



ГОРНАЯ ПОРОДА
KAIFY X7 KUNLUN

HAVAL JOLION

ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА



№ 3 (365) МАРТ 2024 5KOLESO.RU

5 КОЛЕСО

ТЕСТЫ

- GAC GS8
- GEELY EMGRAND
- ORA 03 GT
- TANK 500 URBAN



МОТОПАРК

- QJ MOTOR
- AODES WORKCROSS
- KAYO AU 300

ПРИМЕРНЫЙ СЕМЬЯНИН GEELY OKAVANGO

**НЕМЕЦКИЙ
ДУХ**
EXEED VX



**ТИШИНА
И ВИДЖЕТ**
AITO M7



JETOUR
— Drive Your Future* —

T2

ГЕРОЙ ПО ПРИРОДЕ



**ПОЛНЫЙ
ПРИВОД**



**МОЩНЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ 245 Л.С.**



**МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ
ДИСПЛЕЙ 15,6"**



Реклама. * Управляй будущим, 18+. Подробности на сайте: jetour-ru.com



МИРНЫЙ «АТОМ»

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

КОМУ НУЖНЫ ВСЕ ЭТИ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ С ГИБРИДАМИ, ОСОБЕННО В НАШЕЙ СТРАНЕ, ГДЕ ЗИМА НА ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ ТЕРРИТОРИИ 6 МЕСЯЦЕВ В ГОДУ, А РАЗВЕДАННЫХ ЗАПАСОВ НЕФТИ ХВАТИТ ВПЕРЕД НА НЕСКОЛЬКО ПОКОЛЕНИЙ? И КТО ЭТИ ЛЮДИ, КОТОРЫЕ ЗАЧЕМ-ТО ИХ ПРИОБРЕТАЮТ?

ЕСЛИ ПОСМОТРЕТЬ НА МИР ВОКРУГ, то спрос на автомобили NEV (это китайское определение машин на «новой энергии», New Energy Vehicle, то есть гибридов и электромобилей, его и будем придерживаться) выглядит так: в Китае за прошлый год их было продано 9,5 млн экземпляров, в ЕС — 2,3 млн и в США — 1,4 млн. На первый взгляд кажется, что у импортеров нефти «электричек» больше, у экспортеров — меньше. Но не все так прямолинейно. В 2023 году в Норвегии 82,4% проданных новых автомобилей были оснащены полностью электрической силовой установкой, хотя проблем с нефтью в этой северной стране не прослеживается совсем. Ну и где мотивация? Можно порассуждать о льготах для покупателей, но если приплюсовать гибриды, то когда порядка 90% норвежских покупателей отдают предпочтение NEV, явно и в их сознании произошли некие изменения.

А в России? Оказывается, мы в кои-то веки впереди планеты всей! Не пугайтесь, не по продажам, а по их росту. В прошлом году спрос на эти самые NEV вырос в РФ на... 290%! Правда, есть нюанс: изначально база была низкая — в 2022 году их продано чуть менее 9 тыс. экземпляров. Если кто-то думает, что все они из Поднебесной, то это далеко не так. Произведенные непосредственно в Китае и собранные из китайских машинокомплектов NEV составляют чуть менее 60%, остальные — из Европы, Америки и Японии, параллельный импорт не останавливался. Серийное производство легковых «электричек», локализованных хотя бы на 50%, на текущий момент в РФ нет. Производство e-Largus должно начаться во II квартале 2024 года,

а производство электрического УАЗ поставлено на паузу из-за санкций.

А где же новые высокотехнологичные отечественные разработки? Они действительно появились, причем имеют все шансы добраться до серийного производства. Московский Политех по заказу «Автотора» разработал «Амбер» — компактный двухместный электромобиль категории L7 (в эту категорию входят квадроциклы), и представил в конце года платформу для тестирования систем. Утверждается, что все основные комплектующие электромобилей разработаны и произведены в России.

Но гораздо более интересной отечественной разработкой стал пяти-

местный электромобиль компактного класса — «Атом», разработанный АО «Кама». Инвесторами проекта выступили С.А. Когогин и Р.К. Варданын, позднее в состав акционеров вошло ООО «Рэнера», дочернее предприятие «Росатома», занимающиеся производством аккумуляторных батарей. В компании трудится более 700 сотрудников. Офисы и технические лаборатории находятся в Москве, Санкт-Петербурге, Тольятти и Китае. Головной центр разработки — в Набережных Челнах.

«Атом» — это заднеприводный автомобиль на собственной платформе, специально сконструированной под электрическую силовую установку. Он оснащен синхронным электродвигателем мощностью 150 кВт и батареей на 77 кВт·ч (она должна обеспечить запас хода до 500 км), которую планируется производить на гигафабрике в Калининграде. Кузов интересен тем, что имеет распашную конструкцию боковых дверей без центральной стойки.

Наша редакция испытала этот автомобиль, точнее мул (платформу для тестирования ходовых качеств, систем и компонентов машины), в Набережных Челнах. Серийное производство запланировано на 2025 год. И если это произойдет, то «Атом» станет настоящим электрическим автомобилем отечественной разработки с локализацией до 70%. А мы будем внимательно следить за реализацией этого проекта и рассказывать вам о ходе подготовки к производству. Настроение команды, ее состав и серьезность намерений акционеров вселяют надежду, что «Атом» действительно сойдет с конвейера, а не повторит судьбу печально известного «Ё-мобиля». □



28



12 40



ПОДИУМ

- 6** НОВОСТИ
- 10** «АТОМ»

ПОЛИГОН

- 12** AITO M7
- 16** GEELY OKAWANGO
- 20** HAVAI JOLION
- 24** TANK 500 URBAN
- 28** KAIYI X7 KUNLUN
- 32** GAC G58
- 36** EXEED VX
- 40** ORA 03 GT
- 44** GEELY EMGRAND
- 48** OMODA S5 GT
- 50** ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

МОТОПАРК

- 52** НОВОСТИ
- 56** QJ MOTOR
- 58** KAYO AU 300
- 60** AODES WORKCROSS

ТРАССА

- 62** «ЖИГУЛЕВСКАЯ МИЛЯ»



TORERO



УПРАВЛЯЙ ЭНЕРГИЕЙ



**КУПИ ШИНЫ ПОЛУЧИ
ТОПЛИВНУЮ КАРТУ**



**БЕСПЛАТНЫЙ
ШИНОМОНТАЖ**



**БЕЗУСЛОВНАЯ
ГАРАНТИЯ**

РЕКЛАМА.

*АО «КОРДИАНТ», ИНН 7601001509, ОГРН 1027600842972, Тел. 8 (800) 333-50-30, 16+. АКЦИЯ ДЕЙСТВУЕТ С 01.03.2024 ГОДА ДО 31.07.2024 ГОДА. ПРИ ПОКУПКЕ КОМПЛЕКТА ШИН TORERO (ДЮЙМЫ С 14 ПО 17) В ПЕРИОД С 01.03.2024 ГОДА ПО 31.05.2024 ГОДА ПОКУПАТЕЛЬ, СОВЕРШИВ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ, УКАЗАННЫХ В ПРАВИЛАХ АКЦИИ, ВПРАВЕ ПОЛУЧИТЬ ЭЛЕКТРОННУЮ ТОПЛИВНУЮ КАРТУ С ОПРЕДЕЛЕННЫМ ОГРАНИЧЕННЫМ НОМИНАЛОМ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПРИОБРЕТЕННОГО ТИПОРАЗМЕРА ШИН. ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ ТОПЛИВНОЙ КАРТЫ ОТСКАНИРУЙТЕ И ЗАГРУЗИТЕ КАССОВЫЙ ЧЕК НА САЙТ ОРГАНИЗАТОРА АКЦИИ. ПОДРОБНЫЕ УСЛОВИЯ АКЦИИ, ПОРЯДОК И СРОКИ ПОЛУЧЕНИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ ТОПЛИВНОЙ КАРТЫ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ PROMO.TORERO-TIRE.SU. УСЛОВИЯ ПРОГРАММ «БЕСПЛАТНЫЙ ШИНОМОНТАЖ» И «БЕЗУСЛОВНАЯ ГАРАНТИЯ», УТОЧНЯЙТЕ У ПАРТНЕРОВ, УЧАСТВУЮЩИХ В АКЦИИ.



ГАРАЖ

66 НОВОСТИ

68 МОТОЛИНЕЙКА NORD OIL

КОМТРАНС

70 НОВОСТИ

72 «ВАГНЕРМАЙЕР РУССЛАНД»

74 «РУСЛАЙНЕР-728»

МАГАЗИН

76 НОВОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ И ДИЛЕРОВ

ПАРКОВКА

78 ЮРИСТ ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ

80 ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ



**МЫ
В TELEGRAM**

@FIFTHKOLESOMAGAZINE

№ 3 (365) март 2024

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

РЕДАКЦИЯ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ
НАТАЛЬЯ УМНОВА
МАКСИМ ФЕДОРОВ
СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР МАРИЯ ФЕДОРОВА

ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

ЦВЕТКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ АЛЕНА КЕЧИНА

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

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

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

WWW.SKOLESO.RU

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

Тираж – 152 000 экземпляров СВОБОДНАЯ ЦЕНА

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

Выходит с сентября 1993 года

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

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

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

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

**Подписано в печать 25.02.2024
Дата выхода в свет 27.02.2024**

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

С ВАМИ НАДОЛГО



CORDIANT 
GRAVITY



ДО 15 %*



**БЕСПЛАТНЫЙ
ШИНОМОНТАЖ***



**БЕЗУСЛОВНАЯ
ГАРАНТИЯ***

*Акция действует с 01.03.2024 года до 31.05.2024 года при покупке комплекта шин Cordiant Gravity, дюймы с 14 по 18 – кэшбэк 15 % от суммы приобретённого комплекта шин, указанного в кассовом чеке. При покупке комплекта шин Cordiant Sport 3, Cordiant Sport 2, Cordiant Comfort 2, Cordiant Road Runner, Cordiant Off-Road, Cordiant Off-Road 2, Cordiant All-Terrain, дюймы с 15 по 18, кэшбэк составляет 10 % от суммы приобретённого комплекта шин, указанного в кассовом чеке. Отсканируйте чек и получите кэшбэк. Условия программ «Бесплатный шиномонтаж» и «Безусловная гарантия», уточняйте у партнеров, участвующих в акции, или на сайте www.cordiant.ru. АО «Кордиант», ИНН 7601001509, тел. 8 (800) 333-50-30.



НОВАЯ ЭНЕРГИЯ

КОМПАНИЯ «ЧЕРИ АВТОМОБИЛИ РУС» ВЫВОДИТ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК НОВЫЙ БРЕНД CHERY TIGGO, ПОД КОТОРЫМ БУДУТ ПРОДАВАТЬСЯ КРОССОВЕРЫ С ГИБРИДНЫМ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ПРИВОДОМ.



ДА, ТЕПЕРЬ «ЧЕРИ Тигго» — это не просто линейка кроссоверов, а отдельный бренд, отданный на откуп моделям NEV («новой энергии»), к которым относятся «электрички» и подзаряжаемые гибриды. Первенец нового бренда, электрический кроссовер EQ7, был представлен в Москве, но в продаже он появится лишь во второй половине года: машина пока не сертифицирована. А всего до конца года под брендом Chery Tiggo на российском рынке должно появиться пять моделей: помимо показанного кроссовера будет еще одна «электричка» и три подзаряжаемых гибрида. Причем, судя по EQ7, это будут не только электрифицированные кроссоверы Chery, но и оригинальные модели.

Китайцы делают большую ставку на новый бренд: продажи машин в сегменте электромобилей и подзаряжаемых гибридов в России показы-

вают бурный рост, но в основном за счет моделей, ввозимых по параллельному импорту и лишенных сервисной поддержки. Модели Chery Tiggo будут поставляться официально и обеспечиваться гарантией производителя. Но главным фактором успеха нового бренда должна стать цена. Нам обещают, что «зеленые» кроссоверы под маркой Chery Tiggo будут не сильно дороже, чем одноклассники с ДВС.

Планы у «Чери Автомобили Рус» амбициозные: компания хочет сделать из Chery Tiggo бренд № 1 по продажам электромобилей и гибридов в России! Не исключено, что кроссоверы с бензиновым двигателем вообще уйдут за периметр марки Chery, а будут продаваться под брендом Xcite, после их локализации на бывшем заводе Nissan в Санкт-Петербурге. В этом случае удастся избежать путаницы, которая неизбежно возникнет с запуском нового бренда. □

SOLARIS ВМЕСТО HYUNDAI И KIA

«Автомобильный завод АГР» (бывшее предприятие «Хендэ Мануфактуринг Рус») запустил производство автомобилей под брендом Solaris. Речь идет про модели, которые раньше мы знали как Hyundai Solaris (теперь это Solaris HS), Creta (Solaris HC), а также Kia Rio (Solaris KRS) и Rio X-Line (Solaris KRX). Кроме новых шильдиков и логотипов эти машины ничем не отличаются от некогда популярных «корейцев», пару лет назад входивших в перечень бестселлеров российского авторынка. Полностью сохранена линейка силовых агрегатов, и даже комплектации остались прежними. Седан Solaris HS оснащается двигателями 1.4 и 1.6 (100 и 123 л. с.) в паре с 6-ступенчатой «механикой» или автоматом. Кроссовер Solaris HC будет доступен с моторами 1.6 и 2.0 (123 и 150 л. с.), также с 6-ступенчатыми механической или автоматической коробкой передач (привод — полный или передний). И для седана Solaris KRS и хэтчбэка KRX будет предложен 1,6-литровый агрегат с автоматом. Продавать «Солярисы» планируется по всей России через сохранившуюся дилерскую сеть Hyundai, но информации по ценам пока нет. Напомним, что питерский завод «Хендэ Мануфактуринг Рус» является предприятием полного цикла, включающем в себя цеха штамповки, сварки и окраски кузовов. Кроме того, на территории автозавода размещены смежные производства поставщиков комплектующих. Общие инвестиции в эту площадку со стороны Hyundai Motor превысили миллиард рублей. Автозавод, в лучшие свои годы производивший почти 250 тысяч автомобилей (больше машин в России выпускал только АВТОВАЗ), в позапрошлом году ушел в простой, а недавно был продан фактически за бесценок. По сравнению с началом 2022 года, штат сотрудников предприятия сократился почти в три раза и сейчас составляет 800 человек. Но и объемы выпуска пока не велики, и вряд ли они в обозримом будущем вернуться к прежним рекордным показателям.





БОЛЬШЕ ВПЕЧАТЛЕНИЙ ВМЕСТЕ!



РЕКЛАМА

ПОЛНЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ТЕХНИКИ НА CFMOTO.SU

2 ГОДА ГАРАНТИИ
БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОБЕГА

8 800 555 1422

СЕРВИС И ЗАПЧАСТИ
В ЛЮБОМ РЕГИОНЕ РОССИИ



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ «ЯНТАРЬ»

КАЛИНИНГРАДСКИЙ ЗАВОД «АВТОТОР» НАЧАЛ КРУПНОУЗЛОВУЮ СБОРКУ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ПОД СОБСТВЕННЫМ БРЕНДОМ «АМБЕРАВТО».



ЭЛЕКТРОМОБИЛИ «Амберавто» (от англ. amber — «янтарь») будут выпускаться в Калининграде в рамках технологического сотрудничества с восточным партнером. Имя партнера «Автотор» не называет, дабы не навлечь на него санкции. Хотя по внешнему виду первой модели под новым брендом, «Амберавто А5», определить источник не сложно: это китайский электро-

седан Yi, представленный в 2021 году совместным предприятием JMEV, в которое входит JMC и... компания Renault!

