ФОТО АВТОРА И GAC МОТОР





1



2



3



1 2 3 На некоторых участках человеческий труд вообще не задействован.
4 GAC Aion. Сборка электромобилей со стороны выглядит даже проще, чем машин с «обычными» двигателями.



«ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ» ЗАВОД

Нас пригласили взглянуть, что же такое GAC на самом деле. На территории 15-миллионной агломерации Гуанчжоу «хозяйство» концерна занимает небольшой «город». Несколько заводов, логистические хабы, огромный научно-исследовательский центр, технологический музей...

Завод GAC Trumpchi (название бренда на внутреннем рынке) выпускает более 300 000 автомобилей в год, свыше 800 в день. Сейчас в программе насчитывается 13 моделей, из них 7 – гибридные версии. Важная составляющая репутации GAC – «эксперт по MPV». В прошлом году в Китае продано 164 тысячи минивэнов GAC – это первое место в сегменте, более 20% рынка. Не менее объемное направление занимают кроссоверы, здесь в 2023 году «внутренние» продажи бренда превысили 150 000 штук. В России одной из первых моделей GAC стал большой GS8, но вскоре нас ждут еще премьеры (о них позже).

По современности оснащения завод не уступает европейским, где удавалось быть, если не превосходит их. Многие посты роботизированы на 100%, по цеху снуют автоматизируемые тележки – развозят



4

ЗАВОД GAC ВЫПУСКАЕТ БОЛЕЕ 300 000 АВТОМОБИЛЕЙ В ГОД, СВЫШЕ 800 В ДЕНЬ.



комплектующие, экраны повсюду отображают параметры и статистику производства... Царство высоких технологий!

ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ И МИР BIG DATA

Но, оказывается, это мы еще не видели завод GAC Aion, выпускающий автомобили электрических брендов Aion (позиционируется как массовый) и Nuerq (премиальный). На GAC Aion работает 7700 сотрудников, из них более 900 в отделе НИОКР. Мощность производства сопоставима с Tgmprchi, в прошлом году продано 480 000 собранных здесь автомобилей. GAC Aion входит в «Глобальную сеть маяков» Всемирного экономического форума, объединяющую инновационные производства в экосистему по внедрению искусственного интеллекта.

Впечатлила система мониторинга электромобилей по всей территории Китая в реальном времени. Вот уж где «торжество Big Data»! Огромное панно, продубли-

рованное в заводском шоу-руме, отображает общее число подключенных к системе автомобилей, число находящихся онлайн, объемы «заправленной» энергии, параметры диагностики, средний уровень зарядки батарей, даже статистику посещений сервиса! Ну и, куда ж без этого, объемы снижения выбросов углекислого газа. На момент визита электромобили Aion и Nuerq «спасли мир» от 9,7 млн тонн CO₂, что эквивалентно почти 88 млн высаженных деревьев (площадь такого озеленения – 3,3 млн км²).

На вопрос о сотрудничестве с Toyota и Honda (не без подвоха о заимствовании технологий) нам ответили: да, некоторые наши технологии японские партнеры перенимают. Вот тебе и «китайское заимствование»! Собственные исследования GAC вылились во множество интересных решений, только патентов у Aion около 15 000. Например, уникальные пожаробезопасные аккумуляторы, не боящиеся даже попадания пули навывлет! Отдельное направление – твердотельные аккумуляторы с повышенной мощностью и плотностью энергии. Да и для обычных аккумуляторов испытываются новые материалы, конструкции электродов, решения для контроллеров и множество других инноваций.

- 1 По сравнению с европейскими заводами конвейер смотрится менее «многоуровневым».
- 2 Минивэны – один из «кnightов» GAC, около трети от продаж бренда.
- 3 У «гиперов» SSR – сборка штучная, на отдельной «показательной» линии.

С ПРИЦЕЛОМ НА ПЕРСПЕКТИВУ

На площадке вертолетного клуба подготовлена небольшая тестовая трасса. Увы, о дорогах общего пользования для нас в Китае речь не идет – российские права не признаются. Да и предложенные для теста модели оказались в основном «не наши». Например, GS8 – в гибридном исполнении, а о поставках в Россию гибридов в GAC пока еще думают. Или спортивный (и это без натяжки) седан Emrow с двигателем 2,0 л турбо, 261 л. с. Emrow, кстати, приятно удивил «европейской» управляемостью, строгой подвеской и динамикой. Кроссовер Emkoo, на-





4 Не все модели на тест-драйве оказались в «российской» версии.

5 «Хочу быть Cayenne и Model X» – электрический Hyper GT.

6 Empow 2.0 Turbo понравился честными, «аналоговыми» манерами.

чало поставок которого в РФ ожидалось – тоже оказался в «не нашем», гибридном исполнении. А потом и вовсе выяснилось, что решено везти к нам более современную модель того же класса – GAC GS4 Max, новую настолько, что и в Китае она только появилась у дилеров.

Электрические Hyper GT (похожий на Tesla Model X и Porsche Cayenne одновременно) и «седан» Hyper GT с передними дверями «a-la-Lamborghini» – тоже не для России, это лишь дополнительное знакомство с современным поколением электромобилей.

Зато «нашим» оказался симпатичный компактный кроссовер GS3, он появится в России буквально на днях. Поездить удалось на версии R-Style, она тоже будет у нас. От обычного GS3 R-Style отличается 19-дюймовыми колесами, иными настройками двигателя, трансмиссии и рулевого управления, дополнительным режимом Sport+ и «спортивными» дизайнерскими штрихами в отделке. Кроссовер показался весьма достойным, но подробно о нем поговорим после реального, а не такого импробированного тест-драйва.

Минивэн M8 – новая, но уже доступная в России за 5,5–6,5 млн рублей модель – стал буквально любимцем всей нашей группы. Вот, казалось бы, что ему делать в тесных выражах между конусов? Но в том-то и дело, что и в таких несвойственных условиях он сумел сохранить достоинство, оберегая комфорт пассажиров не только в навороченных «капитанских» креслах второго ряда.

А «на закуску» – главная гордость GAC! Правда, только с пассажирского сиденья, ведь речь о надевшем шума еще до начала производства прошлой осенью Nurer SSR, по праву причисленного к «гиперкарам»! Мощность – 1224 л. с., крутящий момент – 1230 Нм, разгон до 100 км/ч – за умопомрачительные 1,9 с! «Максималка» ограничена, но технически SSR способен развить 300 км/ч, что дает ему статус самого быстрого электромобиля в мире. В Китае SSR, собираемый вручную на отдельной линии завода Aion, стоит от 1 286 000 до 1 686 000 юаней (16,7–22 млн рублей). Увы, реализовать те самые «1,9 с до сотни» неидеальное покрытие не позволяло, по бортовому компьютеру получалось около 2,5 с. Но и это – потрясающая динамика! На коротком разгонном отрезке, где Nurer GT сумел набрать 94 км/ч, «гиперэлектричка» SSR улетела далеко за 120 км/ч, вовсе

«»
ОБ ИМИДЖЕ В GAC ЗАБОТЯТСЯ. НЕДАВНО ОТКРЫЛСЯ ОГРОМНЫЙ "ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ" КОМПАНИИ
 »»



не собираясь снижать интенсивность разгона, от которого реально перехватывает дыхание.

Рассказывали разработчики и о новых решениях для электромагнитных подвесок, и о платформе-тележке для мультимодальных перевозок. Был представлен (в том числе и «лично» – перед зданием R&D) даже электрический летающий «автомобиль» GOVE, в марте совершивший первый реальный полет.

ДЕНЬ ТЕХНОЛОГИЙ

В ПОГОНЮ!

GAC Tech Day – ежегодная конференция в центре R&D, масштабы которого впечатляют: два огромных здания, тысячи сотрудников. Еще два R&D-центра у GAC построено в Китае. А два заграничных созданы в странах, где компания и на рынке-то не представлена (в Милане и Лос-Анджелесе), и ориентированы на несколько иные задачи, в частности, поиск молодых талантов.

Основной темой Tech Day 2024 стали уже упомянутые новые технологии аккумуляторов и разрабатываемая GAC система автопилотирования Garcia. Ее принципиальная особенность – Garcia опирается не на данные высокоточной навигации, а на визуальные датчики и обрабатывающий и анализирующий их искусственный интеллект. Получается это неплохо, например, на тесной парковке система способна расположить автомобиль с точностью до 5 см. Способен ИИ и прогнозировать действия других участников движения. К серийному использованию система будет готова через два года, но уже сейчас мы встречали в относительно незагруженных трафиках районах Гуанчжоу тестовые автомобили с Garcia.