Заявлено, что новинка была адаптирована для эксплуатации в условиях российского климата и прошла необходимую сертификацию. Первые электромобили «Амберавто А5» были собраны в Калининграде еще в конце прошлого года, и сейчас уже разра-

ботан план глубокой локализации модели. В ее конструкции будет использоваться максимальное количество отечественных комплектующих, включая электродвигатели, инверторы, редукторы, аккумуляторные батареи и т. д. Производство компонентов для «электричек» планируется запустить в 2024–2025 гг. на новых заводах, созданных на производственной площадке «Автотора».

На «Амберавто А5» дается расширенная гарантия: 8 лет или 150 000 км пробега на тяговую батарею, и 3 года или 100 000 км пробега — на остальные узлы. Цена новинки пока не объявлена, но уже известно, что «пилотную» партию таких электромобилей планируется реализовать в калининградском регионе, чтобы завод мог оперативно получить отзывы от их владельцев. □

ДВЕ ПЕДАЛИ ДЛЯ «ВЕСТЫ»

В Тольятти стартовало серийное производство Lada Vesta, оснащенных вариатором. Такая «Веста» комплектуется двигателем 1.8 Evo, получившим ряд доработок (главным образом связанных с заменой комплектующих из недружественных стран), но сохранившим прежнюю мощность в 122 л. с. Вариатор поставляется неназванным китайским партнером, а в будущем АВТОВАЗ может локализовать производство такой трансмиссии в нашей стране. Установка вариатора потребовала доработки различных узлов «Весты», включая топливную систему и тормоза. Также у силового агрегата появилась новая опора. Вариатор будет устанавливаться на все модели семейства Vesta. Сколько будут стоить двухпедальные «Весты» пока не понятно: о ценах и сроках начала продаж АВТОВАЗ обещает объявить позднее.





Я ВЫБИРАЮ GRASS

— СЕРГЕЙ БУРУНОВ



WILDBERRIES



OZON

* На основании заключения ФГБУН ФНИСЦ РАН от 29.01.2021 года. Подготовлено по результатам социологического опроса, проведенного с 13.01.2021 года по 28.01.2021 года, среди покупателей автохимии по показателю известности бренда и доверия потребителей. Опубликован на сайте grass.su

реклама 6+

ООО ТД ГРАСС, ОГРН 1113460004151, ИНН 3445117986, КПП 344301001
рабочий поселок Средняя Ахтуба ул.Промышленная 12



АТОМОХОД

РАЗРАБОТЧИКИ ПЕРВОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО СЕРИЙНОГО ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ «АТОМ» ПРЕДСТАВИЛИ ФУНКЦИОНАЛЬНУЮ ПЛАТФОРМУ БУДУЩЕЙ НОВИНКИ. МЫ ПРОТЕСТИРОВАЛИ ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА МАШИНЫ-АГРЕГАТОНОСИТЕЛЯ НА ПОЛИГОНЕ В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ

□ ЕКАТЕРИНА ЯКОВЛЕВА □ ФОТО АВТОРА И АО «КАМА»



«ПРИВЕТ, ДАВАЙ ЗНАКОМИТЬСЯ!» — первое обращение, которым новый «Атом» будет встречать своего владельца. Разработчики создают не просто средство передвижения, а «гаджет на колесах», с которым можно общаться как с живым существом, принимая его как незаменимого спутника.

Мое знакомство с машиной на полигоне тоже началось с положительных эмоций. И пусть передо мной не серийный электромобиль, а мул — функциональный прототип электромобиля на котором испытываются и настраиваются компоненты шасси — почему бы не помечтать?

Чужой пятидверный кузов схож по габаритам с прототипом «Атома», экспонируемым на ВДНХ. На начальных этапах разработки и настройки платформы нерационально изготавливать собственный кузов, поэтому на платформу устанавливают кузов от автомобиля-одноклассника. Внутри — никаких удобств, только руль

и сиденья. Детали интерьера заклеены пленкой и покрыты грубой темной тканью. Сверху на торпедо большая красная кнопка аварийного выключения электросистемы — обязательный атрибут машины, проходящей испытания.

Платформа «Атома», состоящая из основания кузова, элементов шасси и силовой линии, разработана в кратчайшие сроки — за один год. В работе были задействованы около 200 сотрудников. Осенью 2013 года они построили 13 таких мулов для испытания на полигонах. Сейчас на них тестируются и калибруются компоненты ходовой части, рулевого управления, тормозной системы, элементы электропривода. И мы специально прилетели в Набережные Челны, чтобы принять участие в ходовых испытаниях машины.

С места «Атом» стартует очень бодро, разгон до 100 км/ч занимает не более 8 секунд. Это по ощущениям, точного

замера не проводилось — заснеженная площадка не располагала к скоростной езде. Но управлять тягой максимально удобно. Тормоза? Обычные, с гидравлическим усилителем, настроены адекватно. Режим рекуперации на муле отключен, так что поехать в одну педаль не получилось.

С рулем быстро нашли общий язык. Во-первых, он достаточно «короткий» по современным меркам — 2,5 оборота от упора до упора. При длине автомобиля 3995 мм радиус разворота составляет 4,9 м, это лучший показатель среди конкурентов.

Во-вторых, у руля вполне адекватная обратная связь и есть функция возврата в нулевое положение. Все это добавляет удовольствия от управления. Интересно, что наш мул был с рулевой рейкой, но также тестирование проходят и прототипы с системой steer-by-wire («рулевое управление по проводам»), полностью

исключающей механическое взаимодействие компонентов.

В поворотах машина стоит надежно, а траектории пишет уверенно, без склонности к сносу передка при явном превышении скорости. Отчасти, это заслуга заднего привода, который позволяет системе стабилизации более эффективно бороться с недостаточной поворачиваемостью, реже задействуя рабочие тормоза — они, кстати, дисковые на всех колесах.

Передняя подвеска — типа «Макферсон», задняя — многорычажная независимая. Небольшие выбоины на асфальте и прикатанном снегу амортизаторы и пружины обрабатывают чуть ли не с дастеровской невозмутимостью и мягкостью, а упругости демпфирующих элементов вполне хватает, чтобы не допускать больших кренов кузова в поворотах.

Расположенный сзади синхронный электродвигатель мощностью 150 кВт разработан совместно с Госкорпорацией «Росатом». Крутящий момент от электромотора поступает на колеса через редуктор в сборе с дифференциалом. В движении электромотора почти не слышно, а коробки передач нет вовсе. И вообще эксплуатация электромобиля предельно проста: сел в салон, повернул селектор трансмиссии в положение D — поехал. Если, конечно, батарея заряжена.

«Атом» получит литий-ионную батарею емкостью 77 кВт·ч, разработанную совместно с компанией «Рэнера» (входит в состав Госкорпорации «Росатом»). Ячейки базируются на катодных материалах NMC (литий-никель-марганец-кобальт) и на графитовых анодных материалах. Собирать батарею будут

на новой гигафабрике энергонакопителей в Калининграде. Тяговая батарея — самый тяжелый компонент электромобиля — размещается в огнеупорном отсеке под основанием кузова в пределах колесной базы. Такое решение позволяет правильно распределить вес и снизить центр тяжести. Заявленный запас хода у «Атома» достигает 500 км. Жидкостная система термостатирования призвана сохранить эффективность батареи в мороз и при сильной жаре. Зимой встроенный электронагреватель поднимает температуру аккумуляторных ячеек перед зарядом, а летом чаще работает система охлаждения.

Платформа «Атома» поддерживает как быстрые, так и медленные электростанции, имеет 1000 гарантированных полных циклов и порты стандарта GB-T. Быстрая зарядка до 100 км занимает 8 минут, а до 80% аккумулятор зарядится за полчаса.

По словам разработчиков, текущий этап — важное звено на пути к запуску автомобиля в серийное производство.

Тестирование позволит инженерам получить информацию о поведении системы в реальных условиях и наглядно сравнить ее с результатами цифровых испытаний компьютерной модели. Одновременно с настройкой платформы разрабатываются другие компоненты «Атома» — от операционной системы Atom OS до кузова. Первые опытные образцы кузовов появятся в конце года.

«Атом» разрабатывается АО «Кама» (Татарстан). Компания планирует запустить серийное производство нового отечественного электромобиля в середине 2025 года на заводе «Москвич». Помимо классического исполнения для массового сегмента, включая каршеринг, на рынок выйдут версии для бизнеса: такси и доставка последней мили. Причем в версии для такси оборудуют багажный отсек, организовав его на месте демонтированного сиденья переднего пассажира. Все потому, что кузов «Атома» особенный — без центральной стойки, а задние двери открываются против хода, облегчая вход и выход. □



1 Платформа «Атома», состоящая из основания кузова, ходовой части, высоковольтной системы, электрики и электроники, разработана за один год.

2 Нижняя часть платформы без защитных элементов и аэродинамических щитков. В серийной версии металл будет оцинкован.

3 На начальных этапах разработки и настройки платформы нерационально изготавливать собственный кузов, поэтому на платформу устанавливают кузов от автомобиля-одноклассника.





ТИШИНА И ВИДЖЕТ

АВТО М7 ЦЕНА: ОТ 6 740 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

НЕ БУДУ УТОМЛЯТЬ ВАС ДОЛГИМИ ВСТУПЛЕНИЯМИ. НОРМАЛЬНЫЙ — ТАК БЫ Я ОХАРАКТЕРИЗОВАЛ ЭТОТ ТЕМНО-СЕРЫЙ КРОССОВЕР, ЕСЛИ БЫ ВМЕСТО СТАТЬИ С ДОЛГИМИ ОБЪЯСНЕНИЯМИ ТРЕБОВАЛОСЬ ВСЕГО ОДНО СЛОВО. УЖ СЛИШКОМ НАРОЧИТО НЕЙТРАЛЬНЫМ ПОЛУЧИЛСЯ АИТО М7: ОТ ВНЕШНОСТИ ДО НАПОЛНЕНИЯ И ХАРАКТЕРА. ХМ... А ВЕДЬ ЗВУЧИТ, КАК ВЕРДИКТ

□ МИХАИЛ СНЕГИРЕВСКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА





Как визуально, так и тактильно салон воспринимается дорогим. Качество материалов отделки – на высоком уровне. Претензия одна – руль приходится регулировать вручную.

ОЦЕНКА ВНЕШНОСТИ ВСЕГДА субъективна. Не могу сказать, что внешность АИТО М7 вызывает во мне хоть какие-то эмоции. И если младший кроссовер М5 напоминал Porsche Macan, то «семерка» своими сглаженными формами и пропорциями напоминает гибридный кроссовер Mitsubishi Outlander PHEV, который несколько лет назад продался в России. Помните такой?

Контраст в дизайне кузовов кроссоверов М5 и М7 навевает мысли, что АИТО еще в поиске своего фирменного стиля, который масштабировался бы на весь модельный ряд. С другой стороны, может это и есть фирменный стиль?! Отфильтрованный от всего яркого, чтобы угодить как можно большей аудитории. Возможно...

АИТО — автомобильное направление компании Huawei. А эти ребята могут играть по своим правилам. К тому же я что-то не припомню, чтобы в смартфонах и телевизорах применяли особые дизайнерские изыскания для конкурентного преимущества.

С «семеркой» похожая история. Он может выглядеть ordinarily. И пусть! Ведь главное в этом ги-

бриде автомобиля со смартфоном — начинка и функционал, а не художества в решетке радиатора. Гаджеты! Вот, что выходит на первый план в современном мире.

Технологических фишек внутри М7 много. Они классно гармонируют с его премиальным по уровню материалов салоном. Но главное — они не раздражают. В огромном 15,6-дюймовом планшете зашит целый виртуальный мир: управление всеми функциями автомобиля, настройки гибридной силовой установки, климат-контроль, управление шторкой панорамной крыши, виджеты с погодой, карты, камеры кругового обзора, камера для селфи и различные приложения.

Не припомню, чтобы я хвалил автомобиль за решение его создателей упаковать весь функционал в медицентр, но головное устройство в АИТО, работающее на операционной системе Huawei HarmonyOS 3, действительно удобное. У него отличная графика, мгновенная отзывчивость на прикосновение и понятный интерфейс.

Несмотря на англоязычное меню, в его недрах несложно разобраться.

Одна загвоздка все же есть.

Медицентр пока не адаптирован для России.

Часть его приложений не работает, а время он показывает только по Китаю. Впрочем, эксклюзивный дистрибьютор АИТО в России, компания «МБ Рус», обещает в скором времени адаптировать медицентр для нашей страны.

Оформление салона М7 выполнено в той же стилистике, что и у младшего кроссовера М5. Отличия есть: третий ряд кресел, больше пространства, другая, расположенная под углом, полка с двумя беспроводными слотами для смартфонов и роскошное кресло для заднего правого пассажира. Функция называется АИТО Lounge. Активировав ее, кресло сдвигается на несколько сантиметров к центру, а затем раскладывается так, чтобы пассажир принял практически горизонтальное положение. Первый класс, не иначе! Кроме того, тут есть множество видов массажа на выбор, вентиляция и подогрев.



Одно странно — при таком тщательном подходе к пассажирским креслам, водителю не уделено должного внимания. Да, тут тоже есть массаж, вентиляция и подогрев, но подушка коротковата, а спинка в районе поясницы излишне жесткая. Как я не пытался его настроить, но в долгой дороге спина затекала.

Долгих путешествий не любит и гибридная силовая установка АИТО М7. Она состоит из двух электродвигателей, расположенных на передней и задней оси, тяговой батареи CATL емкостью 40 кВт·ч в полу и бензиновой 1,5-литровой турбочетверки. В движение кроссовер приводят исключительно электромоторы. Их суммарная

мощность составляет 449 сил и 660 «ньютонов» момента. Бензиновый двигатель используется исключительно для подпитки батареи и электромоторов.

На бумаге запас хода впечатляет. С полностью заряженной батареей и под завязку заправленным баком, М7 может преодолеть до 1100 километров. В жизни достичь таких показателей будет очень сложно. Как и в случае с электрокарами, удобство эксплуатации последовательно гибрида АИТО М7 упирается в заезженное во многих статьях «если». Если у вас есть доступ к своей зарядной станции на парковке офиса или на парковке частного дома. Несмотря на рост зарядных станций в Москве, найти розетку и быстро

1 В большой 15,6-дюймовый планшет медиасистемы, работающий на операционной системе Huawei Harmony OS 3, спрятан почти весь функционал автомобиля. Качество графики, отзывчивость и построение интерфейса хорошие. Но пока что система не русифицирована и нет поддержки Apple CarPlay.

зарядиться все еще не так просто, как кажется.

С заряженной батареей М7 быстр. Разгон до 100 км/ч за 4,8 секунды заставляет улыбаться и нажимать на правую педаль в пол после каждого светофора. А в режиме Нурег еще и отклики на педаль акселератора молниеносные. Но, по мере убывания заряда, пыл в М7 начинает угасать. Вот он уже разгоняется до 100 км/ч за 7-8 секунд. А вот и цифры среднего расхода 95-го выросли до 11 литров на 100 км.

Есть вопросы и к системе управления гибридной установкой. У нее — три режима: авто, приоритет для батареи и приоритет для бензинового мотора. В последнем случае ДВС будет работать для питания электромоторов и батареи. Но полноценной зарядкой батареи от ДВС этот режим назвать нельзя. Для этого предусмотрена отдельная функция. Но заряжать аккумулятор от бензинового мотора можно только в режиме «паркинг». И активировать ее необходимо каждый раз, пролистав в планшете медиасистемы несколько вкладок, — неудобно.

Несмотря на быстрое линейное ускорение, закладывать в повороты и прыгать из ряда в ряд на М7 желания не возникает — руль пустоват. Отсутствие должной обратной связи с передними колесами

ДЕТАЛЬНО



Над салонным зеркалом расположена селфи-камера.



УДОБНО

В подполе багажника — органайзер под набор инструментов.

АІТО М7 2024



2 Заднее кресло оснащено функцией AITO Lounge, которую можно активировать как через медиаскрин, так и клавишей на кресле. Кресло раскладывается так, что пассажир принимает почти горизонтальное положение.



2

не вселяет уверенности на скользких зимних загородных дорожках. Так что, сколько бы доступно «лошадак» не было, здравый смысл подсказывает ехать поспокойнее. Зато комфорта в поступе кроссовера хоть отбавляй. Отличная шумоизоляция и мягкий ход помогут расслабиться после тяжелого дня.

ВОЖДЕНИЕ

Он классно ускоряется, но не вызывает желания закладывать в повороты.

8

САЛОН

Приятный и выполненный из хороших материалов. Но до полноценного премиума не дотягивает.

8

КОМФОРТ

У него хорошая плавность хода и шумоизоляция, но неудобное водительское кресло.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор систем активной и пассивной безопасности.

10

АІТО М5

Габариты 5020x1945x1775 мм

База 2820 мм

Снаряженная масса 2450 кг

Объем багажника 176/688 л

Объем топливного бака 60 л

Силовая установка

бензин-электрическая установка EVR, 449 л. с., 660 Нм

Трансмиссия привод полный, электродвигатель на передней оси и электродвигатель на задней оси

Динамика 4,8 с до 100 км/ч

Размер шин 265/45R21

КОНКУРЕНТЫ



BYD Frigate 07



Li Auto Li 7



Lynk & Co 09

+ ДИНАМИКА, ПЛАВНОСТЬ ХОДА И АКУСТИЧЕСКИЙ КОМФОРТ.

- НЕ САМОЕ УДАЧНОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ КРЕСЛО И «ПУСТОЙ» РУЛЬ.

ВЕРДИКТ

8,5

ПОВТОРЮ СЛОВА, СКАЗАННЫЕ В САМОМ НАЧАЛЕ ТЕКСТА: АІТО М7 — НОРМАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ. В НЕМ ДОВОЛЬНО СЛОЖНО ВЫДЕЛИТЬ КАКИЕ-ТО ЯРКИЕ ЭМОЦИОНАЛЬНЫЕ МОМЕНТЫ, ЧТОБЫ ВЛЮБИТЬСЯ. НО В ТО ЖЕ ВРЕМЯ В НЕМ НЕТ КАКИХ-ТО ВЕСОМЫХ НЕДОСТАТКОВ. ГЛАВНОЕ, ЧТОБЫ ЗАРЯДНАЯ СТАНЦИЯ БЫЛА ПОД РУКОЙ.

КАУО

К6R

ПОКОРИЛ СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС!





ПОЛИГОН

GEELY OKAVANGO

ПРИМЕРНЫЙ СЕМЬЯНИН

GEELY OKAVANGO ЦЕНА: 3 149 990 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

МАРКА GEELY В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ВЗЯЛА ХОРОШИЙ ТЕМП, НОВИНКИ ПОЯВЛЯЮТСЯ БУКВАЛЬНО ЕЖЕМЕСЯЧНО: СЕДАН EMGRAND, ОБНОВЛЕННЫЙ COOLRAY, СОВЕРШЕННО НОВЫЙ ATLAS, А ТЕПЕРЬ И БОЛЬШУЩИЙ OKAVANGO, КАТАТЬСЯ НА КОТОРОМ Я ОТПРАВИЛСЯ В САМЫЙ СНЕЖНЫЙ ДЕНЬ ЭТОЙ ЗИМЫ

□ ИГОРЬ СИРИН □ ФОТО GEELY И ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА





ЗА СУТКИ ДОЛЖНО ВЫПАСТЬ более 20 см снега. Способен ли большой переднеприводный кроссовер с этим справиться? Это вопрос возник спонтанно по ходу съемки, ответить на него я не планировал, но природа не оставила мне другого шанса, пришлось выживать.

По длине Geely Okavango превосходит родственный кроссовер Monjaо, а также своего главного рыночного конкурента Chery Tiggo 8 Pro. Весь секрет в увеличенном заднем свесе, в котором предусмотрен третий ряд сидений. Кроме того, мой сегодняшний автомобиль еще и самый широкий в линейке Geely. Он на 2,5 см шире Monjaо. Снаружи ощутить это будет крайне сложно, а вот оказавшись на втором ряду, угадывается безошибочно. Дополнительно дверные карты сделаны более компактными, и как результат места внутри хватило для того, чтобы сделать три отдельных кресла. Каждое из них установлено на салазках, спинки регулируются по углу наклона, а для перевозки длинномеров их можно сложить. Кроме того, на каждое сиденье можно установить детское кресло Isofix. Такая компоновка больше напоминает минивэн и позволяет проходить на третий ряд сидений не только справа, но и слева по ходу машины. На место «в багажнике» при росте 181 см я усесть смогу, но голова ожидаемо упирается в крышу. Так что третий ряд — один из самых просторных среди

одноклассников. Места для ног хватает, если второй ряд сдвинуть на несколько сантиметров вперед от крайнего положения. А вот если вы отправляетесь далеко, то в Okavango можно устроиться даже на ночлег. Сиденья складываются в ровный горизонтальный пол, а над головой — огромная стеклянная крыша площадью больше метра. Кстати, объем салона со сложенными сиденьями превышает 2,3 м³.

Я не случайно начал рассказ про Okavango именно с заднего дивана, он действительно уникален, и именно сидя на нем стоит принимать решение о его покупке. И тут определяющим будет даже не количество членов семьи, а скорее желание получить один из самых больших кроссоверов на рынке с хорошо трансформируемым салоном.

У себя на родине в Китае Okavango дебютировал в 2020 году, но с тех пор уже успел пережить рестайлинг, и к нам представляются обновленные машины с иной радиаторной решеткой и более современным салоном. В деталях в нем можно найти сходство с Geely Coolray, но в увеличенном масштабе. Шире центральный тоннель, дальше вперед отнесено лобовое стекло, и как результат я ощущаю себя почти водителем микроавтобуса. Кстати, у марки есть настоящий минивэн, который называется Ljajі, но для нас формат кроссовера все-таки более предпочтителен. Дорожный просвет, особенно зимой, лишним

1 Салон оформлен в классическом стиле с большим количеством функциональных клавиш. Графика мультимедиа и приборной панели напоминает Coolray.



1

1 Эффектные выштамповки на боковинах и красивая оптика подчеркивают стиль Okavango.

2 Второй ряд состоит из трех отдельных кресел, что упрощает посадку в салон и его трансформацию.

не бывает. Кстати, при заявленной величине 184 мм Okavango смог пройти покрывку высотой 20 см.

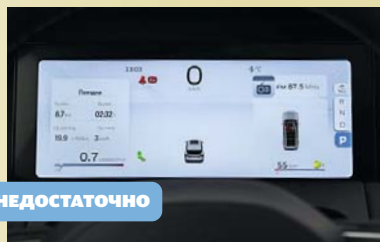
В полной мере оценить динамику 200-сильного мотора зимой достаточно сложно. При нажатии педали газ в пол, даже на скорости 100 км/ч колеса срываются в пробуксовку, и в дело вступает система стабилизации. Кстати, она не так уж и сильно мешает, когда нужно преодолеть снежный бруствер во дворе. Электроника позволяет немного буксовать, что помогает прокапывать снег до ас-

фальта, но в то же время перебарщивает крутящий момент между передними колесами. Конечно, в условиях дикого снегопада хотелось бы иметь полный привод, но мне удалось везде пробраться на переднем. Помогают хорошие зимние шины.

Двухлитровый турбомотор немало деформировали специально для нашего рынка, что снижает ежегодный транспортный налог, а также акциз, который мы платим при покупке. На Monjaro и Tugella этот двигатель выдает 238 л. с. Крутящий момент —

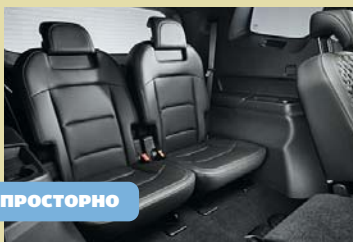
325 Нм достигается в диапазоне от 1800 до 4000 об/мин, то есть примерно всегда. У меня были некоторые опасения относительно роботизированной коробки передач, но ее хорошо настроили, и даже при необходимости езды внатяг или в пробках, в салоне нет никаких вибраций. При этом, благодаря высокому КПД, большой 7-местный кроссовер остается весьма экономичным. У меня получилось в среднем 8,5 литров, летом наверняка удастся приблизиться к обещанным 7,7.

ДЕТАЛЬНО



НЕДОСТАТОЧНО

Мне не хватило классических круглых шкал на панели приборов, но это вопрос привычки.



ПРОСТОРНО

Спинки третьего ряда имеют большой диапазон регулировки. Места для взрослых хватает.



2



3 Массивная радиаторная решетка напоминает замерзшие потоки воды.

4 При складывании сидений второго и третьего рядов объем багажника превышает 2,3 кубометра.



СМОТРИ ВИДЕО

ВОЖДЕНИЕ

Если мечтать, то хотелось бы полный привод и классический автомат, но все они приведут к существенному росту цены.



САЛОН

Интерьер здорово продуман, в нем можно проводить много времени, и никто из пассажиров не устанет.



КОМФОРТ

Здесь всем пассажирам будет уютно, просторно и тепло. Подвеска хорошо справляется с российскими дорогами.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Оконные подушки безопасности защищают в том числе и пассажиров на третьем ряду сидений, но нет адаптивного круиз-контроля.



В отличие от Tugella и Monjaro, Okavango даже в топовой комплектации поставляется с 19-дюймовыми колесами. Это позволяет сэкономить семейный бюджет при покупке зимних шин, а также повышает комфорт на дороге. На этот раз инженеры не стремились наделить большой кроссовер спортивными повадками, а сделали его более мягким, отчасти похожим на новый Atlas. Мне такое поведение нравится больше, и пусть немного вырли крены, так семейный автомобиль ощущается более приятным и привычным. Как и подобает современному кроссоверу, он отлично следует за рулем, и запас мощности всегда позволяет

затянуть тягой машину в поворот, но скорее он все-таки располагает к размеренной езде, когда сзади отдыхают дети. И тут же вспоминаешь о безопасности. В салоне предусмотрено 6 подушек, причем шторки закрывают все три ряда сидений и могут помочь даже тем, кто сидит совсем сзади. Кроме того, есть фронтальные и боковые подушки для сидящих спереди.

За активную безопасность отвечает функция экстренного торможения, а также ассистент езды задним ходом и предупреждение при открывании дверей. Как результат, по тестам AseanNCAP Okavango получил максимальную оценку 5 звезд.

Чтобы обитатели салона не мерзли, или им не было жарко летом, все пассажиры имеют собственную систему вентиляции. На средний ряд идут воздуховоды в ногах, а для сидящих сзади предусмотрен свой блок управления вентилятором. Для кроссовера за весьма разумную цену, это неожиданно богатый набор опций. Okavango доступен в двух комплектациях. Большая часть перечисленного есть уже в «базе» за 3 миллиона рублей. Доплатив 150 тысяч, можно получить стеклянную крышу, электропривод багажника, а также широкий спектр водительских ассистентов. □

GEELY OKAVANGO

Габариты	4860x1910x1770 мм
База	2825 мм
Снаряженная масса	1780 кг
Клиренс	184 мм
Объем багажника	227/2360 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1969 см³, 200/4500 л. с./мин¹, 325/1800-4000 Нм/мин¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	235/50R19
Динамика	200 км/ч; 9,6 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	7,7/10/6,5 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



Chery Tiggo 8 Pro
3 430 000 Р



DFSK ix7
3 999 990 Р



Jetour X90 Plus
3 399 900 Р

- ⊕ Просторный салон и широкие возможности его трансформации. Бодрый и экономичный мотор, небольшой транспортный налог.
- ⊖ Отсутствие полного привода.

ВЕРДИКТ



ДАЖЕ В ТЯЖЕЛЫХ ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ GEELY OKAVANGO ГАРАНТИРУЕТ ТЕПЛО И ЗАБОТУ ОБО ВСЕХ ОБИТАТЕЛЯХ САЛОНА, А ВОДИТЕЛЬ ПРИ ЭТОМ МОЖЕТ НАСЛАЖДАТЬСЯ ПРИЯТНОЙ УПРАВЛЯЕМОСТЬЮ И ХОРОШО НАСТРОЕННОЙ ПОДВЕСКОЙ. О БЕЗОПАСНОСТИ МОЖНО НЕ БЕСПОКОИТЬСЯ – ИНЖЕНЕРЫ ВСЕ ПРОДУМАЛИ И МНОГОКРАТНО ИСПЫТАЛИ.



ПОЛИГОН

HAVAL JOLION

ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА

HAVAL JOLION ЦЕНА: ОТ 1 999 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2024 Г.

КИТАЙЦЫ ТОЛПАМИ ЕДУТ В МУРМАНСКУЮ ОБЛАСТЬ, ЧТОБЫ УВИДЕТЬ В НЕБЕ ДРАКОНА, КОТОРОГО ИМ НАПОМИНАЕТ СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ. Я ЖЕ ОТПРАВИЛСЯ НА ОКРАИНУ КОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА, ЧТОБЫ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ОБНОВЛЕННЫМ ОБРУСЕВШИМ «КИТАЙЦЕМ», HAVAL JOLION

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО HAVAL

ПО ИТОГАМ ПРОШЛОГО ГОДА Haval Jolion стал звездой российского авторынка, опередив по продажам все прочие иномарки. При этом для самого «Джюлиона» наша страна стала рынком № 1 в мире! Ведь в Китае эта модель уже не продается, хотя на экспорт производится. Тоненький ручеек кроссоверов китайской сборки течет и в Россию, хотя погоды он не делает: завод в Тульской области, где постоянно идет модернизация производства и растут объемы вы-

пуска машин, закрывает почти все потребности рынка. Так, на линию сварки поставили 110 (!) новых роботов, что позволило увеличить ее производительность вдвое. На линии окраски дополнительно установлено 7 роботизированных краскопультов, плюс появился робот для вклейки задних стекол (раньше автомат клеивал только лобовые стекла). Растет и уровень локализа-





ции кроссовера: не считая стали, из которой сделан кузов, у него российские колесные диски, шины, аккумулятор, бензобаки, лобовые стекла и даже лакокрасочные материалы. На самом предприятии «Хавейл Мотор Рус» делают сиденья и глушители, а скоро по соседству откроется завод двигателей, где будут собирать и 1,5-литровые турбочетверки для «Джоллиона».

С запуском моторного производства на станции Узловая, процент локализации заметно вырастет, но на сколько точно, станет понятно, исходя из уровня «русификации» самих двигателей, которые первоначально будут собирать в основном из китайских комплектующих. Но уже сейчас этот кроссовер набирает около 1600 баллов по шкале Минпромторга — немногим меньше, чем «Веста» с китайским вариатором, чье производство было запущено в феврале. Правда, высокий уровень локализации не дает особых предпочтений: под субсидируемую кредитную госпрограмму, которая действует на машины российской сборки стоимостью до двух миллионов рублей, попадает только самая простая версия обновленного кроссовера — с механической коробкой передач. Но зато с ростом объемов производства, падают затраты на единицу выпуска продукции, что позволяет российскому автозаводу становиться более конкурентоспособным на фоне заводов Haval в Китае. К тому же глубокая локализация снимает во-



прос по поиску запчастей, который стал большой темой для многих российских покупателей «китайцев».