Итак, один из лидеров внутреннего авторынка Китая начал погоню за конкурентами, ушедшими вперед в России. Ближайшей премьерой, как мы упомянули, уже весной станет GAC GS3. Переднеприводный кроссовер с 130-сильным турбомотором 1,5 л целит в сегмент, где и так «жарко», собираясь привлечь российских покупателей стильным дизайном и хорошим, даже на фоне «нафаршированных» конкурентов, оснащением. До конца года ждем и кроссовер побольше – GAC GS4 Max. «Гуанчжоуская автомобильная» ставит цели увеличить продажи более, чем в 10 раз, выйти на объем 30 тысяч единиц в год. Для подкрепления столь смелых планов, предпринимается немало мер. В частности, будут налажены не только железнодорожные, но и морские поставки, с открытием в Санкт-Петербурге второго транзитного склада для ввозимых автомобилей.

Что ж, судя по увиденному, масштабами GAC не напугаешь. Объявленная «погоня» вполне может оказаться успешной. Следим! И обязательно познакомим вас с новинками, которые GAC собирается представить в России. □



КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

НАВСТРЕЧУ ПОКУПАТЕЛЯМ

АО «МБ Рус», входящее в группу «Автодом», предлагает специальные версии Foton Toano и Tunland. Благодаря многолетнему опыту сотрудничества с локальными кузовостроителями, АО «МБ Рус» предлагает клиентам в различных сегментах бизнеса как комплексные решения, так и индивидуальные исполнения автомобилей, ориентированные под конкретные бизнес-задачи.

Грузопассажирская версия Toano представляет собой универсальный инструмент для решения различных комплексных задач. Автомобиль оснащен четырехцилиндровым двигателем Cummins ISF 2.8, шестиступенчатой механической КП, ведущим мостом Dana с двускатной ошиновкой и реечным рулевым механизмом с гидроусилителем. Машина рассчитана на перевозку шести пассажиров. В базовой комплектации предусмотрены системы ABS+ESC, электрорегулировка и обогрев зеркал заднего вида, датчики давления в шинах, кондиционер и задние парктроники.

Автомобиль технической службы на базе пикапа Tunland G7 оборудован дизельным двигателем с отдачей 163 л. с., восьмиступенчатым автоматом ZF, полным приводом с «раздаткой» Borg Warner. Машина может быть использована в качестве мобильной лаборатории или передвижной автомастерской в самых сложных условиях. Грузовой отсек накрыт прочным водонепроницаемым кунгом. В кузове предусмотрен подиум на салазках. Стоимость пикапа в таком исполнении – 4,5 млн рублей.



ПРОПУСТИТЕ СКОРУЮ



Нижегородский производитель спецавтомобилей «Промтех» представил новую модель семейства Kub – «Капитан-Т» Kub АСМП. Это автомобиль скорой медицинской помощи с возможностью транспортировки инвалида в кресле-коляске.

Перспективная модель изготовлена по технологии Kub с кузовом в виде каркаса из стальных профильных труб, обшитого снаружи композитным материалом,

а изнутри – пластиковыми панелями

с проложенными между ними утеплителем и шумоизоляцией. В качестве носителя используется специальное шасси Dongfeng Captain-T с колесной базой 2800 мм и задней рессорно-пневматической подвеской с возможностью регулировки.

Особенность новинки – в сочетании малых наружных габаритов (длина – всего 5600 мм) с большим медицинским салоном, его внутренние размеры: 3425x1888x1888 мм. Благодаря продуманным конструктивным решениям, в салоне реанимобиля, кроме необходимого медоборудования, двух мест для медперсонала и каталки с лежащим больным, удалось разместить еще одни напольные носилки или кресло-коляску для маломобильного пациента. При этом сохранена возможность оказания медицинской помощи всем находящимся в машине. В настоящее время это единственная машина скорой медицинской помощи в России с таким широким функционалом на базе автомобиля полной массой до 3500 кг.

БОЛЬШЕ ДОВЕРИЯ

Компания «Восточный Ветер», российский дистрибьютор грузовиков Dongfeng, открыла продажи сервисных контрактов «Dongfeng Доверие». Клиентам предоставляется возможность пройти плановое ТО в любом из 78 центров дилерской сети с оплатой в соответствии с заранее согласованным графиком платежей. В стандартный сервисный контракт входят: плановое ТО, включая замену масла и фильтров ДВС, а также воздушных фильтров, фильтров осушителя, обслуживание КП, ГУР, редуктора и ретардера, регулировку клапанов, проверку систем AdBlue, замену охлаждающей и других жидкостей. По договоренности возможно добавление затрат не только на ТО, но и на ремонт.

Стоимость сервисного контракта «Dongfeng Доверие» рассчитывается после детальной аналитики транспортной ситуации клиента. С помощью специальной анкеты «Восточный Ветер» узнает у него характер решаемых транспортных задач, длину плеча перевозки, качество дорожного покрытия, массу груза. На основе этих данных, а также планируемого срока заключения контракта (например, 36 месяцев), рассчитывается индивидуальный график обслуживания транспортного средства, а общая цена делится на равные платежи по количеству месяцев. Сервисные контракты работают в тесной связке с системой телематики Dongfeng Point.



НИЧЕГО ЛИШНЕГО

MAYER Cargoline разработал новую модель самосвального полуприцепа, которая будет представлена в рамках выставки COMvex 2024. Новинка дополнит модельную линейку самосвальной техники, выпускаемой в России.

Новый самосвальный полуприцеп с кузовом half-pipe объемом 34 м³ выполнен из высокопрочной стали марки Powerform: для изготовления рамы полуприцепа были использованы серии S700, S420, для сварки контура кузова взяты стали S420 и S690. Все стальные детали проходят обязательную двукратную дробеструйную обработку перед покраской.

Полуприцеп полностью адаптирован для эксплуатации в сложных дорожных условиях: в конструкции использованы осевые агрегаты в 12 тонн, усиленная плита сцепки имеет толщину 10 мм и комплектуется двухдвойным заменяемым шкворнем, фиксирующимся в двух положениях. Самосвальный полуприцеп оснащен пневматической подвеской, предусмотрен механизм подъема передней оси. Держатель двух запасных колес расположен на передней стенке кузова с лебедкой, тент выполнен из высокопрочного ПВХ.

Производство полуприцепов MAYER Cargoline налажено на собственном современном высокотехнологичном заводе в Рязани. Его площадь составляет 300 000 м², на производстве занято более 1000 сотрудников.

УВЕРЕННЫЙ РОСТ

В 2023 году в России было продано 8700 новых рефрижераторов – автомобилей для перевозки скоропортящихся товаров, таких как продукты питания, медикаменты и других, требующих специального температурного режима. Это на 40% больше, чем годом ранее, но на 30% меньше, чем в 2021 году, подсчитали в компании «СИБ Трансхолд», официальном дистрибьюторе холодильных установок Carrier.

Немногом более 4300 от общего количества – это машины с холодильными установками, работающими от двигателя автомобиля. Меньше 3000 – рефрижераторные полуприцепы для магистральных перевозок крупных партий грузов.

В сегменте рефрижераторных полуприцепов произошли серьезные изменения. Если раньше доля российских марок не превышала 10–15%, то в 2023 году она выросла до 50%. Однако в связи с возросшим спросом и увеличением нагрузки на производство, срок отгрузки готовой продукции у российских производителей может достигать 3–4 месяцев. На рынке, помимо европейских марок, поставляемых через параллельный импорт, все больше появляется иранских и турецких полуприцепов.

В первом полугодии остро не хватало легких коммерческих автомобилей для производства небольших рефрижераторов для городской развозки. Фактически две трети рефрижераторов в сегменте было произведено на базе ГАЗ, Lada, ВИС, Sollers. В течение года на рынок вышли китайские производители шасси, пока в незначительных объемах, но с неплохой динамикой.



«КАМАЗ» УВЕЛИЧИЛ ПРОДАЖИ

По данным «Торгово-финансовой компании «КАМАЗ», в первом квартале 2024 года реализовано 8488 грузовых автомобилей КАМАЗ, что почти на 1,5% выше показателя АППГ (8368 единиц).

Коллектив компании продолжает работать над увеличением объема производства и расширением модельного ряда автомобилей поколения К5. В первом квартале текущего года выпуск таких грузовиков по сравнению с АППГ увеличился более, чем в 3,5 раза, составив 1618 единиц. Для сравнения: в первом квартале 2023 года было произведено 427 единиц этой автотехники.

Согласно бизнес-плану компании, в 2024 году значительно увеличится производство автомобилей поколения К5. Учитывая перспективность направления и востребованность такой техники, в течение года поэтапно будут осваиваться новые модели линейки. Для этого специалисты компании совместно с партнерами заново освоили и локализовали производство около 2,3 тыс. позиций. Сегодня автомобили К5 выпускаются на санкционно устойчивой компонентной базе: выпуск этих грузовиков и дальнейшая эксплуатация уже не зависят от поставок из недружественных стран.