Пожалуй, самое главное изменение, которое бросается в глаза при виде обновленного «Джоллиона», — это минимальное количество хромированных деталей в экстерьере. Не секрет, что на наших дорогах хром быстро теряет свой лоск из-за противоледных реагентов, причем этим в России страдают не только «китайцы». После рестайлинга хром остался только по контуру боковых стекол кроссовера, да и то лишь в дорогих комплектациях. Операция по дехромированию пошла модели на пользу: новая решетка радиатора с вертикальными ламелями из черного пластика смотрится строже и брутальнее. Визуально ее поддерживает черный пластиковый декор по периметру кузова (из-за накладок на колесных арках кроссовер стал на 33 мм шире), а также боковые зеркала и новый задний спойлер того же цвета.

Но если внешние отличия касаются всех вариантов кроссовера, то изменения внутри полностью смогут оценить только покупатели новой топовой версии Tech Plus, в которой появилась панорамная

крыша. В этой версии, и спустившись на ступеньку ниже до комплектации Premium, Haval Jolion впервые получил электропривод пассажирского кресла, вентиляцию кресла водителя, светодиодную подсветку интерьера в виде рисунков на торпедо и передних дверных картах, а также опциональную обивку в красно-черной цветовой гамме (она пришла на смену коричневому варианту обивки). Зато регулировка руля по вылету, которую раньше нельзя было получить даже за доплату, теперь есть у всех «Джоллионов»! А еще в базовую комплектацию добавили задний парктроник. Но ей не досталась телематика, которая позволяет через приложение My Haval найти машину на парковке или дистанционно включить подогревы сидений и лобового стекла, либо наоборот, охладить салон.

Подбором опций для новинки занимались сотрудники российского офиса Haval. Им удалось сделать так, что все версии кроссовера прибавили в цене ровно 50 тысяч рублей — почти ничего. Но перетасовали комплектацию хитро: если до рестайлинга разница в стоимости «базы» и «топа» составляла 650 тысяч, то с появлением версии Tech Plus она выросла до 800 тысяч! Впрочем, параллельно с обновленным кроссовером пока продолжается выпуск его предшественника, который с учетом прямой скидки в 100 тысяч рублей стоит от 1 849 000 рублей за версию с «механикой», и от 1 969 000 ру-

- 1 Не считая ambientной подсветки, салон визуально не изменился. Но руль теперь можно регулировать в двух плоскостях.**
- 2 В богатых комплектациях появилась вентиляция водительского кресла и электропривод кресла пассажира.**
- 3 Сенсорную панель под экраном мультимедиа заменили на физические кнопки.**



ВОЖДЕНИЕ

В подвеске, моторах и коробках ничего не поменяли: едет кроссовер так же, как и раньше – стабильно, комфортно, но без драйва. Зимой полный привод выручает даже в городе.



САЛОН

За регулировку руля по вылету и аналоговые кнопки спасибо скажут все покупатели «Джоллионов», а вот остальные новшества заметят только владельцы топовых версий.



КОМФОРТ

Много места на заднем ряду, есть подогревы руля, всех сидений и лобового стекла. «Шумка» – на среднем уровне: шипованные шины хорошо слышны в салоне.



БЕЗОПАСНОСТЬ

В «топе» – шесть эйрбэгов и широкий набор электронных ассистентов, но в «базе» подушек только две.



1 Панорамная крыша есть только в самой дорогой версии Tech Plus.

2 Задний ряд радует простором и наличием подогревов.

3 У двери багажника нет электропривода.



блей — за самый доступный вариант с роботом. С учетом того, что по технической части у кроссовера ничего не изменилось, такую модель можно рассмотреть к покупке. Тем более, что кое-что из обновлений досталось и ей: физические кнопки управления некоторыми функциями «климата» под экраном медиacentра начали ставить вместо сенсорной панели еще до рестайлинга.

В настройках силового агрегата и подвески «Джоллиона» ничего не меняли, и едет он, как и прежде, вполне достойно. На тесте, проходившем в Мурманске и его окрестностях, кроссовер хорошо справлялся с дорожными изъятиями даже на 18-дюймовой низкопрофильной резине. Динамики в городе хватало, но на трассе на обгоны приходилось выходить только на хорошо просматриваемых участках: запаса под правой педалью тут нет. Адаптивный круиз-контроль удивил: долгое время я ехал с отпущенным

рулем, и электроника не требовала взять управление на себя. Если бы еще система автоподруливания работала более корректно и не вела машину по плавной синусоиде от одной линии разметки к другой, на кроссовере можно было бы ехать в режиме автопилота! Полный привод с муфтой Haldex 5-го поколения прекрасно показал себя в заснеженном карьере, куда мы заехали для проверки внедорожных способностей модели. Но по-настоящему он выручил в самом Мурманске, возле стоянки атомного ледокола «Ленин». Глубокие ледяные колеи, вперемежку со снегом на нечищен-

ной парковке возле порта, оказались для кроссовера даже более серьезным испытанием, чем настоящее бездорожье: без всех ведущих мы бы оттуда точно не выбрались.

Кстати, на всем пути тест-драйва нам попадалось много свежих моделей от Great Wall с 51-м регионом на номерах: начиная с тех же «Джоллионов» и заканчивая пикапами «Поэр» и «Танками». Китайские кроссоверы и внедорожники, похоже, неплохо освоились за Полярным кругом, и для автопроизводителя из Поднебесной это — хороший знак, как северное сияние для самих китайцев. □

КОНКУРЕНТЫ



Chery Tiggo 4 Pro
от 2 120 000 ₽



Geely Coolray
от 2 559 990 ₽



Omoda C5
от 2 679 900 ₽

HAVAL JOLION 1.5T AWD

Габариты	4472x1874x1581 мм
База	2700 мм
Снаряженная масса	1625 кг
Полная масса	1965 кг
Клиренс	190 мм
Объем багажника	337/1133 л
Объем топливного бака	55 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1499 см³, 150/5500–6000 л. с./мин³, 230/1500–4000 Нм/мин¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатый, привод полный
Размер шин	255/55R18
Динамика	185 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	10,4/6,9/8,2 л на 100 км

⊕ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ЛОКАЛИЗАЦИИ, ПРОСТОРНЫЙ САЛОН, ШИРОКИЙ НАБОР ТЕПЛЫХ ОПЦИЙ, ДОСТОЙНАЯ ПРОХОДИМОСТЬ С ПОЛНЫМ ПРИВОДОМ.

⊖ НЕЛЬЗЯ ИЗМЕНИТЬ ДИЗАЙН ПАНЕЛИ ПРИБОРОВ, БОЛЬШОЙ РАЗРЫВ В ЦЕНЕ МЕЖДУ НАЧАЛЬНОЙ И ТОПОВОЙ ВЕРСИЯМИ.

ВЕРДИКТ

8

«ДЖОЛИОН» УДАЧНО ЗАШЕЛ В РОССИЙСКИЙ СЕГМЕНТ B-SUV, ПРЕДЛОЖИВ ПОКУПАТЕЛЯМ ЗА ЦЕНУ «КРЕТЫ» ОПЦИЙ И ПРОСТОРА, КАК В МОДЕЛЯХ КЛАССОМ ВЫШЕ. С ПОСЛЕДНИМИ ОБНОВЛЕНИЯМИ КРОССОВЕР СТАЛ ЕЩЕ ИНТЕРЕСНЕЕ И ПРИ ЭТОМ НЕ СИЛЬНО ВЫРОС В ЦЕНЕ, ЕСЛИ НЕ БРАТЬ В РАСЧЕТ ТОПОВУЮ КОМПЛЕКТАЦИЮ.



КОРПОРАТИВНАЯ ПРОГРАММА!

На квадрициклы, мотоциклы,
мотобуксировщики

ДЛЯ ИП, ЮРИЦ, ГОСЗАКАЗЧИКОВ



Мобильное приложение
Baltmotors

- Специальная цена на технику и запчасти
- Персональный менеджер
- Сервисное обслуживание
- Финансовые программы

8 800 700 19 16

baltmotors.ru

Реклама. 6+



ПОЛИГОН

TANK 500 URBAN



НА ВОЛНЕ ПОПУЛЯРНОСТИ

TANK 500 URBAN ЦЕНА: 6 299 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

В РОССИИ НАЧАЛИСЬ ПРОДАЖИ TANK 500 С ГИБРИДНОЙ СИЛОВОЙ УСТАНОВКОЙ. В СОВЕТСКИЕ ВРЕМЕНА СООБЩЕНИЕ ОБ ЭТОМ СОБЫТИИ НАВЕРНЯКА СОПРОВОЖДАЛОСЬ БЫ РЕМАРКОЙ: «ИДЯ НАВСТРЕЧУ ПОЖЕЛАНИЯМ ТРУДЯЩИХСЯ». СКАЖЕТЕ, ПЕРЕБОР? А ВОТ И НЕТ – МАРКЕТОЛОГИ GREAT WALL МОТОР СЧИТАЮТ, ЧТО ИМЕННО «ГОРОЖАНИНА» В ГИБРИДНОМ ИСПОЛНЕНИИ НАШИМ «ТРУДЯЩИМСЯ» КАК РАЗ И НЕДОСТАВАЛО

□ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО TANK



- 1** Салон Tank 500 Urban: хорошая эргономика и отличные материалы.
- 2** Интерфейс мультимедийной системы лаконичный и понятный.
- 3** Сиденья со множеством регулировок, подогревом и вентиляцией.

РАНЖИР СЕМЕЙСТВА TANK у нас выстроен логично: четыре варианта в линейке Tank 300 и две версии Tank 500, а интерес покупателей к «трехсотому» и «пятисотому» примерно одинаковый. При этом обе модели вошли в пятерку самых популярных автомобилей премиум-сегмента, а в соперничестве рамных внедорожников уступили по популярности только UAZ Patriot. И вот, казалось бы, линейка Tank, в плане покупательского спроса, вполне самодостаточна, но, как выяснилось, были и скрытые резервы, способные привлечь в ряды «танкистов» новый контингент. Если схематично, то это те автомобилисты, которым по душе премиальный во всех отношениях Tank 500, но от его покупки удерживает ряд нюансов. Например, автомобиль предполагается эксплуатировать большей частью в городе, и в таком режиме движения прожорливость V-образной бензиновой «шестерки» нивелирует часть его достоинств. По этим соображениям для новой версии Tank и выбрано имя Urban. Но это отнюдь не значит, что «городжанин» растерял все достоинства настоящего рамного внедорожника. Да, на трассе Tank 500 будет лидировать, но в остальном... Тем более, что модульная архитектура разработки Great Wall Motor дает простор для различных вариаций. Впрочем, обо всем по порядку.

Кардинальных изменений в экстерьере немного, но они весьма заметны. Это новый дизайн радиаторной решетки и колесных дисков, а вид сзади открывает закрепленную на двери запасное колесо, в кожу-

хе которого установлена камера заднего вида. За счет перемещения запяски из-под днища на заднюю дверь внедорожник стал чуть длиннее. Но самое интересное — внутри, и начать нужно с визитной карточки Urban — его силовой установки. Тягу обеспечивают 4-цилиндровый 2-литровый турбомотор (модернизированный агрегат, устанавливаемый на Naval Dargo) с непосредственным впрыском топлива, масляным насосом переменной производительности и электрической помпой. Мощность двигателя — 245 л. с. при максимальном крутящем моменте 380 Нм. Гибридную составляющую дополняет 54-сильный электродвигатель, интегрированный в кожу 9-ступенчатой АКПП, максимальный крутящий момент которого составляет 268 Нм. Энергию электромотор получает от тяговой литий-ионной батареи емкостью 1,75 кВт·ч. Емкость небольшая, но по оценкам специалистов, для неподзаряжаемого гибрида (HEV) вполне достаточная. В Китае есть «двойник» в конфигурации PHEV, то есть с возможностью подзарядки батареи емкостью 37 кВт·ч от розетки, который имеет в Поднебесной все предпочтения, положенные электромобилям. У нас дела с электромобильностью обстоят не лучшим образом, да и инфраструктура хромает. Так что, автомобиль с пополнением запаса энергии от зарядных станций у нас пока не столь актуален. Батарея Tank 500 Urban заряжается в авто-

матическом режиме, получая энергию или от работающего ДВС, или в режиме рекуперации при торможении (интенсивность рекуперации можно регулировать). Альянс ДВС и электромотора уже «на бумаге» производит приятное впечатление: суммарные 299 л. с. мощности и 616 Нм крутящего момента. Что касается экономичности, то по паспортным характеристикам расход топлива у Urban на три литра меньше, чем поглощает мотор V6, демонстрируя показатель 8,5 литра на 100 км. В ходе тест-драйва мы с коллегой не ставили задачу минимизировать расход бензина, но где-то литров в десять на 100 км, в различных режимах движения, уложились. С учетом того, что при плавном нажатии на педаль акселератора старт осуществляется посредством электродвигателя, а максимальный крутящий момент выдается сразу, то по динамике разгона Urban заметно опережает версию с V6 (7,9 секунд в разгоне до сотни против 9,6 секунд). И это несмотря на то, что электромотор и батарея добавили к весу внедорожника лишние 70 кг — его снаряженная масса составляет 2605 кг. Гибридная система может работать в трех режимах. Приоритет в работе остается за ДВС, но старт, движение на малых скоростях и накатом обеспечивает электродвигатель. А вот при активном разгоне и на бездорожье ДВС и электромотор работают в паре.

Выше много было сказано о городских «повадках» новой модели Tank, но, и это тоже отмечалось,



1



2



3



- 1 Второй ряд сидений можно перемещать по горизонтали.
- 2 Про физические кнопки здесь не забыли. И про стильные часики...
- 3 В алгоритм совместной работы ДВС и электромотора вмешаться нельзя, но посмотреть, как работает система — это пожалуйста.

ДЕТАЛЬНО



УДОБНО

Выдвижные подножки. Не только удобно, но и эффектно.



ПРАКТИЧНО

Третий ряд сидений — осознанный выбор покупателей.

внедорожные возможности автомобиля не изменились в худшую сторону. Все лучшие качества Urban объединены технологией Hi4T, и расшифровка аббревиатуры объясняет практически все: H — это Hybrid, I — intelligent, цифра 4 — полный привод (4wd) и T, собственно, — Tank. Емко, просто и понятно. В теории оценить внедорожные возможности версии Urban можно по ее «антропометрическим данным». Дорожный просвет составляет внушительные 224 мм, автомобиль может преодолевать брод глубиной до 800 мм (при этом за сохранность расположенной под днищем тяговой батареи можно не опасаться), углы въезда и съезда составляют соответственно 29,5° и 24°. Подвеска, в сравнении с Tank 500, конструктивно не изменилась. Впереди — независимая «двухрычажка», сзади — жесткий мост, но, исходя из особенностей

модели, были адаптированы настройки подвески. В распоряжении водителя есть девять режимов движения, понижающая передача, блокировки межколесных дифференциалов — в общем, Tank 500 Urban без всяких натяжек вхож в клуб настоящих внедорожников. В арсенале автомобиля присутствуют и экзотические функции. Например, в режиме «Эксперт» отключается система стабилизации, и водитель может получать удовольствие от полного контроля над автомобилем, вплоть до дрифта. А активированная функция Tank turn, способная подтормаживать отдельные колеса, позволит сократить радиус разворота большого автомобиля. Кстати, о большом автомобиле. Организаторы тест-драйва очень разумно выбрали место его проведения, коим стал маршрут по городам «Золотого кольца». Перегоны по обледенелому асфальту, узкие «не туристические»

улочки городка Плес, куда редко заглядывает снегоуборочная техника и которые позволили во всей красе раскрыться внедорожным возможностям автомобиля, города Суздаль и Владимир, где внушительный Tank 500 Urban явно «пришелся ко двору» и отнюдь не выглядел слоном в посудной лавке. Это я уже об удобстве управления.

Интерьер Tank 500 Urban... Вот здесь можно написать и «почти не изменился» и «изменился кардинально». Варианты оформления, наличие физических кнопок и очень удобное меню мультимедийной системы, регулировка рулевой колонки посредством электропривода, кресла с функцией вентиляции и массажа, отличные отделочные материалы... Даже стильные аналоговые часыки «от Tank 500»

остались. Но «горожанин» получил и существенные дополнения: управляя пультом из багажника или из салона, с помощью электропривода можно раскинуть пару кресел третьего ряда. Да, это не полноценные места для долгого путешествия, но нужно учесть то, с чего мы начинали — Urban в большей степени ориентирован на город. При этом пассажиры второго ряда лишились некоторых незначительных привилегий, присутствующих в комплектации Premium (нет экрана управления мультимедийной системой и регулировки климат-контроля на подлокотнике кресел, отсутствует беспроводная зарядка, более простое исполнение подголовников). Кроме того, при задействованном 7-местном формате, багажное отделение практически отсутству-

ет, но зато вариантов с трансформацией салона прибавилось. Во-первых, второй ряд сидений можно перемещать по горизонтали. Во-вторых, сложенные спинки второго ряда образуют ровный пол, а это дополнительные литры объема. В-третьих... И вот это интересно. 7-местный вариант выбирают «на всякий случай»? Типа, «пусть будет, вдруг понадобится»? Нет, уверенны специалисты Great Wall Motor, разработавшие Tank 500 Urban для России (подтверждением адаптации является, в том числе, и полный зимний пакет), — это запрос рынка, и 7-местный вариант будут выбирать практичные покупатели, точно знающие, какой автомобиль им нужен. В общем, «идя навстречу пожеланиям трудящихся».

ВОЖДЕНИЕ

И в городе, и за городом от вождения Tank 500 Urban получаешь удовольствие.

9

САЛОН

Одно слово — премиум-сегмент. Плюс хорошая эргономика.

10

КОМФОРТ

Настройка подвески способствует получению удовольствия от езды.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Шесть подушек безопасности, широкий набор систем помощи водителю.

10



TANK 500 URBAN

Габариты 5078x1934x1905 мм

База 2850 мм

Снаряженная масса 2605 кг

Клиренс 224 мм

Объем багажника 98/1459 л

Силовая установка ДВС: бензиновый,

4-цилиндровый с турбонаддувом, 245 л. с., 380 Нм;

электромотор: 54 л. с., 268 Нм;

суммарно: 299 л. с., 616 Нм

Трансмиссия автоматическая, 9-ступенчатая,

привод полный

Динамика 180 км/ч; 79 с до 100 км/ч

Расход топлива

8,5 л на 100 км в смешанном цикле

⊕ ГИБРИДНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА С ИНТЕРЕСНЫМ АЛГОРИТМОМ РАБОТЫ. ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ ВОЖДЕНИЯ И КОМФОРТА. СЕМЬ МЕСТ.

⊖ «ОТСУТСТВИЕ» БАГАЖНИКА В СЕМИМЕСТНОМ ВАРИАНТЕ. НО ЭТО, СКОРЕЕ, НЕ МИНУС, А ОСОБЕННОСТЬ.

ВЕРДИКТ

9,5

TANK 500 URBAN — АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ТЕХ, КТО ЦЕНИТ КОМФОРТ, ПОНИМАЕТ ТОЛК В ПРЕМИАЛЬНОМ ИСПОЛНЕНИИ ВЕЩЕЙ, НО, В ТО ЖЕ ВРЕМЯ, РАССМАТРИВАЕТ СЕРЬЕЗНЫЕ ПОКУПКИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПРАКТИЧНОСТИ. ЭКОНОМИЧНОСТЬ, ОТЛИЧАЮЩАЯ URBAN ОТ «ПРОСТО ПЯТИСОТКИ» ВРЯД ЛИ ДЛЯ ТАКИХ ПОКУПАТЕЛЕЙ БУДЕТ ИМЕТЬ СЕРЬЕЗНОЕ ЗНАЧЕНИЕ, А ВОТ УДОБСТВО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДЕ ОНИ ОЦЕНЯТ. ДА И НА БЕЗДОРОЖЬЕ URBAN НЕ СПАСУЕТ. К ТОМУ ЖЕ СЕМЬ МЕСТ...



ПОЛИГОН

КАЙУ Х7 КУНЛУН

ГОРНАЯ ПОРОДА

КАЙУ Х7 КУНЛУН ЦЕНА: 3 475 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2024 Г.

МАРКА КАЙУ БЫЛА СОЗДАНА В НЕДРАХ СHERY, И ОСНОВНОЙ ПАКЕТ ЕЕ АКЦИЙ ДО СИХ ПОР НАХОДИТСЯ В РУКАХ МАТЕРИНСКОЙ КОМПАНИИ. НО, В ОТЛИЧИЕ ОТ OMODA, JAESOO И EXEED, КАЙУ — ЭТО САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ БРЕНД, А Х7 КУНЛУН — ЕГО ПЕРВАЯ МОДЕЛЬ, ПОСТРОЕННАЯ НА СОБСТВЕННОЙ ПЛАТФОРМЕ. И С НЕДАВНИХ ПОР ОНА ВЫПУСКАЕТСЯ В РОССИИ, НА ЗАВОДЕ «АВТОТОР»

МАКСИМ ФЕДОРОВ ФОТО КАЙУ





УВЕРЕН, ЧТО ВЫ НЕ СЛЫШАЛИ про китайский электромобиль «Прикольный кот» и не знаете о существовании брутального кроссовера под названием «Большая собака». Между тем, они есть, и более того — продаются в России! Правда, для нас маркетологи подобрали более благозвучные имена. А вот флагманский кроссовер Kaiyi X7 Kunlun переименовывать не стали, дабы не возникло путаницы с другой моделью, собираемой на калининградском «Автоторе» — кроссовером BAIC X7. Так что теперь это «Куньлунь» — так называется одна из крупнейших горных систем в Азии, протянувшаяся более чем на 3000 км от Памира до Тибета. По замыслу дизайнера модели, бельгийца Луи Вермеерша (он является автором яркого спидстера Dallara Stradale), рисунок горных вершин скрывается в остроугольной форме ходовых огней кроссовера. Вот такая вот пасхалочка.

Не знаю насчет аналогий с горами, но светодиодная кайма, проходящая вдоль края решетки радиатора через фары и светящийся (!) логотип, обращает на себя внимание. В темноте машину можно отличить если не за версту, то с нескольких сотен метров уж точно. Днем эта магия работает уже не так эффектно, зато на свету можно оценить красивые переходы граней подштамповок, фактурно выступающих над крыльями и плавно растворяющихся в боковинах кузова. Дверные ручки, согласно последним китайским трендам, утоплены заподлицо с кузовными панелями. Причем наружу они выходят только при разблокировке центрального замка, а если машина стоит

1 Дизайн электронной панели приборов изменить нельзя.

2 Глянцевая панель, где расположены сенсорные кнопки управления некоторыми функциями климат-контроля, бликует на солнце, при этом светлые пиктограммы на ней плохо различимы.

с заведенным мотором или просто не закрыта, ручки придется вызвать самостоятельно, с усилием надавив на них пальцем. Любопытно, как поведет себя эта система после перемещения машины из теплой мойки на мороз: не придется ли отогревать ручки феном?

Представители «Кай Рус» уверили, что не придется: машина прошла все необходимые испытания, в том числе и холодом. Благо для этого не обязательно было ехать в Россию: соответствующие климатические зоны имеются и в самом Китае, в тех же горах Куньлунь. Для нашего рынка китайцы перенастроили подвеску, установили дефлекторы обдува для задних пассажиров, а также добавили подогревы руля и всех сидений. Правда, подогревы заднего ряда включаются только... через меню медиасенсора! Так добавить эту опцию было проще всего, хотя физические кнопки были бы предпочтительнее. Да и для передних сидений сделать отдельные кнопки включения подогревов было бы неплохо, тем более, что место под них искать не нужно: возле необычного (но удобного) сдвижного селектора роботизированной трансмиссии как раз есть пара вакантных слотов. И еще нужно покрасить в более темный (и желательнее матовый) цвет сенсорную панель под экраном медиасенсора. С ее помощью можно управлять некоторыми функциями «климата» и включать «аварийку», но днем пиктограммы теряются на светлом фоне.

А еще китайские конструкторы почему-то забыли про задние подстаканники. Это вдвойне обидно, так как за счет большой колесной

базы и ровного пола на втором ряду по-королевски просторно. Здесь идеальные места, чтобы ехать далеко и с комфортом, но если вы взяли с собой стаканчик кофе, то пока не допьете его содержимое, напиток придется держать в руках. Багажником Kaiyi X7 Kunlun тоже не обделили: его объем — 546 литров. Чтобы вы понимали, на сколько он большой, представьте, что в Китае есть 7-местные версии этого кроссовера! Правда, по факту третий ряд здесь способен вместить только маленьких детей, поэтому на нашем рынке от таких версий решили отказаться — и правильно сделали.

По габаритам этот кроссовер близок к Chery Tiggo 8 Pro, но не стоит сравнивать эти модели напрямую. Kaiyi X7 Kunlun построен на оригинальной платформе с многорычажной задней подвеской, и он заметно (почти на 10,5 см) шире своего дальнего родственника. Зачем инвестировались немалые средства в создание новой «тележки», когда можно было продолжать пользоваться наработками инженеров Chery, доподлинно не известно. Но зато теперь у Kaiyi есть собственное масштабируемое шасси, на котором будут построены все будущие новинки марки. И это шасси можно оснастить полным приводом! Хотя пока X7 Kunlun выпускается только в переднеприводном варианте, до конца года должна появиться и версия 4x4, созданная специально для России. При этом в самом Китае полноприводных модификаций не будет, и на другие рынки выводить их тоже не планируется.

Впуск полноприводного X7 Kunlun — целиком инициати-



ДЕТАЛЬНО



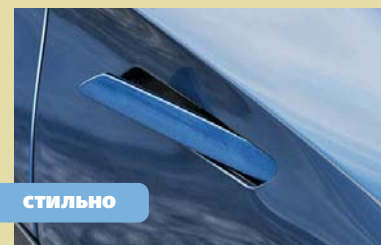
УДОБНО

Селектор переключения передач расположен возле подлокотника и всегда под рукой.



ОРИГИНАЛЬНО

Кнопка запуска двигателя находится на руле: такое решение обычно встречается у спорткаров.



СТИЛЬНО

Спрятанные в кузов ручки дверей — это стильно, но не всегда удобно.

1 Китайцы наконец научились делать передние сиденья с подушкой нормальной длины.

ва российского дистрибьютора Kaiyi, компании «Кай Рус», которая является дочерней структурой «Автотора» (с этой маркой калининградский завод пошел гораздо дальше привычной контрактной сборки, взяв на себя вопросы продажи и обслуживания автомобилей). По статистике в нашей стране в сегменте крупноразмерных кроссоверов на машины со всеми ведущими приходится до 70% продаж. Китайцам доходчиво объяснили, что добиться таких объемов выпуска, которые сделают локализацию производства этого кроссовера в России коммерчески успешным проектом, без полноприводной трансмиссии не реально, и они пошли

на встречу. Причем такую трансмиссию получают не только представленные на тесте 2,0-литровые версии, но и кроссоверы с базовым 186-сильным мотором 1.6.

Зимой большому и тяжелому (снаряжения масса — почти 1,8 тонны) переднеприводному кроссоверу будет непросто, но на сухом асфальте и гравийке отсутствие полного привода не доставило нам никаких проблем. Двухлитровый турбомотор мощностью 238 л. с. в паре с 7-ступенчатым роботом Getrag и энергоемкая подвеска позволяли держать хороший темп на прямой, но ощутимые крены и невнятное усилие на руле вынуждали притормаживать перед поворотом раньше, чем того хотелось от столь динамичного автомобиля. Выбор режима вождения

«Спорт» (для этого есть отдельная кнопка на руле — удобно) делают машину более собранной и отзывчивой, но кардинально ситуацию не меняют. На серпантинах не хватало подрулевых лепестков или просто возможности перевести коробку в ручной режим: его здесь нет, хотя у других отпрысков дома Chery, оснащаемых аналогичной трансмиссией, такой режим имеется. Благо тормоза у X7 Kunlun работают отлично и не перегрелись даже после активной езды по горам.

С наступлением темноты удалось оценить фары. К яркости полностью светодиодной оптики вопросов нет, но резко прочерченная граница между освещенной и неосвещенной зонами, из-за которой теряешь контроль над обочиной



2 Задний ряд радует простором, но подогрев сидений здесь можно включить только через медиасистему.

3 Меню медиасистемы понятное и переведено без ошибок.

4 Багажник очень вместительный.



ВОЖДЕНИЕ

Шасси не поспеет за мощным мотором: здесь есть над чем поработать. А вот тормоза хороши и подвеска неплохо отрабатывает неровности.

8

САЛОН

Радует простором, шумоизоляцией и качеством отделки. Большой экран почти бесполезен без Apple CarPlay, а сенсорная панель «климата» плохо читается на солнце.

8

КОМФОРТ

Задний ряд по-королевски просторный, но подогревы пассажирам здесь самим не включить и стаканы с кофе поставить некуда.

8

БЕЗОПАСНОСТЬ

В этом году обещают краш-тест по методике EuroNCAP.

9

и плохо оцениваешь дорожный профиль в перспективе, делает езду менее комфортной. Выручает дальний свет: с ним едешь как днем. Также удивило отсутствие системы удержания в полосе: в меню медиасистемы такой пункт имеется, но в нем же есть строчка, указывающая на то, что система эта лишь предупреждает о пересечении разметки, но в управление не вмешивается. Конечно, в городских условиях особой пользы от функции подруливания нет, скорее наоборот. Но когда едешь по хорошей дороге на дальняк, в сочетании с адаптив-

ным «круизом» — это весьма полезная штука. Здесь же функционал «автопилота» получается усеченным.

Также огорчило отсутствие системы Apple CarPlay: на 14,6-дюймовом экране высокого разрешения картинка навигации смотрелась бы роскошно. Нет здесь и проекции на лобовое стекло: конечно, это не обязательная опция, но при цене машины от трех миллионов и выше хотелось бы иметь и ее. Проекцию, как и физические кнопки подогревов мы вряд ли дождемся в ближайшей перспективе, разве что через пару-тройку лет,

после рестайлинга, а вот подогрев лобового стекла добавят уже к лету. В этом году X7 Kunlun также получит поддержку Apple CarPlay и Android Auto, пока же можно пользоваться «зеркалом» CarBitLink. Кроме того, ожидается запуск производства этой модели по полному циклу CKD, со сваркой и окраской кузова (сейчас кроссоверы приезжают в Калининград в виде машинокомплектов с уже готовыми кузовами). Но произойдет это в нынешнем году, или в следующем, «Автотор» пока не раскрывает. □

KAIYI X7 KUNLUN

Габариты	4710x1964x1705 мм
База	2800 мм
Снаряженная масса	1775 кг
Полная масса	2075 кг
Клиренс	186 мм
Объем багажника	546/1566 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, 1998 см³, 238/5500 л. с./мин¹, 375/2000–4000 Нм/мин¹
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая, привод передний
Размер шин	255/40R20
Динамика	8,2 с до 100 км
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 11,8/6,6/8,5 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



BAIC X7 от 3 100 000 Р



Chery Tiggo 8 Pro от 3 430 000 Р



Jetour X90 от 3 399 900 Р

⊕ ОТЛИЧНАЯ ДИНАМИКА ДВУХЛИТРОВОЙ ВЕРСИИ, ПРОСТОРНЫЙ САЛОН, ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ БАГАЖНИК, ХОРОШЕЕ ОСНАЩЕНИЕ.