КАМАЗ-65201

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
32,5 Т



ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 Т



ОБЪЕМ ПЛАТФОРМЫ
25 куб.м



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС ОТ 0%*
- УМЕНЬШЕНИЕ СТАВКИ ЛИЗИНГА ПРИ СНИЖЕНИИ СТАВКИ БАНКА РОССИИ
- СНИЖЕННЫЕ ПЛАТЕЖИ В НАЧАЛЕ ГРАФИКА
- ВЫКУПНОЙ ПЛАТЕЖ ДО 30%

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

KAMAZ55
С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КАМАЗА

8-800-555-00-99
www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



МАЛ, ДА УДАЛ

SOLLERS ATLANT L1H1 ПОЛНАЯ МАССА: 2500 КГ
НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2022 ГОД ЦЕНА: ОТ 2 989 000 ₽

ТЕСТИРУЕМ ATLANT В САМОЙ МАЛЕНЬКОЙ КОНФИГУРАЦИИ L1H1. ТАКОЙ ФУРГОН ОТЛИЧАЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО МАССОЙ И ГАБАРИТНЫМИ РАЗМЕРАМИ, НО И ДВИГАТЕЛЕМ □ МИХАИЛ НЕВЗГОДИН □ ФОТО АВТОРА И КОНСТАНТИНА ЗАКУРДАЕВА

ОКАЗАВШИЙСЯ В НАШЕМ РАСПОРЯЖЕНИИ короткобазный фургон Atlant появился в пресс-парке Sollers позже «объемобразующей» версии L2, которая ранее также побывала в наших руках. Отметим ряд существенных улучшений, которые стоит расценивать как оперативную реакцию производителя на обратную связь с клиентами. В частности, на полу грузового отсека появились такелажные петли — очень нужная вещь для крепления груза. Мы оценили это в деле, используя фургон для перевозки выставочного оборудования. Весна — начало выставочной активности, и юркий динамичный грузовичок, которому позволено обойти ограничения «грузового каркаса» Москвы, оказался весьма кстати.

Короткобазный Sollers Atlant со стороны выглядит эдаким коротышом, но если распахнуть задние двери, то объем его грузового отделения не покажется таким уж маленьким. Его длина — 2400 мм, что позволяет загрузить три стандартных палеты, поместив на них порядка 350 кг полезного груза. В коммерческий отсек ведет сдвижная дверь — она сделана сбоку справа, а также задняя распашная,

двухстворчатая, обе створки которой фиксируются на 90°. Но если снять скобу на механизме поворота, эти створки можно распахнуть и на 180°, чтобы вплотную подъехать к месту разгрузки. Грузовое отделение — с освещением, отделкой пола, стен и потолка.

Кабина Sollers Atlant реально просторная: здесь полноразмерное, а значит, не тесное для двух пассажиров правое сиденье и расположение рычага КП на приливе центральной консоли — это позволяет свободно переходить от двери до двери, что очень ценят водители развозных фургонов. Понравился multifunctional руль: клавиши на спицах позволяют управлять магнитолой, круиз-контролем и меню бортового компьютера.

У сиденья водителя есть правый откидной подлокотник, но не хватает левого: тот, что на двери, слишком далеко. Вероятно, такой подлокотник появится в результате следующей модернизации, как и ручка над правой дверью —

на отсутствие таковой журналисты обратили внимание еще

на первой презентации модели в декабре 2022 года.

Руль не регулируется никак, зато диапазон продольной регулировки сиденья данного автомобиля — один из лучших в классе. Три водителя, эксплуатировавших машину в ходе редакционного тест-драйва, никакого дискомфорта во время поездок не испытывали.

В движении младший Sollers Atlant показал себя весьма неплохо. Точный и «короткий» по меркам сегмента руль, снабженный гидроусилителем — основа уверенной управляемости. Подвеска показала в меру комфортной даже с незагруженным кузовом, сцепление — податливым и информативным. Избирательность 6-ступенчатой механической трансмиссии — на очень хорошем уровне. Связка двигателя и коробки передач — однозначно лучшей частью Sollers Atlant.

Под капотом тестового «Атланта» установлен рядный 4-цилиндровый дизель рабочим объемом 1,9 л и мощностью 136 л. с. Для достижения норм Евро-5 в его конструкции используют систему EGR, которая не требует применения жидкости AdBlue, то есть дополнительных

1 На руль вынесено управление магнитолой, круиз-контролем и бортовым компьютером.

2 В кабине — полноразмерное двухместное пассажирское сиденье.



SOLLERS ATLANT L1H1

расходов в процессе эксплуатации не будет. И нам этот мотор понравился даже больше старшего дизеля 2.7! Несмотря на недостатку в 14 сил, он бодро тащит фургон. При этом Atlant потребляет почти на три литра дизтоплива меньше, около 9,5 л/100 км в городском режиме. И это можно вычислить не только по заправкам, но и по бортовому компьютеру — он, наконец, стал показывать средний расход. Вот вам еще одно улучшение, по сравнению с длиннобазной версией, которую мы тестировали ранее.

Что касается безопасности, то у Sollers Atlant в базовой комплектации есть две фронтальные подушки — это плюс. Наличие помимо ABS и системы распределения тормозных усилий еще и системы курсовой устойчивости — тоже плюс. Наличие центрального замка — еще один плюс: машина запирается ключом с кнопками и выкидной бородкой. И, конечно же, штатный задний парктроник с учетом городского использования и частой необходимости движения задним ходом при подъезде к местам загрузки и разгрузки — очень нужное оборудование.

Цена короткобазной версии Sollers Atlant — почти 3 млн рублей. Гарантийный период для младшей версии — те же два года без ограничения пробега. Межсервисный интервал вполне стандартный для коммерческой техники — 20 тысяч км. Заниматься обслуживанием и ремонтом «Атлантов» можно и в собственном гараже автопредприятия. Однако даже рукастые водители в корпоративных парках предпочитают посещать дилерские СТО, сеть которых постоянно расширяется. Ну и не стоит сбрасывать со счетов, что это машина с простым мотором, механической коробкой и надежной подвеской. Ломаться в принципе нечему, да и электрики в новом фургончике не больше, чем в домашнем холодильнике. □



KAMAZ-54901

- КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ КАБИНА ШИРИНОЙ 2,5 М С РОВНЫМ ПОЛОМ
- ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ KAMAZ МОЩНОСТЬЮ 482 Л.С.
- МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА С СЕНСОРНЫМ ЭКРАНОМ И НАВИГАЦИЕЙ
- МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ ДО 120 000 КМ



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС ОТ 0%*
- УМЕНЬШЕНИЕ СТАВКИ ЛИЗИНГА ПРИ СНИЖЕНИИ СТАВКИ БАНКА РОССИИ
- СНИЖЕННЫЕ ПЛАТЕЖИ В НАЧАЛЕ ГРАФИКА
- ВЫКУПНОЙ ПЛАТЕЖ ДО 30%
- СУБСИДИЯ ДО 850 ТЫС. РУБЛЕЙ

*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»».

KAMAZ55
С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КАМАЗА

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

Реклама



- 3 Грузовой отсек короткобазного Sollers Atlant не так уж и мал. Он вмещает три стандартных палеты.
- 4 Сзади под кузовом закреплено полноразмерное запасное колесо.



ГОРОДУ НА ВЫБОР

СМОЛЕНСКИЙ «ЗАВОД КДМ» ПРЕДСТАВИЛ ЖУРНАЛИСТАМ НОВИНКИ МУСОРОВОЗОВ И ТЕХНИКИ ДЛЯ СКОРОСТНОЙ УБОРКИ ДОРОГ □ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО АВТОРА

Визиты журналистов профильных изданий в Смоленск становятся доброй традицией. Вот и на этот раз «Завод КДМ» подготовил сюрпризы. 2022–2023 годы стали периодом расширения продуктовой линейки. Предприятие осваивает новые базовые автомобили отечественных и зарубежных марок для застройки комбинированных дорожно-уборочных машин (КДМ) и мусоровозов.

Первая в числе разработанных «Заводом КДМ» новинок — машина ЭД490 на базе тяжелого самосвала FAW SA3250 с колесной формулой 6x4. Эта модель КДМ сделана специально для расчистки скоростных магистралей, с которой она может убирать снег на скорости 50 км/ч, отбрасывая его на расстояние до 20 м. Автомобиль полной массой 35 тонн оснащен рядным 6-цилиндровым дизельным двигателем мощностью 390 л. с. и 12-ступенчатой механической КП. Отбор мощности от двигателя позволяет использовать широкий спектр навесного оборудования и точно подбирать операционную скорость движения техники.

Помимо переднего поворотного отвала, обеспечивающего ширину уборки до 3 м, у машины есть еще и боковой отвал, увеличивающий рабочую зону до 5 м. Оба отвала имеют

композитное крыло, что повышает надежность и производительность техники: композит ударопрочен, термостабилен и износостоек. В пределах колесной базы у ЭД490 расположена вращающаяся щетка, предназначенная для сметания снега на скорости до 15 км/ч.