⊖ ЧУВСТВУЕТСЯ ВАЛКОСТЬ В ПОВОРОТАХ, НА ВТОРОМ РЯДУ НЕТ ПОДСТАКАННИКОВ И КНОПОК ПОДОГРЕВОВ, БЛИЖНИЙ СВЕТ НЕ ИДЕАЛЕН.

ВЕРДИКТ

8,3

ФЛАГМАН KAIYI ВО МНОГОМ ХОРОШ, А В ЧЕМ-ТО ДАЖЕ ЛУЧШЕ КОНКУРЕНТОВ. НО БЕЗ ПОЛНОГО ПРИВОДА ЕМУ БУДЕТ ТЯЖЕЛО: КАК В ПЛАНЕ ЕЗДЫ ПО ЗИМНИМ ДОРОГАМ, ТАК И В ПЛАНЕ ПРОДАЖ. ЗАТО ПЛАНЫ ПО ЛОКАЛИЗАЦИИ МОДЕЛИ ВСЕЛЯЮТ НАДЕЖДУ, ЧТО ЕЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО ДОРАБОТАЮТ И ИСПРАВЯТ ТЕ НЕДОЧЕТЫ, КОТОРЫЕ НАМ УДАЛОСЬ ЗАМЕТИТЬ ЗА ВРЕМЯ ТЕСТА.



Внутри много кожи и еще больше пространства. Салон собран качественно и из приятных материалов. Поругать можно разве что медиасервис за нелогичность интерфейса.

АМЕРИКАНСКИЙ СТИЛЬ

GAC GS8 2024 ЦЕНА: ОТ 3 799 700 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

ПЕРЕД ГЛАЗАМИ ТОЛСТЫЙ ОБОД РУЛЕВОГО КОЛЕСА И ЦИФРОВАЯ ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ. ЗА НИМИ – ДЛИННЫЙ ПРЯМОЙ КАПОТ, ПРОСТИРАЮЩИЙСЯ ВДАЛЬ. ТАМ ЗА КАПОТОМ СУЕТАТСЯ ЛЕГКОВУШКИ, КРЫШИ КОТОРЫХ Я ВИЖУ С ВЫСОКОГО БОЛЬШОГО КРЕСЛА, КОТОРОЕ МЯГКО ОКУТЫВАЕТ ТЕЛО. ОЩУЩЕНИЯ ОТ АВТОМОБИЛЯ ЗАСТАВЛЯЮТ ВСПОМНИТЬ ЗАБЫТЫЕ С ФЕВРАЛЯ 2022 ГОДА CHEVROLET TRAVERSE И CADILLAC XT6. НЕПЛОХОЙ АССОЦИАТИВНЫЙ РЯД ДЛЯ НОВОГО GAC GS8

□ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ □ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА



ВИЖУ НА РУЛЕ БОЛЬШОЙ

логотип GAC. Знаю, что веду по московским улочкам кроссовер из Китая. Но отделаться от ощущения американского автомобиля не могу. Уж слишком похож GAC на большие и среднеразмерные кроссоверы от General Motors.

Броская угловато-рубленая внешность, почти пять метров от бампера до бампера, почти два метра в ширину, три ряда кресел, россыпь подстаканников с полочками, широкий подлокотник между водителем и передним пассажиром, плавное ускорение и мягкий покачивающийся ход. Американская школа автомобилестроения в кроссовере, который не продается в Северной Америке. Забавно! Но кто сказал, что этот типаж не любят в России?!

Новый GAC GS8 сложно назвать невзрачным. И дело даже не в глубоком сине-зеленом оттенке кузова, который переливается на солнце.

Крупные габариты, прямые линии, высокий капот, крайне выразительная «мордашка» и никаких сглаженных углов. Не хочется использовать шаблонное слово «брутальный», но к этому кроссоверу его можно применять без всяких зазрений литературной совести.

Эффектно встретить GS8 тоже умеет. Ключ по ключу — и кроссовер в буквальном смысле открывает свои восемь диодных глаз в блоках фар, раздвигая пластины-ресницы. Кажется, появление трансформеров-автоботов не за горами. К слову, на морозе «глаза» кроссовера не залипают. Даже в -30 градусов «ресницы» открывались и закрывались исправно. Сосед в шутку называет большой GAC «китайским Кадиллаком». Стоит поменять логотип, и шутка станет для окружающих истиной.

Правда, внутри GS8 скорее ближе к кроссоверам Chevrolet,

чем Cadillac. В салоне много кожи и неплохой по качеству пластик. На мой взгляд, есть излишества по части хромированных деталей: они здесь на дверных картах, центральной панели и руле. Смотрится броско! Впрочем, оценка визуальной части субъективна. Главное, что у GS8 большие удобные кресла, не свойственные для китайских автомобилей, и просторный салон. Воздуха много над головой, в ногах и, что немаловажно, в плечах. Не приходится тереться с передним пассажиром локтями или изгибать под непонятным углом кисть, чтобы достать кофе из подстаканника. Все, включая органы управления, расположено удобно.





ДЕТАЛЬНО



ВИД

Большим панорамным стеклом смогут наслаждаться пассажиры всех рядов.



УДОБНО

Третий ряд можно раскладывать и складывать с помощью клавиш из багажника.



Ну, почти все. К цифровому миру GAC GS8 необходимо приобщиться. Большой 14,6-дюймовый тачскрин радует неплохой графикой и отзывчивостью на прикосновения, но к логике интерфейса, расположению функционала в меню и подменю, а также к русификации есть вопросы. К тому же, по сложившейся в современном автопроме традиции, управление климат-контролем с подогревами кресел спрятано в этот самый дисплей. Так что, садясь утром в холодную машину, придется подождать пока экран открутит свою приветственную заставку и позволит потыкать пальцами для активации теплых опций.

Над третьим рядом инженерам GAC еще стоит поколдовать. Точнее над доступом на «галерку». Проем, мягко говоря, узковат и требует некоторых акробатических навыков, чтобы попасть на задние места. По части пространства все более-менее нормально. Детям будет комфортно, взрослым — терпимо. Все согласно жанру подобных семейных SUV с несущим кузовом. Это же касается и багажника. С полной посадкой за спинками третьего ряда можно разместить лишь пару спортивных сумок. Но если сложить «галерку», которая, кстати, оснащена электроприводом, то грузовой отсек становится действительно большим. Достаточно большим, чтобы забросить чемоданы с сумками на всю семью и отправиться в путешествие.

А для дальних пробегов GS8 весьма хорош. Мягкие кресла, достойный запас тяги, плавный ход и ощущение уверенности, которая собирается из совокупности качеств кроссовера: от высокой посадки и габаритов с длинным капотом впереди, до адекватных реакций на педаль акселератора и руль с вменяемой обратной связью. Подвеска кроссовера здорово отрабатывает

GAC GS8

Габариты 4980x1950x1780 мм
База 2920 мм
Снаряженная масса 2030 кг
Клиренс 160 (при полной загрузке)
Двигатель бензиновый, турбированный, 4-цилиндровый, 1991 см³, 231/5250 л. с./мин¹, 400/1750-4000 Нм/мин¹
Трансмиссия 8-ступенчатая, автоматическая, привод полный
Размер шин 255/50R20
Динамика 200 км/ч; 9,6 с до 100 км/ч
Расход топлива 8 на 100 км в смешанном цикле

все неровности, допуская легкие покачивания кузова. Шаблонное сравнение с яхтой здесь тоже могло бы иметь место.

На высокой скорости GS8 «шагает» уверенно и стабильно. Разве что после 120 км/ч приходится слегка корректировать кроссовер рулем, словно передняя ось начинает разгружаться. Впрочем, возможно так на курсовую устойчивость влияют шипованные Pirelli Scorpion Ice Zero 2 размерностью 255/50R20, в которые был «обут» кроссовер.

Что ж, хороший повод, чтобы летом снова встретиться с «восьмеркой»? А заодно проверить такие

КОНКУРЕНТЫ



Changan CS95
от 4 100 000 Р



Chery Tiggo 8 Pro Max
от 4 160 000 Р



Exeed VX
от 5 300 000 Р

внедорожные режимы его полноприводной трансмиссии, как Mud и Sand. Режим Snow и электрогидравлическая муфта BorgWarner на задней оси отлично себя проявили на заснеженных проселочных дорогах, которые еще не успел почистить трактор. Мы использовали кроссовер, как «камеракар», когда снимали УАЗ «Хантер», материал о котором вышел в прошлом номере журнала. Только жми себе на правую педаль и «восьмер-

ПЛАВНОСТЬ ХОДА, ДИНАМИКА, ШУМОИЗОЛЯЦИЯ И ПРОСТОРНЫЙ САЛОН.

НАД МЕДИАЦЕНТРОМ ЕЩЕ СТОИТ ПОРАБОТАТЬ.

ВЕРДИКТ

9

СРАВНЕНИЕ GAC GS8 ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ С CHEVROLET И CADILLAC ГОВОРИТ О НЕМ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ЛЮБЫЕ ДРУГИЕ ОЦЕНКИ. ОДНО ДЕЛО, КОГДА АВТОМОБИЛЬ ВНЕШНЕ ПОХОЖ НА КАКУЮ-ТО ИЗВЕСТНУЮ МОДЕЛЬ ОТ ПРИЗНАННЫХ МАРОК. НО ЭТОТ КРОССОВЕР ВО ВСЕХ АСПЕКТАХ ВОСПРИНИМАЕТСЯ ДОБРОТНЫМ.

1 При желании в GS8 можно разместить семь взрослых человек. Но забираться на третий ряд не очень удобно.

2 Второй ряд регулируется в продольном направлении.

ка» уверенно идет вперед, разгребая снег свесом переднего бампера.

Двухлитровая бензиновая турбочетверка уверенно тянет двухтонный GAC. Для России мотор дефорсировали до 248 сил, но крутящий момент не тронули — 400 Нм в широкой полке с 1750 до 4000 оборотов.

Дозировать тягу удобно и комфортно. Восьмиступенчатый автомат Aisin работает без нареканий.

Свойственная для автоматических коробок меланхолическая особенность в переключениях присутствует, но не досажает. Напротив, дополняет общую приятную картину комфорта. В городских условиях GS8 тоже неплох и достаточно бодр в спортивном режиме для резких маневров и перестроений.

Но суетиться, перепрыгивая из ряда в ряд, на GS8 не хочется. Его манеры настраивают на плавную езду. Достойную шумоизоляцию подкрепляет хорошая аудиосистема от Alpine. Высокая посадка, просторный салон, длинный капот впереди, большая панорамная крыша, легкие покачивания кузова и классический хип-хоп из колонок. Ну и куда тут спешить?! □

ВОЖДЕНИЕ

Плавно и статно едет GS8. На нем не хочется спешить, но хочется отправиться в путешествие.

9

САЛОН

Просторен и удобен. Правда, над медиациентром еще стоит поколдовать.

8

КОМФОРТ

Хорошая шумоизоляция, удобные кресла и мягкий плавный ход. Да, он весьма комфортен.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Широкий набор электронных помощников, а также систем активной и пассивной безопасности.

10





НЕМЕЦКИЙ ДУХ

EXEED VX ЦЕНА: ОТ 6 500 000 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

А ВЫ ЗНАЛИ, ЧТО ОБНОВЛЕННЫЙ VX СОЗДАН В ГЕРМАНИИ? НУ НЕ ЦЕЛИКОМ, КОНЕЧНО: ЕГО ОБЛИК РАЗРАБОТАН В ДИЗАЙН-ЦЕНТРЕ EXEED ВО ФРАНКФУРТЕ, ПОД РУКОВОДСТВОМ КРИСТОФЕРА РОУДСА, КОТОРЫЙ ПРЕЖДЕ ТРУДИЛСЯ НА MERCEDES-BENZ. ТАК ЧТО НЕ УДИВИТЕЛЬНО, ЧТО В НОВИНКЕ ЧУВСТВУЕТСЯ НЕМЕЦКИЙ ДУХ... □ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО EXEED

СНАРУЖИ ОБНОВЛЕННЫЙ VX почти не отличается от предшественника: те же строгие формы, выверенные пропорции. Лишь в массивной решетке радиатора теперь на пару ламелей больше, да бампер стал немного другим. Зная возможности китайцев, способных до неузнаваемости перекроить облик машины в ходе обычного рестайлинга, здесь все получилось даже чересчур скромно. Сбоку кажется, что вообще ничего не изменилось, хотя с этого ракурса кроссовер стал смотреться более сбалансированным. Новые колесные диски? Да, но еще и профиль шин стал выше. Вроде бы мелочь,

но, сравнив обновленный VX на покрышках 245/50R20 с аналогичным автомобилем, обутым в шины прежней размерности 245/45R20, глаз моментально считал разницу.

В салоне же искать нюансы различий машины до и после рестайлинга не придется: интерьер полностью новый! Спереди от стойки до стойки растянулась единая стеклянная панель, сделанная по аналогии с мерседесовским Hyperscreen. Под ней заламинированы три дисплея: на 12,3 дюйма — у водителя и переднего пассажира, и на 15,6 дюймов — по центру торпедо. Смотрится очень круто, причем здесь Exeed VX перешего-

лял Mercedes-Benz GLE и даже GLS, до которых «Гиперскрин» пока не доехал. Рычаг переключения передач переместился под руль, а само рулевое колесо с сенсорно-аналоговыми кнопками на горизонтальных спицах позаимствовано у Exeed RX.

Под сдвижной деревянной (!) шторкой на минималистичной центральной консоли размещен большой органайзер с парой мощных беспроводных зарядок на 50 Вт. Управление климатом выведено на центральный дисплей, при этом под правой рукой у водителя, где находится кнопка запуска двигателя, есть небольшая сенсорная панель для быстрого доступа к некоторым



1 Внутри китайская новинка смотрится даже круче Mercedes-Benz GLS, но дьявол кроется в деталях...

2 Электронный глаз на левой передней стойке неусыпно следит за водителем.

3 Переднее пассажирское кресло оснащено оттоманкой, но людям высокого роста она не подойдет.



функциям климат-контроля: задумка хорошая, но пользоваться ей неудобно, так как приходится отвлекаться от дороги. Да и расположенная здесь же сенсорная кнопка включения аварийки — решение так себе. Было бы лучше разместить эту панель ближе к торпедо, а еще лучше — сделать там же

физические кнопки. Китайцам эти пожелания уже передали.

К качеству отделки интерьера вопросов нет — рады будут и визуалы, и кинестетики.

Да и аудиофилы не разочаруются. Хотя здесь стоит китайская «музыка» Lion Melody, играет она не хуже систем известных брендов: ее 23 динамика выдают живой и детализированный звук с плотными басами. На втором ряду теперь может быть не только цельный диван, но и два отдельных «капитанских» кресла. Причем шестиместная версия стоит дешевле. Было бы неплохо, если еще и третий ряд можно было бы включить в перечень опций, тем самым сделав автомобиль немного доступнее, а багажник — заметно больше. Да и панорамную крышу лучше предлагать за доплату, а не ставить по умолчанию: как

и третий ряд, нужна она далеко не всем.

И еще требуется новая прошивка для медиасистемы, которая позволит раз и навсегда заблокировать навязчивую систему слежения за водителем. Сейчас это приходится делать при каждом запуске двигателя, иначе виртуальная надсмотрщица, чей электронный глаз глядит на водителя с левой стойки, будет реагировать на каждый поворот головы, советуя не отвлекаться от дороги. К слову, чтобы добраться до настроек электронных помощников, нужно не только углубиться в меню, но и потратить время на поиски нужной иконки: подписаны они бегущей строкой, так как изначально место было зарезервировано





под иероглифы. И в этом китайский «Гиперскрин» проигрывает оригинальному. Можно повторить идею, поставить такие же экраны высокого разрешения и оснастить систему мощным процессором (в Exeed VX используется 8-ядерный Qualcomm Snapdragon 8155 с 16 Гб оперативной памяти), но если интерфейс медиасистемы не будет понятным и удобным, покупатель этого не оценит: вау-эффект быстро пройдет, а осадочек останется...

Но с мультимедиа китайцы должны справиться. Ведь относительно дорестайла они уже продавали огромную работу с программной оболочкой, оснастив кроссовер штатной навигацией, сделанной на базе Яндекс Карт. Интерфейс навигации и сами карты идентичны яндексовским, более того, даже маршруты они строят одинаково, а наличие на борту модема позволяет отображать пробки в реальном времени. При этом Exeed запартнерился не только с Яндексом, но и с ВКонтакте: от сервисов VK здесь есть онлайн музыка, видео



1



2



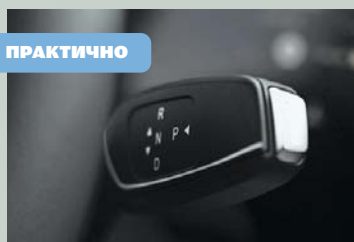
3

ДЕТАЛЬНО



НЕУДОБНО

Сенсорный блок с кнопками аварийки и быстрого доступа к климат-контролю расположен неудачно.



ПРАКТИЧНО

Перенос рычага автомата на руль позволил освободить место на центральной консоли.

- 1 **Снаружи VX смотрится строго и солидно.**
- 2 **Между отдельными креслами среднего ряда можно пройти на галерку.**
- 3 **Hyperscreen по-китайски работает шустро, но интерфейс здесь не такой продуманный, как в оригинале.**

и даже игры! Интернет на борту — от МТС: в пакет входит ежемесячный трафик в 5 Гб, который первый год будет бесплатным. Бортовая телематика, позволяющая не только следить за машиной и управлять некоторыми ее функциями из любой точки земного шара (при наличии Интернета), но и получать обновления «по воздуху», предоставляется бесплатно на 3 года.

Еще есть куча доработок, которые не видны глазу, но от этого они не менее (если не более) значимы. Так, для уменьшения неподрессоренных масс, в подвеске появились алюминиевые ступицы, а на передних рычагах были установлены гидравлические втулки. Но самое главное — вместо привычной для продукции китайского автопрома роботизированной трансмиссии с двумя сцеплениями, VX получил 8-ступенчатый автомат Aisin. Нельзя сказать, что робот работал

EXEED VX

Габариты	4970x1940x1792 мм
База	2900 мм
Снаряженная масса	1995 кг
Полная масса	2445 кг
Клиренс	200 мм
Объем багажника	784л (при сложенном 3-м ряду)
Объем топливного бака	65 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1998 см ³ , 249/5500 л. с./мин ⁻¹ , 385/1750–4000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	автомат, 8-ступенчатый, привод полный
Размер шин	245/50R20
Динамика	195 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	10,5/7,0/7,2 л на 100 км

плохо, но российские клиенты попросили — и китайцы сделали. Одновременно с этим (снова по просьбе клиентов) кроссоверу добавили систему выбора режимов вождения с семью программами, а в ОТТС прописали фаркоп: теперь владелец VX может спокойно буксировать прицеп со снегоходом, водным мотоциклом, лодкой или домом на колесах. Сюда бы еще турбодизель... Но в Китае двигатели на тяжелом топливе ставят в основном на коммерческую технику, поэтому такой вопрос даже не обсуждался. В будущем возможно появление гибридной версии, пока же флагман марки Exeed доступен с прежней бензиновой турбочетверкой, которую для России деформировали до 249 л. с.

Учитывая, что в снаряженном состоянии VX весит две тонны, везет турбомотор неплохо. За все время теста у меня ни разу не возникло ощущения, что двигателя не хватает. Кроссовер резово от-

КОНКУРЕНТЫ



Hongqi HS7
от 6 990 000 Р



Tank 500
от 6 049 000 Р



Wey 05
от 6 499 000 Р

кликается на газ при обгонах, и не теряет тяги на затяжных подъемах, при необходимости вовремя подтыкает пониженную передачу. При этом в салоне мотор слышно только при ускорении: но здесь живой звук бодро набирающего обороты ДВС только в радость: это вам не «электричка», которая едет быстро, но дарит при этом ноль эмоций. Прибавка в высоте профиля шин положительно отразилась на комфорте: кроссовер стал мягче на ходу. Но крупные неровности он почему-то отрабатывает лучше, чем дорожную мелочь. Впрочем, на это во многом влияют сами шины, и на летней резине ощущения могут быть другими. □

- ⊕ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА, ДОРОГАЯ ОТДЕЛКА, ХОРОШАЯ ШУМОИЗОЛЯЦИЯ, БОГАТАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ, ПРОСТОРНЫЙ САЛОН, КЛАССИЧЕСКИЙ АВТОМАТ.
- ⊖ НЕТ ВЫБОРА СИЛОВЫХ АГРЕГАТОВ, ИНТЕРФЕЙС МУЛЬТИМЕДИА ТРЕБУЕТ ДОРАБОТКИ, ОБНОВЛЕНИЕ ЗАМЕТНО ОТРАЗИЛОСЬ НА ЦЕНЕ.

ВЕРДИКТ

9

ЕСЛИ ПО КОМФОРТУ, ОСНАЩЕНИЮ И КАЧЕСТВУ ОТДЕЛКИ ОБНОВЛЕННЫЙ VX НЕ УСТУПАЕТ НЕМЕЦКИМ ОДНОКЛАССНИКАМ, ТО ПО ЧАСТИ ЭРГНОМИКИ И СОФТА ЕЩЕ ЕСТЬ НАД ЧЕМ ПОРАБОТАТЬ. КИТАЙЦАМ НУЖНО УДЕЛЯТЬ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ МЕЛОЧАМ: ВЕДЬ ИМЕННО ИЗ НИХ СКЛАДЫВАЕТСЯ ОЩУЩЕНИЕ ПРЕМИАЛЬНОГО ПРОДУКТА.



4



5

- 4 Если сложить сиденья второго и третьего ряда, получается грузовой отсек впечатляющих размеров.
- 5 Автоматически выдвигающаяся подножка — это удобно, но как долго протянет ее электропривод в наших суровых зимних условиях?

ВОЖДЕНИЕ

В плане комфорта — все хорошо, динамики тоже хватает, ну а эталонной управляемости от большого двухтонного кроссовера никто и не ждет.

8

САЛОН

Стеклопанель торпедо с тремя экранами смотрится круто, но меню мультимедиа нужно «допилить».

9

КОМФОРТ

На первых двух рядах все отлично, а вот третий ожидаемо простором не блещет.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ

Здесь китайцы даже переборщили: система контроля за водителем излишне навязчива.

10





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

Толстый зарядный кабель CCS Combo 2 воткнул в разъем мимимишного электрокара. В приложении «Транспорт Москвы» нажимаю на иконку «Начать сессию». Кружок загрузки крутится, приложение «думает», ничего не происходит... Я нервничаю и мерзну. Это уже третья станция зарядки, а запаса хода осталось меньше 30 км. Это если верить бортовому компьютеру. Но верить ему наивно. На практике при -15 °С у меня осталось километров 20, если ехать с выключенной печкой.

Надежда на свежую станцию зарядки на улице Косыгина, на открытие которой съезжались телевизионщики, не оправдалась. Приложение обещало 80 кВт. Но из-за сбоя работы GPS в некоторых центральных районах Москвы, станция отказывается заряжать электрокар. «Что-то пошло не так... Вы находитесь слишком далеко от зарядной станции», — высветил сообщение экран смартфона. Данные геолокации

утверждают, что я захожусь в одном из садов МГУ, и приложению глупо плевать, что я стою в отчаянии в полуметре от зарядной станции. И правда, что-то пошло не так...

Звонок в поддержку не помог. Они могут посочувствовать, но не могут включить станцию дистанционно. Громко выругавшись, я сел обратно в холодный электрокар и медленно поехал до дома. Без печки, конечно. Скачав еще десяток приложений, посвященных зарядным станциям и электрокарам, введя везде данные своих карт, к вечеру я нашел рядом с домом другую многообещающую точку с живой энергией. На платной парковке торгового центра расположилась станция от Punkt E с подходящим разъемом, мощностью 150 кВт и 200 А, и ценой в 18 рублей за кВт·ч. Звучало многообещающе...

На месте меня ждал Audi E-Tron, занявший единственный необходимый мне кабель CCS. Что ж, электрификация мирового автопрома стремительно шагает по планете, а живые очереди никто не отменял. За час, что я ждал пока освободится станция, за мной на кабель CCS

1 У Ora 03 один электромотор и привод только на передние колеса. Мощность двигателя – 171 сила и 250 Нм. Питает электромотор батарея CATL на 63 кВт·ч, оснащенная водяным контуром для подогрева и охлаждения.



В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

ORA 03 GT ЦЕНА: 3 999 000 ₽
В ПРОДАЖЕ: С 2023 Г.

MINI, VOLKSWAGEN BEETLE, FIAT 500, PORSCHE 911 – КАКИЕ ТОЛЬКО МОДЕЛИ МИРОВОГО АВТОПРОМА НЕ НАПОМИНАЛ СВОЕЙ ЯРКОЙ ВНЕШНОСТЬЮ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОКАР ORA 03 GT НАШИМ АВТОРАМ, ИХ ЗНАКОМЫМ И СЛУЧАЙНЫМ ПРОХОЖИМ. НО НА КОГО БЫ ЭТОТ КОМПАКТНЫЙ ХЭТЧБЕК НИ БЫЛ ПОХОЖ, ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ К НЕМУ В ИЗБЫТКЕ

ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА

заняло очередь еще два водителя. А когда я наконец-то подключил электрокар к станции, выяснилось, что выдает она от 30 до 50 кВт. Ну, хоть что-то. За час батарея CATL на 63 кВт зарядилась примерно на 80%. Это успех...

Конечно, этот яркий и привлекающий внимание своей внешностью электрокар Ora 03 GT не виноват в квесте по зарядным станциям столицы. Но не поделиться таким опытом эксплуатации было бы преступлением. Саму же «Ору» можно идеально описать одним словом — прикольная. Маленькая, шустрая, классно рулится, бодро ныряет из ряда в ряд, опережая основной поток, и выглядит нестандартно.

Да и запас хода, если удастся полностью зарядить батарею, неплохой. Производитель заявляет около 500 километров. Но лучше ориентироваться на 300 зимой и 400 летом. А это тоже неплохие цифры!





ДЕТАЛЬНО

КОНТРАСТНО



Яркие спортивные вставки во внешности — отличие версии GT.

ДИЗАЙН



Шайба режимов движения выглядит стильно, но иногда зависает.



НИКИТА СЕМЕНОВ
Редактор
Возраст: 23 года
Водительский стаж: 4 года

Москва постепенно обрастает зарядными станциями разных типов, компаний и мощностей. Но вместе с тем, столица заполняется и гибридами с электрокарами. Я столкнулся с похожей ситуацией, как у Алексея, когда хотел опробовать городские станции зарядки: одна была занята вопреки информации в приложении, на другой была припаркована явно не электрическая «Газель», а третья просто не работала. Но у меня есть гараж с розеткой, где за ночь Ora могла спокойно восполнить свою батарею процентов на 40–50.

Поэтому, передвигаясь по городу на 03 GT, я не пытался играть в экономию заряда и закаляться из-за выключенного климат-контроля, а в полной мере наслаждался компактным электрокаром. Режим Sport включен, подогрев руля и кресел активированы, музыку погромче и погнали!

А погонять маленькая Ora подначивает. Классно настроенное шасси, внятная обратная связь по рулю, низкий центр тяжести, короткая колесная база, 1,6-тонны снаряженной массы и электромотор на 171 «лошадку» и 250 «ньютонов», вращающий передние колеса. Коллеги после премьерного тест-драйва сравнивали 03 GT с хот-хэтчами. Близко, но скорее этот электрокар похож на подогретые версии компактных евро-

пейских хэтчбеков. С одним исключением — ускорение линейное и мгновенное.

С места до 100 км/ч Ora разгоняется за 8,6 секунд. Цифры, прямо скажем, не впечатляющие. Но электрокар провоцирует погонять своей маневренностью, управляемостью и ускорениями с ходу. Ты просто прыгаешь между рядами, пока другие водители удивляются диковинному автомобилю, который их только что обогнал и устремился вперед.

Главное, не забывать пользоваться поворотниками. А с ними могут возникнуть сложности. У «Оры» они не фиксируемые и за все время, что мы провели вместе, я так и не смог приспособиться к нужному усилию, чтобы быстро включать их и выключать.



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

«А что это за машинка у вас?» — спросила уже десятая за последний час семья, едва успев высадиться из своего минивэна. За проведенное время с электрическим хэтчбеком Ora 03 GT, я привык к вниманию, но здесь, на парковке парка развлечений «Остров Мечты», где мы с Алексеем решили организовать съемку, к электрокару почти что выстраивается очередь из интересующихся, как к аттракциону.

Как бы вы или я ни относились к внешности «Оры», я аплодирую дизайнеру. Такого интереса к автомобилям я еще не встречал. Дети, мужчины и женщины всех возрастов, рассматривают этот электрокар, обсуждают между собой и подходят с вопросами. Боюсь представить, сколько было бы внимания к 03 GT, если бы она была не серой, а ярко-зеленой, например.

1 Салон оформлен стильно, материалы приятные как на взгляд, так и на ощупь. Основные вопросы к регулировкам водительского кресла — рослому водителю будет сложно устроиться за рулем с комфортом.
2 Детям на втором ряду будет комфортно, а что до взрослых, то зависит от того, какого роста водитель. Все же компактный хэтчбек не рассчитан на большие компании.

Но этот хэтчбек и правда выглядит мимимишно. Он, как игрушка, которая сбежала на дороги города из парка аттракционов или одного из мультфильмов Pixar. Овальные фары, единый задний фонарь, расположенный на стекле двери багажника, выпуклые формы, разноцветные колесные диски, диффузор с ярко-красными «клыками» и здоровый спойлер с большими буквами GT по бокам.

К слову, GT на начинке никак не отражается. Обычная Ora 03 оснащается тем же электромотором и той же батареей. Отличия — во внешности, которую для версии GT точно приправили яркими и околоспортивными элементами. Но получилось здорово.

В салоне тоже есть на что посмотреть. Минималистичный на вид, но с клевыми элементами. Наверное, не профессионально использовать слова «прикольно» и «клево», но именно они идеально подходят для «Оры». Мне нравится, как выполнен центральный тоннель с большой хромированной шайбой, отвечающей за выбор режимов движения. Правда, быстро переключиться с «реверса»

на «драйв» не всегда получается. Шайба иногда подвисала. Нравится панель управления климатом с хромированными тумблерами. Да, как у Mini, но круто же!