КДМ на базе самосвала FAW имеет подогреваемый кузов объемом 19 м³, выполненный из высокопрочной стали. В кузове установлен 12-кубовый бункер с пескоразбрасывающим оборудованием. Для повышения эффективности обработки дорожного полотна, машина ЭД490 снабжена системой автоматического дозирования материала. Также предусмотрена система мониторинга на основе ГЛОНАСС.

Интересно, что на демонтаж дорожно-уборочного оборудования уходит всего час-полтора. После этого самосвал можно использовать по прямому назначению — для перевозки инертных материалов.

В прошлом году предприятие начало сотрудничество с Горьковским автозаводом. В производство запущена малогабаритная КДМ на базе «Газон Next», модель ЭД240 полной массой 9 тонн. Машина разработана не для скоростных трасс, а для городских улиц. Спереди у нее стоит облегченный плужный отвал с шириной обраба-

тываемой полосы до 2,8 м, а в пределах межколесной базы установлена вращающаяся щетка. Надстройка представляет собой 4-кубовый бак, в задней части которого расположена система распределения жидких реагентов. Ширина обработки от 3 до 9 м, диапазон рабочих скоростей — 5–50 км/ч. Специалисты завода отмечают, что готовы оснастить таким оборудованием бескапотный «Валдай 8». Вероятно, уже в этом году такое решение появится на рынке.

В 2024 году исполняется 5 лет с момента выпуска первого опытного образца мусоровоза марки СМ («Смоленский мусоровоз»), и маркетологи компании отмечают постоянный рост спроса на эту технику. Самыми популярными базами для мусоровозов стали автомобили КАМАЗ с долей 56%, на втором месте — МАЗ (20%), на третьем — КАМАЗ «Компас» (18%).

В числе представленных журналистам оказалась новинка самой ходовой среди заказчиков размерности 16–17 кубов.

Модель СМ16 в версии «Стандарт» построена на шасси МАЗ-5340С2 с колесной формулой 4x2. Увеличенный с 400 до 650 мм клиренс дает возможность эксплуатировать мусоровоз на бездорожье. Усилие прессования 32 тонны позволяет

В 2023 ГОДУ «ЗАВОД КДМ» ВЫПУСТИЛ 940 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ, ЧТО НА 28% БОЛЬШЕ, ЧЕМ В 2022-М, КОГДА БЫЛО ПРОИЗВЕДЕНО 733 СПЕЦМАШИНЫ.



- 1** КДУ машина ЭД490 на базе тяжелого самосвала FAW J6 CA3250 – специально для расчистки скоростных магистралей.
- 2** Облегченный плужный отвал рассчитан на обработку полосы шириной до 2,8 м.



загружать в бункер-накопитель вместимостью 17,5 м³ до 110 контейнеров объемом 1100 л каждый. Портальный подъемник предлагается в качестве опции.

Главная особенность SM16 «Стандарт» — максимальная степень локализации, которую сумели довести до уровня 90%. Так, при изготовлении загрузочного устройства использованы отечественные аналоги зарубежных высокопрочных сталей, в гидросистеме применены белорусские гидроцилиндры, уже успевшие себя неплохо зарекомендовать.

Существенно, что коэффициент прессования 1:7 обеспечивается при давлении в гидросистеме 180 бар, а не 250 бар, как в премиальном исполнении. Это позволяет снизить нагрузку на комплектующие, а значит, увеличить их ресурс.

В конструкции SM16 «Стандарт» применено еще одно интересное техническое решение: здесь нет классического подрамника — он интегрирован в переднюю часть кузова, что повысило его жесткость и в целом снизило себестоимость.

И еще одна новинка — мусоровоз SM10 на базе КАМАЗ «Компас-12» — компактная машина, предназначенная для эксплуатации в условиях городской застройки. Габаритная длина машины — 7,7 м. Емкость бункера-накопителя — 10 м³, он способен перевозить до 6,5 тонн твердых коммунальных отходов. Приемный бункер может работать со всеми типами мусорных баков: от 120 л до 1,1 м³ и брать их и справа, и слева. Управление осуществляется из кабины. Предусмотрены режимы ручной, полуавтоматической (1 цикл) и автоматической (повторение циклов) выгрузки баков. Время выполнения цикла — всего 19 секунд. Работу в темное время суток облегчает яркая светодиодная подсветка в зоне работы с контейнерами и по бортам. По умолчанию в машину устанавливается система телематики, позволяющая отслеживать работу оборудования в режиме реального времени, идентифицировать оператора и передавать параметры в диспетчер-

- 3** SM10 за один рейс может вывезти на свалку 6,5 тонн твердых коммунальных отходов.
- 4** Задний приемный бункер может работать со всеми типами мусорных баков.
- 5** **6** «Завод КДМ» — предприятие полного цикла производства.
- 7** Ежегодно на модернизацию производства направляется 150 млн руб. частных вложений.

скую предприятия. С переходом мониторинга вывоза отходов на электронную платформу, такое решение стало особенно актуальным.

В 2023 году «Завод КДМ» выпустил 940 единиц техники, что на 28% больше, чем в 2022-м, когда было произведено 733 спецмашины. 85% продаж пришлось на долю КДМ, остальные 15% — мусоровозы. К 2024 году компания провела большую работу по оптимизации производственных процессов, закупила новое станочное оборудование, под выпуск мусоровозов переоборудован бывший литейный цех. □



КОМФОРТ, СТАБИЛЬНОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ

ВРЕМЕНА ДЕФИЦИТА ШИН НА МАЛОТОННАЖНЫЕ ГРУЗОВИКИ И МИКРОАВТОБУСЫ ОСТАЛИСЬ В ДАЛЕКОМ ПРОШЛОМ. НО НЕ ЗРЯ ГОВОРЯТ: ОБИЛИЕ ВЫБОРА ПОРОЙ НЕ СТОЛЬКО РАДУЕТ, СКОЛЬКО УГНЕТАЕТ. ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ПОДСКАЗКИ В ВЫБОРЕ ШИН ДЛЯ САМОГО МАССОВОГО СЕГМЕНТА КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ВЫ НАЙДЕТЕ В НАШЕМ ОБЗОРЕ □ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ (LCV) динамично растет. По итогам 2023 года в России было реализовано 90 386 новых LCV, что на 20% больше, чем годом ранее (данные «Автостата»). Увеличивается и парк малотоннажной техники: по состоянию на январь 2024 года эксперты НАПИ насчита-

ли 4,8 млн автомобилей в собственности частных и корпоративных владельцев.

Продажа автомобильных шин — бизнес с потенциально большой емкостью рынка. В отличие от запчастей, которые подходят только на определенные марки, шины можно продавать всем. Неудивительно, что рынок моделей для

LCV демонстрирует положительную динамику: в 2023 году продажи выросли на 15%. Это следует из обзора рынка, подготовленного национальной системой цифровой маркировки «Честный знак».

Хорошие шины — это стабильная курсовая устойчивость, безопасность скоростного маневрирования, короткий тормозной путь и достойная проходимость на грунтовых дорогах. Правильная стратегия в выборе шин для «малотоннажки» — отдавать предпочтение всесезонным моделям, не требующим замены весной и осенью. Впрочем, учитывая наши климатические условия, перевозчики все чаще выбирают модели с зимней маркировкой 3PMSF (три горных пика и снежинка), которые обеспечивают лучшее сцепление с поверхностью. Маркировка 3PMSF может быть нанесена, если шина прошла независимый тест по сцеплению на снежном покрытии по методике, регламентируемой правилами 117 ЕЭК ООН.

Статистика продаж свидетельствует о том, что для легких фургонов и микроавтобусов типа «Газели» большинство перевозчиков выбирает российские или китайские шины. Причем ассортимент последних значительно расширился и перестрел малоизвестными нам именами.

Есть среди них и относительно молодые марки с большими амбициями. Например, бренд Sailun, основанный в 2002 году. Это первая китайская частная шинная компания, вышедшая на IPO с акциями типа А на Шанхайской фондовой бирже, одной из крупнейших биржевых



**РЫНОК МОДЕЛЕЙ ДЛЯ LCV
ДЕМОНСТРИРУЕТ
ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ
ДИНАМИКУ: В 2023 ГОДУ
ПРОДАЖИ ВЫРОСЛИ
НА 15%.**



- 1 Sailun 4 Seasons Commercio.
- 2 Fortune FSR103 Tormenta LMD.
- 3 Leao Van 4S iGreen.
- 4 Landspider Wildraxe AT II.

площадок мира. Компания разместила в научно-техническом центре Китая, городе Циндао.

Сегодня Sailun — третья из китайских компаний по объему производства шин. Корпорация имеет семь заводов, объединяет 14 000 сотрудников по всему миру и 10 офисов продаж, включая российское представительство. Все шины брендов, принадлежащих группе Sailun, проходят полный цикл предпродажных проверок качества, включая производственные испытания на однородность геометрических и силовых характеристик шины, а также натурные тесты на собственном и партнерских полигонах компании.

Для LCV-сегмента предлагаются шины Sailun 4 Seasons Commercio, предназначенные для эксплуатации как на дороге, так и на бездорожье. Среди особенностей модели: направленный термостойкий рисунок протектора с крупными канавками и особо прочный каркас. Для дополнительной защиты от ударов о бордюр предусмотрена специальная лента. Шина имеет зимнюю маркировку M+S и 3PMSF. Доступны варианты с посадочным диаметром 15 и 16 дюймов. Размерности 225/75R16C и 195/75R16C могут заинтересовать владельцев УАЗ «Профи» и Ford Transit.

Fortune — бренд, принадлежащий крупному холдингу PrinX Chengshan, КНР. История холдинга началась в 1976 году с основания шинного завода Rongcheng, впоследствии пережившего реструктуризацию и ставшего частью концерна. В 2005 году было создано совместное предприятие с производителем шин Cooper Chengshan с целью развития продаж на международных рынках. Начиная

с 2017 года, компания обладает собственным научно-исследовательским центром, что позволяет вести разработки с учетом стратегии устойчивого развития шинного производства. Сегодня PrinX Chengshan — это два завода суммарной производственной мощностью 30 млн шин в год, поставляющих свою продукцию в 169 стран, включая Россию.

Владельцам легких фургонов стоит обратить внимание на модель Fortune FSR103 Tormenta LMD. Ее протектор разработан с использованием 3D-технологий, имеет четыре глубоких продольных канала в сочетании с большим количеством ламелей и рассчитан на любые погодные условия. Усиленная конструкция боковины повышает грузоподъемность, долговечность и снижает риск образования вздутий. Шина имеет зимнюю маркировку M+S и 3PMSF. Доступны два типоразмера: 195/75R16C и 235/65R16C.

Производством шин Leao занимается китайская компания LingLong — один из крупнейших игроков на шинном рынке Азии. Под данным брендом выпускаются качественные недорогие шины для разных видов автомобильного транспорта, включая легковые машины, полноразмерные и малотоннажные грузовики, автобусы и микроавтобусы, а также некоторые виды спецтехники. Вывод на рынок торговой марки Leao позволил компании LingLong значительно расширить свое присутствие в бюджетном сегменте. Наличие собственных инженерных центров, конструкторских подразделений и лабораторий позволяет со-

вершенствовать качество выпускаемой продукции и непрерывно расширять ассортимент бренда Leao.

LCV-шины Leao представлены моделью Van 4S iGreen с маркировкой M+S и 3PMSF. Такие шины изготавливаются на основе морозостойкой резинотехнической смеси. Она не твердеет даже при сильных заморозках, а оптимизированный рисунок протектора, отличающийся обилием ламелей, обеспечивает высокий коэффициент сцепления с заснеженными, мокрыми и обледенелыми покрытиями. Посадочный диаметр шины Leao Van 4S iGreen — 17 дюймов. Единственная размерность 215/60R17C может заинтересовать эксплуатантов микроавтобусов Peugeot Traveller и Volkswagen Caravelle.

Китайская Qingrad Landspider Tire с 2019 года производит шины для легковых машин и грузовиков под собственными торговыми марками: Landspider, Tracstax, Windforce и Tomason. Полная серия продуктов продается более чем в 150 странах и регионах, включая Россию.

В LCV-сегменте достойна внимания шина Landspider Wildraxe AT II с посадочным диаметром 16 дюймов. Модель с маркировкой M+S и 3PMSF отличает особая форма протектора: симметричный рисунок с четырьмя канавками и увеличенное количество ламелей. Используемые в шине современные инженерные решения улучшают управляемость на высоких скоростях и способствуют увеличению срока эксплуатации шины. Модель предлагается в размерности 215/70R16C и может заинтересовать владельцев Hyundai Starex и Renault Master. □



РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

HAVAL H3

По габаритам (4520x1875x1745 мм, колесная база — 2710 мм) Haval H3 больше Jolion, но меньше F7 и Dargo. Кроссовер штатно оснащен многорычажной задней подвеской. Внутри Haval H3 отличается качественными материалами отделки и просторным задним рядом. В зависимости от комплектации, в оснащение кроссовера входит приборная панель и дисплей медиасистемы диагональю 12,3 дюйма, отдельный климат-контроль, быстрая беспроводная зарядка мощностью 50 Вт, аудиосистема с объемным звучанием (16 колонок, включая сабвуфер),ambientная подсветка, электропривод двери багажника и множество электронных помощников и систем безопасности (адаптивный круиз-контроль с удержанием в полосе, камеры кругового обзора, контроль слепых зон, шесть подушек безопасности). Кроссовер можно подключить к приложению My Haval, которое позволяет дистанционно искать автомобиль на парковке, закрывать замки, управлять окнами, кондиционером, а также подогревом сидений, руля и лобового стекла. Протоколы подключения смартфона Apple CarPlay и Android Auto работают в беспроводном режиме и будут доступны владельцам версий Premium и Tech+.

от **2 599 000** ₽



Кроссовер адаптирован для России и оснащен зимним пакетом, включая подогрев руля, передних и задних сидений, лобового стекла, форсунок омывателей и зеркал заднего вида, увеличенным объемом бачка омывателя и усиленным антикором. Продажи новинки стартуют 15 мая. Причем продавать его будут в дилерских центрах Haval Pro, специализирующихся на моделях повышенной проходимости. До конца мая планируется открыть 25 центров с приставкой Pro. Haval H3 будет доступен в России с двумя вариантами 1,5-литровых турбомоторов и с двумя типами привода. Цены на кроссовер с передним приводом и 143-сильным двигателем стартуют от 2 599 000 р., полноприводная версия с мотором мощностью 177 л. с. будет стоить от 3 099 000 р.

EXEED TXL

Главное отличие обновленного TXL – это салон в духе Exeed RX. Рычаг трансмиссии в нем переехал на рулевую колонку, что позволило разместить в центральном тоннеле большую площадку для беспроводной зарядки и ящик со шторкой. Аналоговый блок климат-контроля разместился над центральным тоннелем и имеет три рукоятки. Кроссовер также получил два дисплея диагональю 12,3 дюйма и новую медиасистему Lion Melody в «топе». Оснащается обновленный Exeed турбомотором 1,6 л мощностью 194 л. с. (подросла на 8 «лошадей») в паре с 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией. Мотор объемом 2,0 литра сохранил прежнюю мощность в 197 л. с., но в паре с ним теперь идет не робот, а 8-ступенчатая автоматическая коробка передач от Fuzhen. Благодаря автомату время разгона от 0 до 100 км/ч сократилось до 8,7 с. против прежних 9. Но цены выросли. В начальной комплектации Business 1,6-литровый Exeed теперь стоит от 4 250 000 р. Но оснащен он неплохо: здесь есть 19-дюймовые диски, камеры кругового обзора, обивка из кожзама, адаптивный круиз-контроль, обогревы кресел, руля и лобового стекла и электропривод передних сидений. В версии Prestige стоимостью от 4 400 000 р. кроссовер дополнительно оснащается ионизатором воздуха, встроенным видеорегистратором, вентиляцией передних сидений и контурной подсветкой салона. Цены на двухлитровую версию в комплектации Premium стартуют от 4 550 000 р: здесь больше электронных ассистентов, но нет ионизации воздуха и вентиляции сидений. Топовая версия Flagship стоит от 4 900 000 р. Она отличается 20-дюймовыми дисками нового дизайна, салоном с обивкой из кожи наппа, автопарковщиком, проекционным дисплеем, креслом переднего пассажира с оттоманкой, вентиляцией всех сидений и ароматизатором воздуха.

от **4 250 000** ₽



«МОСКВИЧ 8»

Завод «Москвич» раскрыл облик третьей своей модели – семиместного кроссовера «Москвич 8», полного аналога китайского Sehol X8 Plus. Он имеет габариты 4824x1870x1756 мм и колесную базу 2830 мм, позволившую разместить в салоне третий ряд сидений. Под капотом новинки будет 1,5-литровый турбомотор с непосредственным впрыском (174 л. с.), работающий в паре с 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями. Привод – на переднюю ось. «Москвич 8» оснащается электронной приборной панелью с дисплеем диагональю 12,3 дюйма, беспроводной зарядкой, камерами кругового обзора и медиасистемой с возможностью подключения через Apple CarPlay и Android Auto. В производство и продажу «Москвич 8» поступит в конце этого года. Тогда же будут объявлены цены и комплектации новинки.

LADA GRANTA AT

Автоматическая трансмиссия Jatco будет устанавливаться на «Гранту» в кузовах седан и лифтбек в топовых версиях. Для седана это комплектация Comfort Plus, которая включает две фронтальные подушки безопасности, ABS, кондиционер, обогрев передних сидений, электропривод и обогрев зеркал, аудиосистему и 15-дюймовые легкосплавные диски. Стоимость седана с автоматом стартует от 1 176 900 р. Максимально близкая по оснащению 106-сильная Lada Granta Comfort'24 с «механикой» стоит 1 000 900 р. – ровно на 176 000 дешевле модификации с автоматом. Но в случае с Lada Granta AT в кузове лифтбек доплата за автомат будет еще больше! Пятидверная «Гранта» с АКП доступна только в версии #Club (внешне она отличается черными корпусами зеркал и двухцветными легкосплавными дисками), которая дополнительно оснащена обогревом лобового стекла и парктроником. Стоит лифтбек с автоматом от 1 247 900 р., что на 218 тысяч (!) дороже аналогичной Lada Granta #Club с механической трансмиссией. Столь внушительная доплата за древний 4-ступенчатый автомат Jatco объясняется малым тиражом Granta AT: всего планируется выпустить около 5000 таких машин, причем часть из них будет дополнительно переоборудована под управление людьми с ограниченными возможностями и передана в рамках контракта социальными службами.



от 1 176 900 р

JAECOO J8

В Китае этот кроссовер известен как Chery Tiggo 9, но у нас его продают под дочерней маркой Jaecoo. J8 – это большой семиместный кроссовер, длиной 4820 мм и с колесной базой 2820 мм. Весит он почти две тонны и приводится в движение 2,0-литровым турбомотором мощностью 249 л. с., работающим в паре с 7-ступенчатым роботом с двумя сцеплениями и полным приводом. В подвеске установлены адаптивные амортизаторы. Цены стартуют от 4 399 000 р. за базовую, но очень хорошо укомплектованную версию Active. В ее оснащение входят шесть подушек безопасности, 20-дюймовые легкосплавные диски, передние сиденья с электроприводом, система кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с обширным перечнем водительских ассистентов, электронная приборная панель и экран медицентра диагональю 12,3 дюйма, беспроводные Apple CarPlay с Android Auto, Ambient Light подсветка салона, двухзонный климат-контроль с голосовым управлением, теплые опции (обогревы руля, зеркал, ветрового стекла, форсунок омывателя, сидений первого и второго ряда) и проекционный дисплей. За доплату в 60 тысяч доступна двухцветная окраска кузова. Jaecoo J8 в средней комплектации Supreme стоит 4 799 000 р. Эту версию отличает обивка потолка под черный бархат, отделка сидений кожей наппа (черного или коричневого цвета), регулируемый валик подушки водительского кресла, массаж для передних сидений, оттоманка для переднего пассажира, электропривод рулевой колонки, встроенный видеорегистратор, система контроля усталости водителя, ароматизатор воздуха, коленная подушка безопасности водителя и боковые подушки для задних пассажиров. Топовая версия Supreme V комплектуется системой полного привода с управлением вектором тяги. Здесь установлен задний дифференциал с двумя муфтами и система отключения карданного вала (муфты размыкания карданного вала в угловой передаче и заднем дифференциале), что должно повысить динамические и внедорожные способности кроссовера. Доплата за хитрый полный привод – 300 тысяч.



от 4 399 000 р

от 4 500 000 р



BAIC BJ40 CHAMPION

Новая версия рамного внедорожника BJ40 выпущена в память о победах команды BAIC в паназиатском ралли «Такла-Макан». Внешне «чемпиона» отличают серая матовая окраска кузова, декоративные элементы, тормозные суппорты и пружины подвески красного цвета, а также черные колесные диски. Кроме того, расширены внедорожные возможности автомобиля, благодаря внедрению жестких блокировок заднего и переднего межколесных дифференциалов, а также металлической защите картера двигателя. Помимо этого, в лимитированную версию добавлена подсветка зоны посадки в автомобиль, электрорегулировка пассажирского сиденья и камера переднего обзора. Багажник дополнительно оборудован ящиком для инструментов, розеткой 220 В, а сиденья второго ряда теперь складываются в ровный пол. В Россию «чемпионский» внедорожник привезут в количестве полсотни штук, причем все они будут в сером цвете.

SERES ВМЕСТО AITO

Гибридные кроссоверы, созданные при участии китайского телекоммуникационного гиганта Huawei, теперь будут продаваться в России под маркой Seres. Это собственный бренд китайской Sokon Group, которая является разработчиком и производителем кроссоверов Aito. Под ним гибриды будут продаваться не только в России, но и на других зарубежных рынках, а марка Aito останется для Китая. В нашей стране дистрибьютором марки Seres стала компания «МБ Рус», прежде известная как «Мерседес-Бенц Рус». «МБ Рус» обещает сделать для гибридов Seres русифицированный интерфейс, которого не было у Aito, а также обеспечить их полным ассортиментом запчастей, используя для этого свой складской комплекс площадью 50 тысяч квадратных метров в Подмоскovie (бывший склад «Мерседес-Бенц»). Помимо Seres M5 и M7, которые сейчас есть у дилеров, до конца года в Россию привезут роскошный флагманский кроссовер M9, который по габаритам (длина – 5230 мм, колесная база – 3100 мм) близок к Mercedes-Benz GLS. У новинки – три ряда сидений и запас хода около 1300 км.

CHERY НА WILDBERRIES

Пользователи Wildberries могут приобрести новый автомобиль Chery без посещения дилерского центра. Покупка машины доступна только по предоплате с карты, привязанной к профилю пользователя. После оплаты с покупателем свяжется менеджер официального дилера «Деливери кар», чтобы запросить необходимую для заключения договора информацию. Договор купли-продажи подписывается и передается покупателю на месте перед выдачей автомобиля. Доставка машины осуществляется бесплатно и уже доступна в 17 российских регионах. Это Москва и Московская область, Брянская, Владимирская, Воронежская, Ивановская, Калужская, Костромская, Курская, Липецкая, Орловская, Рязанская, Смоленская, Тамбовская, Тверская, Тульская и Ярославская области, а также Казань. Со временем зона доставки будет расширяться.

JETOUR ИЗ КАЛИНИНГРАДА

Завод «Автотор» приступил к производству кроссоверов марки Jetour. Первой моделью бренда, которая выпускается на мощностях предприятия, стал Dashing. Сотрудничество Jetour и «Автотора» стартовало с крупноузловой сборки автомобилей из китайских машинокомплектов, но с прицелом на локализацию компонентов и производство полного цикла со сваркой и окраской кузовов. Запустить полный цикл планируется уже в следующем году. Сотрудничество Jetour и «Автотора» продлится как минимум до 2028 года, при этом до 2027 года китайский бренд обещает представить в России широкую линейку новинок. Не исключено, что все они будут производиться в Калининграде.

SOLARIS ЗАМЕНИТ HYUNDAI

AGR Automotive Group (ООО «АГР») проведет ребрендинг дилерских центров Hyundai в России: они будут переименованы в Solaris. Сейчас дилерская сеть AGR Automotive Group насчитывает три десятка партнеров в разных городах РФ – это официальные дилеры Hyundai. Пока они продают машины под вывеской корейской марки, но уже в ближайшее время название Hyundai на фасадах дилерских центров исчезнет, а вместо него появится новый логотип – Solaris.

Именно под этим брендом сейчас собирают автомобили Hyundai и Kia на бывшем питерском заводе «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус», который теперь называется «Автомобильный завод АГР». Первые дилерские центры Solaris, оформленные в соответствии с новыми корпоративными стандартами бренда, откроются уже в мае в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Ростове-на-Дону и других городах.



ПАРКОВКА



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

❓ Я СЛУЖИЛ В АРМИИ В 2020 ГОДУ. ВО ВРЕМЯ СЛУЖБЫ ПРОШЕЛ ОБУЧЕНИЕ НА ГРУЗОВУЮ КАТЕГОРИЮ С. ОТУЧИЛСЯ, МНЕ ВЫДАЛИ СЕРТИФИКАТ ОБ ОКОНЧАНИИ ОБУЧЕНИЯ, НО ЭКЗАМЕНЫ В ГИБДД СДАТЬ НЕ УСПЕЛ. ПОДСКАЖИТЕ, МОЖНО С ЭТИМ СЕРТИФИКАТОМ СДАТЬ ЭКЗАМЕН СЕЙЧАС, В 2024 ГОДУ?

❗ Да, можно. Нет никаких ограничений на сроки сдачи экзамена после прохождения обучения.

❓ ДВИГАЛАСЬ ПРЯМО ПО ГЛАВНОЙ ДОРОГЕ, С ПРАВОЙ СТОРОНЫ, СО ДВОРА, ПОВОРАЧИВАЛ НАЛЕВО, НА ГЛАВНУЮ, ДРУГОЙ ВОДИТЕЛЬ. ОН ВРЕЗАЛСЯ В МЕНЯ. СОТРУДНИКИ ГИБДД ПРИЕХАЛИ, В ПОСТАНОВЛЕНИИ УКАЗАЛИ, ЧТО ВИНОВЕН ТОТ АВТОМОБИЛИСТ, НО ОН С ЭТИМ НЕ СОГЛАСЕН. КАК МНЕ БЫТЬ?

❗ Вам нужно в обычном порядке обращаться в свою страховую компанию за возмещением. Если второй участник ДТП не согласен со своей виной, то это он должен будет обращаться в суд и доказывать свою невиновность. Вас это мало касается, по крайней мере, до тех пор, пока вас не начнут вызывать в суд в качестве свидетеля, третьего лица или ответчика. Опираясь на свой опыт, могу сказать, что такой вариант развития событий маловероятен.

❓ МОЙ ТЕСТЬ ПОПАЛ В ДТП, ДА ЕЩЕ ТРОЙНОЕ – «ПАРОВОЗИК». У ДВУХ ПОСТРАДАВШИХ ЕСТЬ СТРАХОВКА, А У НЕГО УЖЕ ЗАКОНЧИЛАСЬ. ДОЛЖЕН ЛИ ОН, БЕЗ СТРАХОВКИ, ВЫПЛАЧИВАТЬ ДЕНЬГИ ТЕМ ДВУМ ПОСТРАДАВШИМ, У КОТОРЫХ СТРАХОВКА БЫЛА?

❗ В любом случае, оплачивать ущерб должен тот водитель, который виновен в ДТП. Виновность устанавливается только судом и больше никем. Если ваш тесть будет признан виновным в ДТП, и у него отсутствует страхование гражданской ответственности (ОСАГО), он будет обязан компенсировать причиненный ущерб всем пострадавшим за свой счет.

❓ У МЕНЯ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА С 2016 ГОДА, ПОЛИС ОСАГО ЗАКОНЧИЛСЯ В 2017 ГОДУ. ТОГДА ЖЕ ПРОДАЛА СВОЮ МАШИНУ И СТРАХОВКУ, ЕСТЕСТВЕННО, НЕ ПРИОБРЕТАЛА. В 2022 ГОДУ ВЫШЛА ЗАМУЖ, СМЕНИЛА ДОКУМЕНТЫ ИЗ-ЗА СМЕНЫ ФАМИЛИИ. СЕЙЧАС ВОЖУ АВТОМОБИЛЬ МУЖА. КОЭФФИЦИЕНТ КБМ НА СТАРУЮ ФАМИЛИЮ БЫЛ МЕНЬШЕ ЕДИНИЦЫ, СЕЙЧАС, ПОСЛЕ ЗАМУЖЕСТВА, ПОЧТИ 1,2. ВОЗМОЖНО ЛИ В СТРАХОВОЙ КОМПАНИИ ОБЪЕДИНИТЬ МОИ ДАННЫЕ ПО КБМ?

❗ К сожалению, это невозможно. КБМ сохраняется в течение года. И так как в вашем случае прошло

больше времени, восстановить понижающий коэффициент нельзя.

❓ ПРИОБРЕЛ НОВУЮ ИНОМАРКУ У ДИЛЕРА, МАШИНА ВВЕЗЕНА В РФ ПО ПАРАЛЛЕЛЬНОМУ ИМПОРТУ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН. В ЭПТС И СТС АВТОМОБИЛЯ, ВЫДАННЫХ ЧЕЛОВЕКУ, НА КОТОРОГО ОФОРМЛЯЛАСЬ МАШИНА В РОССИИ, СКАЗАНО, ЧТО У НЕЕ ЕСТЬ УОВЭС. ПО ФАКТУ КНОПКИ СИСТЕМЫ ГЛОНАСС В САЛОНЕ АВТО НЕТ, ИЗ-ЗА ЧЕГО МНЕ В ГИБДД ОТКАЗАЛИ В ПОСТАНОВКЕ АВТОМОБИЛЯ НА УЧЕТ. КАК ТАКОЕ МОЖЕТ БЫТЬ: ЗАПИСЬ О НАЛИЧИИ УСТРОЙСТВА ЕСТЬ, А НА САМОМ ДЕЛЕ ЕГО НЕТ, И ЧТО МНЕ ТЕПЕРЬ ДЕЛАТЬ?

❗ Без установленной системы ЭРА-ГЛОНАСС таможенные органы не должны были выдавать ПТС на данное транспортное средство. Возможно, что система была демонтирована после проведения таможенного оформления, но продавец был обязан вас об этом предупредить. Если такой информации в договоре нет, получите в ГИБДД письменный отказ в постановке на учет и требуйте от продавца расторжения договора и возврата уплаченных денежных средств.

❓ НАШЛИ ДЛЯ ПОКУПКИ АВТОМОБИЛЬ В МОСКВЕ, САМИ ПРОЖИВАЕМ В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛ. ПРОДАВЕЦ АВТОМОБИЛЯ ПРОСИТ НАС ПОСТАВИТЬ АВТО НА УЧЕТ ТОЖЕ В МОСКВЕ, ЕМУ ТАК СПОКОЙНЕЕ. ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ И ОСАГО БУДУТ ПО ТАРИФАМ МОСКВЫ ИЛИ НАШЕЙ ОБЛАСТИ? НОМЕРА ПОЛУЧИМ МОСКОВСКИЕ ИЛИ ПЕНЗЕНСКИЕ, МОГУТ ЛИ ВОЗНИКНУТЬ КАКИЕ-ЛИБО ПРОБЛЕМЫ, О КОТОРЫХ МЫ НЕ ЗНАЕМ?

❗ При постановке на учет в Москве номера на автомобиль вам выдадут московские. Но это не имеет отношения к тарифам ОСАГО и транспортному налогу. Эти платежи будут осуществляться по тарифам, соответствующим месту вашего проживания.

❓ ХОЧУ ПРИОБРЕСТИ АВТОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ УНАСЛЕДОВАЛИ СРАЗУ ТРОЕ ЧЕЛОВЕК В ОДНОЙ СЕМЬЕ. КАК МНЕ ПОСТУПИТЬ ЮРИДИЧЕСКИ ПРА-

ВИЛЬНО, С КЕМ ВЕСТИ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОКУПКЕ МАШИНЫ, ОТ ЧЬЕГО ИМЕНИ МНЕ ЕЕ ПРОДАДУТ?

❗ Все трое наследников имеют равные права на это транспортное средство. Они сами могут между собой решить, как его разделить. Нотариус выдаст наследникам свидетельства о праве на наследство, в зависимости от этого решения. Тот (или те), на кого будет оформлено наследство, и будет выступать стороной в договоре купли-продажи автомобиля.

❓ Я ВЫЕЗЖАЛА С ПРИДОВОЙ ПАРКОВКИ ЗАДНИМ ХОДОМ НА МЕСТНЫЙ ПРОЕЗД. ТАК КАК Я ЗА РУЛЕМ НЕДАВНО, ВЫШЛА ИЗ МАШИНЫ, ЧТОБЫ ОЦЕНИТЬ СВОИ ШАНСЫ НА МАНЕВР И ЗАГОРОДИЛА ТЕМ САМЫМ ПРОЕЗЖУЮ ЧАСТЬ. В ЭТОТ МОМЕНТ В МОЙ АВТОМОБИЛЬ ВРЕЗАЛСЯ МУСОРОВОЗ. МОЯ МАШИНА БЫЛА НЕПОДВИЖНА. В ИТОГЕ ВОДИТЕЛЬ МУСОРОВОЗА ВЫЗВАЛ ДПС, МЕНЯ ПРИЗНАЛИ ВИНОВОЙ В ДТП, ТАК КАК Я ВЫЕЗЖАЛА С ПАРКОВКИ. МОЖНО ЛИ МНЕ ОСПОРИТЬ СВОЮ ВИНУ ИЛИ НЕТ?

❗ Вину оспорить можно, в том числе потому, что вы вообще не находились в автомобиле в момент столкновения. Правда, делать это придется в суде. При этом помните, что доказывать свою невиновность нужно именно вам. Лучше, если в этом процессе на вашей стороне будет участвовать адвокат: вопрос виновности в ДТП, особенно в этой ситуации, не такой простой, как может показаться на первый взгляд. И его решение следует доверить профессионалу.

«
**НЕТ НИКАКИХ
ОГРАНИЧЕНИЙ
НА СРОКИ СДАЧИ
ЭКЗАМЕНА ПОСЛЕ
ПРОХОЖДЕНИЯ
ОБУЧЕНИЯ**
»

❓ МЫ С МУЖЕМ ПОДАРИЛИ НАШЕМУ СЫНУ НА ЕГО 17-ЛЕТИЕ ПИТБАЙК. ПТС НА МОТОЦИКЛ НЕТ, VIN-НОМЕРА ТОЖЕ, ОН ЗНАЧИТСЯ КАК СПОРТИНВЕНТАРЬ И НЕ ПОДЛЕЖИТ ПОСТАНОВКЕ НА УЧЕТ В ГИБДД. МОЖЕТ ЛИ СЫН ВЫЕЗЖАТЬ НА ЭТОМ ПИТБАЙКЕ НА ДОРОГУ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ?

❗ Нет, не может. Этот транспорт не предназначен для дорог общего пользования, и именно поэтому он не ставится на учет и не имеет ПТС. Ездить на таком мотоцикле можно только на специальных трассах или по бездорожью. □



№1 в России*

Спасибо за вашу любовь!



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

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

*Mediascope, Radio Index – РОССИЯ 100К+, ИЮЛЬ – ДЕКАБРЬ 2023 г., Daily Reach, Weekly Reach. 12+.



ПАРКОВКА

ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



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

БЫЛ У МЕНЯ В ГАРАЖНОМ КООПЕРАТИВЕ ЗНАКОМЫЙ ОДИН, СЕМЕН.

Мы соседствовали: мой бокс был № 28, а его – № 33. То я ему пару ключей дам, то он мне масло ТАД-17 по дружбе отольет. Товарищ тот был уж больно падким на женщин. Жена его за этим делом ловила, но люди не разводились, так как слыли интеллигентной парой: она врач-педиатр в поликлинике, он завскладом в автоколонне. В середине 80-х его супруга, учитывая израильские корни мужа, а также свою врачебную специальность, начала активно склонять Семена на переезд в Израиль. Навсегда! На тот момент сорокапятилетнему Семену туда не особо хотелось. Он справедливо полагал, что в Тель-Авиве нет государственных автоколонн с открытыми вакансиями завскладом, однако супругу его с намеченного курса было не сбить. Вот квартира днями должна отойти государству, тогда так было принято. Книжки, ценные по советским меркам вещи, распроданы. Оставались гараж и машина, ВАЗ-2106. Их Сема оставил на конец, на сладкое. Человек с Родиной прощался навсегда, а машина и гараж были для него зримым воплощением Отчизны. А еще наши русские женщины, о чем жена, возможно, догадывалась.

Прощание с машиной, гаражом и сторонними женщинами Сема решил совместить. «Ну не домой же вести Ниночку из универмага», – рассказывал мне потом Сема. На дворе стоял март: снежок таял, капель. Лужи то подмерзнут, то оттают. Семен, как настоящий автомобильный гусар, купил все для отвальной по подобающему случаю, но с выбором алкоголя промахнулся – его зазноба наотрез отказалась пить коньяк в холодном гараже, затребовав шампанского. Семен, сказав Ниночке: «Жди, я быстро!» – рысью побежал за шампанским. В общем, упало он по дороге. Неудачно – перелом лодыжки. Пока его на улице подбирали, пока скорую вызвали, пока в больницу доставили – день к вечеру, мобильных-то не было. Добралась до него жена почти ночью, пустила ее по блату. А Семен ей и говорит: «Михаила из 33 гаража попроси срочно ко мне прийти, хочешь с ним проститься». Жена в ужасе – требует лучшего в городе хирурга! Прикидывает, как и где ей достать лекарств, без мужа-то не попасть в Израиль, а тот знай твердит: «Зови Мишу!»

Ну, пришел я, Сема мне рассказал про свое неудачное прощание с Родиной. Решил выручить его, все-таки эмигрирует человек за границу навсегда. Взял ключи от гаража, пошел. Хорошо, что когда открыл калитку, сразу стал кричать: «Нина, это не Семен, это Михаил, Сема в больнице». Шутка ли, почти на двое суток девушка оказалась запертой в гараже. Коньяк, хлеб, сало, соленые огурцы, помидоры и домашнее варенье у Нины были, а будущего не было, так ей рисовалось тогда. Возможно поэтому, выпив немного и закусив, она от души прошла совковой лопатой по кузову и стеклам многострадальных «Жигулей». Машина стала почти квадратной после той рихтовки. Попутно она расколотила все банки с соленьями-вареньями, а пилочкой для ногтей разодрала обивку салона.

В общем, Семен в Израиль так и не попал. Не до того было. Об истории про неудачное прощание мужа с Родиной жена прознала. Это стало последней каплей: с ним она развелась, взяла назад свою девичью фамилию и уехала с детьми к родителям в другой город. Из всего имущества у Семена остался этот гараж. «Жигули» он продал на запчасти – восстановить стоило ну очень больших денег. Потом перестройка, автоколонну Семы приватизировали, а потом и обанкротили. Дорабатывал он уже на заправке, что у бывшей автоколонны. Когда умер, сыновья вступили в наследство и тут же продали тот несчастливый гараж. Наша гаражная улица с тех пор зовется в кооперативе на местном сленге «еврейской». Почему – вы теперь знаете.

М.Н. Крупеников, Удмуртия



НАБОР ОТ RUSEFF ПОЛУЧАЕТ ПАВЕЛ СМИРНОВ

ЭКСПЛУАТИРУЮ «ШВЕДА»,

модель S60 первого поколения 2001 года выпуска. Он мне лет 15 назад достался неновым, да так я с ним и не расстаюсь. В принципе, меня все в машине устраивает. Если еще три года назад я пырнулся поменять ее на более свежую, то теперь этих мыслей давно нет. На рынке сейчас сплошной Китай, к этим моделям спокойно отношусь, но приобретать за свои кровные почему-то не спешу. Вообще, запчасти на «Вольво» найти можно и сейчас, разве что «лютый оригинал» подорожал, оттого мониторинг объявлений по продаже оригинальных, или близких к оригинальным, запчастей.

Месяц назад сарафанное радио сказало, что у приятеля по работе одна дама продает запчасти для моей машины. Тут же звоню ей. «Да, – говорит женщина, – в гараже от мужа остались запчасти для Volvo, включая термостаты Behr и Wahler. Покойный муж был автомобильным Плюшкиным, оттого запчастей много, но цену им я знаю и дешево не продам, не надейтесь». Я предложил в ближайшую субботу подъехать к гаражу и самому посмотреть, что и как.

Приезжаю в тот гараж: калитка открыта, на скамеечке у входа мадам греется в лучах весеннего солнышка, рядом сын-старшеклассник в смартфоне монстров гоняет. «Ну, – говорю, – покажите ваши шведские сокровища». Дама придирчиво окинула взглядом мою платежеспособность и открыла ворота гаража. Вы видели пещеру Аладдина в кино? Гараж полностью наполнил ее своим содержимым, с поправкой на запчасти для Volvo. Уж не знаю, зачем такие богатства были собраны ее мужем в одном месте, но тех запасов хватило бы на бесперебойную работу сервиса по «шведам» на пару лет точно.

И тут мой взгляд упирается в средних размеров квадратную коробку, на которой в пакете стоял проигрыватель «Вега-109». «А там, – говорит женщина, – пластинки покойного мужа хранятся». Это, конечно, не запчасти, но я джаз уважаю, поэтому попросил разрешения посмотреть. И ахнул: в коробке лежало штук десять виниловых дисков записей оркестра Tommy Dorsey, сделанных в сороковых годах прошлого века! Часть штатовского изготовления, часть издано музыкальным лейблом в Канаде и один диск в Италии. Все пластинки не запилены, самая «молодая», итальянская, выпущена в 1975 году. С этим оркестром начинал свою карьеру сам Фрэнк Синатра! В тот раз ничего из запчастей не приобрел, зато моя личная фонотека пополнилась записями любимого оркестра. Не скажу, что диски мне достались дешево, у вдовы обнаружилась прямо-таки «бульдожья» хватка на все, что было в гараже, но я ей это простил. Просто представлял, как незнакомый мне мужчина приходил в гараж для того, чтобы просто послушать джаз, так как, по словам жены, Volvo у них никогда не было, а те запчасти достались ему в счет одного удачного бартера.

Павел Смирнов, Московская обл.



Рис. Виталия Подвижного



СУРОВЫЙ МИР. НАДЕЖНАЯ ТЕХНИКА.



СТТ ЭКСПО

Главная выставка строительной техники
и технологий в России и Восточной Европе

Приглашаем посетить выставку СТТ ЭКСПО
28-31 мая 2024 г. МВЦ «Крокус Экспо» | Стенд F-1.10
(открытая выставочная площадка)

2700 м²

площадь стенда

40

машин

15

новинок

Промокод для регистрации на ctt-expo.ru для бесплатного посещения: EXCTT3CX

Горячая линия LiuGong:
8 800 101 77 79
liugongrussia.ru



EXEED
BORN FOR MORE



НОВЫЙ EXEED TXL ВДОХНОВЛЕН СТРЕМЛЕНИЯМИ

Реклама. Представленные на изображениях автомобили могут отличаться от серийных моделей.
Подробности у официальных дилеров EXEED и на сайте exeed.ru