Одно не нравится — тесновато внутри. Понятно, что Ora 03 GT не рассчитана на многодетную семью, но из-за короткой подушки водительского кресла и небольшого диапазона регулировки руля по вылету, рослому человеку удобно устроиться за рулем будет непросто. □

ORA 03

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



ПОЛИГОН

ФОКУС-ГРУППА GEELY EMGRAND



СЕДАН НЕ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

GEELY EMGRAND ЦЕНА: ОТ 2 009 990 ₽ В ПРОДАЖЕ: С 2024 Г.

РЫНОК СЕДАНОВ ПЛАВНО, НО УВЕРЕННО, СЖИМАЕТСЯ, ВСЕ БОЛЬШЕ УСТУПАЯ МЕСТО КРОССОВЕРАМ. НО ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ, КОГДА ПОЯВЛЯЕТСЯ НОВИНКА. МЫ ВЫДАЛИ GEELY EMGRAND ТРЕМ РАЗНЫМ ВОДИТЕЛЯМ И УЗНАЛИ ИХ МНЕНИЕ, ТОЛЬКО ЛИ ДЛЯ ТАКСИ ПОДХОДИТ ЭТОТ «КИТАЕЦ» □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА



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

В моей жизни седанам места нет совсем, в этом я много раз убеждался. Если только в качестве второго автомобиля. Одно время у меня была красная вазовская «тройка», сейчас я бы с удовольствием завел себе BMW E30, да и то лучше универсал. В повседневной жизни дети, дача и просто непоседливый образ жизни не оставляют шанса на пользование автомобилем с отдельным багажником. И пусть у Emgrand он действительно большой и по высоте, и по ширине, точно превосходит Lada Vesta и Hyundai

Solaris, но проем в салон все-таки достаточно узкий, а кроме того, сильно мешают петли.

При этом нельзя не отдать должное дизайнерам Geely: они отлично справились со своей работой. Пока у марки нет своего фирменного облика, все модели отличаются собственным стилем, но ни одной некрасивой среди них нет. И Emgrand выглядит точно гармоничнее корейских одноклассников, которых по-прежнему много на наших дорогах.

Салон приятно удивляет качеством отделки и дизайном. В нем нет ощущения, что на тебе пытались сэкономить, что встречается у многих японских и корейских брендов. Чувствуется, что разработчики старались сделать хорошо, но в рамках бюджета на чем-то пришлось сэкономить. Зимой

не хватает обогрева лобового стекла, спасибо, что греется руль, но активировать эту функцию можно только в недрах меню, которое далеко не всегда слушается водителя, пока экран не прогреет. Кресла красивые и удобные, что важно для машины, которая ориентирована в том числе и на работу в такси.

Неожиданно здорово работает 1,5-литровый мотор. На холостых его не слышно, но это не заслуга шумоизоляции, ее тут минимум, а именно сбалансированность силового агрегата. Это оставляет ощущение точного механизма. При разгоне и на высоких оборотах в салоне громковато, но именно вибраций, которые характеризуют качество двигателя здесь нет. Высокий класс! Автомат работает плавно, и это тоже приятный бонус, но динамикой Emgrand не восхищает. Китайцы в целом и Geely в частности подсадили нас на турботягу, когда уже с низов мотор уверенно выводит на любой передаче. Здесь, напротив, любое ускорение — это переход коробки на пару передач вниз и завывание из-под капота.

Вот так и получается клубок противоречий. Мне нравится, как выглядит Emgrand, его приятно медленно водить, но где бы найти такое место для жизни, чтобы в нем не было заснеженных дворов, необходимости выходить на обгон, и не надо было возить с собой никаких вещей. У меня так не получается, и потому на каждый день я, скорее, выберу себе кроссовер, стоят они сравнимых денег, а свободы дают намного больше.



1 Двухцветная обивка сидений здорово украшает интерьер, и даже в дешевых комплектациях он не выглядит совсем бедным.





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

Будучи большим поклонником седанов, в настоящий момент я владею сразу двумя автомобилями с таким типом кузова. Но в последнее время, когда большинство моих друзей пересаживаются на кроссоверы, владение седаном становится чем-то из ряда вон. Раньше так смотрели на водителей купе или 3-дверных хэтчбеков. И я искренне радуюсь, когда на российский рынок выходят красивые седаны по разумной цене. Geely Emgrand как раз из их числа. Мне нравится, что в его дизайне угадываются классические черты. Передняя часть

- 1** Панель приборов сделана весьма бюджетно, уж лучше бы оставили стрелки, как в начальных комплектациях.
- 2** Здорово, что у климат-контроля сохранилось несколько физических кнопок.
- 3** По эргономике Geely, пожалуй, лучшие из всех китайских марок.

не слишком зализанная, в ней даже есть что-то от Volvo, а самое главное — силуэт. Он принадлежит именно классическому седану с относительно вертикальным задним стеклом. Он не пытается быть похожим на купе или лифтбэк, когда не остается места над головами задних пассажиров и стекло становится похожим на амбразуру.

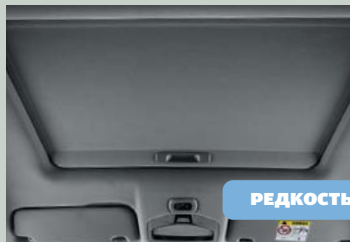
В топовой комплектации очень интересно оформлен салон. От него не ждешь дорогих материалов, но Geely нас приучили к тому, что они отлично работают с цветовыми сочетаниями, и Emgrand еще одно тому подтверждение. Двухцветная обивка сидений из экокожи и красивые вставки на передней панели здорово украшают салон. И пусть они доступны только в топовой комплектации, в средних версиях Emgrand

тоже отделан приятно. Но совсем базовые исполнения я бы не рассматривал. Там будут галогеновые фары, а это безопасность.

Если говорить о недостатках, то в первую очередь мне не хватило шумоизоляции. При разгоне достаточно хорошо слышно двигатель, а после 80 км/ч гул от дороги такой, что приходится повышать голос. И это при условии, что у нас были зимние нешипованные шины — пожалуй самый тихий вариант колес. С возвращением на летние покрышки, Geely станет еще громче. Но эта проблема точно решаемая, причем добавить шумоизоляции можно как непосредственно у дилера, или обратиться в специализированные центры, уже покатавшись на машине и решив, какие конкретно источники гула нужно заглушить.



ДЕТАЛЬНО



РЕДКОСТЬ

Люк не самая популярная у нас опция, но курильщики оценят.



ШУМНО

Шумоизоляции в салоне совсем мало, и это ощущается даже на нешипованных колесах.



1



2



3



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

Моим первым автомобилем был седан Hyundai Accent таганрогской сборки. Не сказать, что я выбрал его осознанно, скорее, тогда это была едва ли не самая доступная иномарка, к тому же с минимальной стоимостью содержания. Спустя годы я вернулся к седанам уже на новом уровне, купив себе Mazda 6. Это было настоящее открытие. Как он управлялся, как приятно на нем было катить по трассе практически на любой скорости. У меня был самый скромный двухлитровый двигатель, но сочетание разгонной динамики и низкого расхода топлива меня впечатлили. Даже при пробеге за 200 тысяч, он не доставлял особых хлопот и радовал как внешностью, так и ездовыми качествами. Конечно, Geely Emgrand такой радости не дарит, но после кроссоверов, это глоток свежего воздуха в плане поведения на асфальте. Нет кренов, нет задумчивости. Главное, только самому не зевать, в конце зимы даже на крупных городских магистралях порой встречаются ямы, которые могут

вызвать пробой подвески. 17-дюймовые колеса — это красиво, но для маленькой машинки, пожалуй, избыточно.

Поначалу я сомневался в возможностях 1,5-литрового атмосферника, но его хватает. Без особого запаса, но и в городе, и на трассе на разрешенных скоростях Emgrand чувствует себя уверенно. Но быстрее на нем точно ехать не хочется. Это вроде как правильно, но в то же время, вспоминая свой Geely Coolray, у меня возникает резонный вопрос. Ценовая разница между Emgrand и дорестайлинговым кроссовером, который сейчас продается под именем BelGee X50, — всего 70 тысяч рублей, если сравнивать базовые комплектации с автоматическими коробками передач. Между максимальными версиями переплата и того меньше — всего 10 тысяч. Но кроссовер обладает более внушительным дорожным просветом и отличным 150-сильным турбомотором, в котором фактически даже больше мощности. Да, у него нет плавности работы 6-ступенчатого автомата и меньше багажник, но мне ближе стремительный силуэт и веселая разгонная динамика. □

4 Заявленный объем багажника похож на правду. Он достаточно вместительный. Главное — помнить про массивные петли и случайно не помять груз.



GEELY EMGRAND

Габариты	4638x1822x1460 мм
База	2650 мм
Снаряженная масса	1340 кг
Полная масса	1665 кг
Клиренс	151 мм
Объем багажника	500 л
Объем топливного бака	50 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1499 см ³ , 122/6300 л. с./мин ⁻¹ , 152/4000-5000 Нм/мин ⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая, привод передний
Размер шин	205/50R17
Динамика	180 км/ч; 12,6 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	6,4/8,3/5,4 л на 100 км



ОЖИДАНИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ

OMODA S5 GT ЦЕНА: ОТ: 2 839 900 Р **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

Я ПРОВЕЛ ЗА РУЛЕМ OMODA S5 GT ДВА МЕСЯЦА И ПРОЕХАЛ ОКОЛО 3500 КМ. ТЕПЕРЬ МОГУ СДЕЛАТЬ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ВЫВОДЫ ОБ ЭТОМ СЕДАНЕ, КОТОРЫЙ В ЧЕМ-ТО НЕ ОПРАВДАЛ МОИ ОЖИДАНИЯ, А В ЧЕМ-ТО — ИХ ПРЕВЗОШЕЛ

□ МАКСИМ ФЕДОРОВ □ ФОТО АВТОРА И МАРИИ ФЕДОРОВОЙ

ПОГОДА ЯВНО ХОТЕЛА ПОСТАВИТЬ крест на этом тест-драйве. Буксуя в нечищенных обочинах и с трудом выбираясь из дворов после очередного снежного циклона, даже владельцы кроссоверов нынешней зимой чувствовали себя неуютно. А здесь седан в модном «спортивном» обвесе: на нем, вообще, как ездить?! Но вопреки моим опасениям Omoda S5 GT прекрасно справилась и со снежно-солевой ка-

шей на столичных дорогах, и с плохо почищенной трассой М-11, и выездами из питерских дворов с глубокой смерзшейся колеей. Этот седан — отнюдь не «пузотерка»: у него честные 16 см под практически гладким днищем, что позволяло без проблем пережить период экстремальных снегопадов, длившийся с конца ноября и до конца января. Здорово помогла и правильно подобранная резина — сва-

ренные на заводе во Всеволожске (еще при финских хозяевах) шипованные «Нордманы»: они отлично гребут по снегу и хорошо «вгрызаются» в лед.

Несмотря на весь пижонский антураж в виде спойлеров, накладок на порогах, больших легкосплавных дисков, мощных передних тормозных суппортов и муляжа четырех (!) патрубков выхлопной системы, в плане удобства и практичности

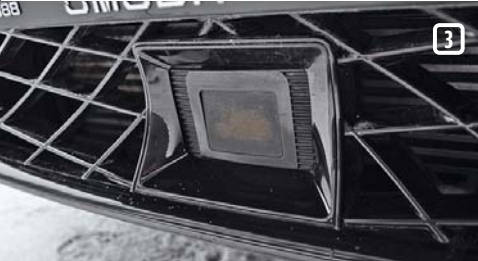
- 1 Лампы на задних дверях предупреждают пассажиров о приближающей помехе.
- 2 Спинка заднего дивана складывается только целиком.
- 3 Радар системы адаптивного круиз-контроля оснащен подогревом.



1



2



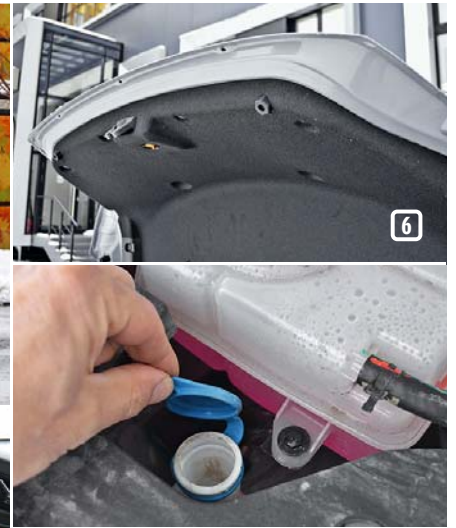
3



4



5



6

версия GT не отличается от обычной Omoda S5. Ведь шасси с задней балкой здесь такое же, и, невзирая на увеличение жесткости пружин и перенастройку амортизаторов, оно больше заточено на комфорт, а не на спорт. Главное мое заблуждение заключалось в том, что от Omoda S5 GT я ждал драйва и «злого» рыка двигателя — всего того, что обычно встречается в «горячих» моделях. Но даже в режиме «Спорт» этот седан ведет себя крайне сдержанно, никак не провоцируя водителя на нарушение ПДД. Почему так? Да потому, что спорт никто и не обещал! Ведь испокон веков шильдик GT вешали на машины класса «Гран Туризм», и с этой позиции китайский седан себя полностью оправдывает.

На Omoda S5 GT приятно ехать быстро и далеко: здесь достаточно просторный и удобный салон, вместительный багажник, хорошая музыка, корректно работающий адаптивный круиз-контроль с обогреваемым (!) радаром, и экономичный турбомотор с хорошим запасом тяги, позволяющий комфортно совершать обгоны на трассе. Кстати, по поводу экономичности. На трассе М-11 я провел замеры расхода топлива на разных скоростях, и вот что получилось: 8,2 л на 100 км при скорости 130 км/ч; 7,8 л при 120 км/ч; 7,5 л при 110 км/ч; 6,9 л при 100 км/ч и 6,6 л при 90 км/ч. То есть если

сильно не гнать, полного бака вполне хватит, чтобы доехать от МКАД до КАД. Кстати, с первой заправкой у меня вышел казус: чтобы понять, как открыть лючок бензобака, пришлось лезть в инструкцию! Кто знал, что рычажок разблокировки лючка китайцы спрячут под торпеду.

Процесс пользования багажником здесь тоже вызывает вопросы. Открыть крышку багажного отделения из салона нельзя, а чтобы ее закрыть, придется пачкать руки: никаких ручек или петель с внутренней стороны нет. Понятно, что у китайцев дороги гораздо чище и им чужды наши проблемы. Но российскому представительству бренда нужно донести до своих восточных партнеров, что у нас климат другой, и с конца осени до начала весны многие автовладельцы машины вообще не моют, потому что это сизифов труд: уже после часа езды кузов покрывается жирным слоем грязи. Ведь смогли же они добавить подогрев лобового стекла, о котором в самом Китае никто слыхом не слыхивал, а сделать ручку на крышке багажника для них — вообще раз плюнуть... Ну и, если к моим советам прислушаются, дам еще один: сделайте имитацию спортивного выхлопа через колонки аудиосистемы, как это делают многие именитые автопроизводители. Такой музыкальный тюнинг позволит «просто

- 4 Дорожный просвет спортседана немного меньше, чем у кроссовера.
- 5 За счет единой панели с двумя экранами, интерьер версии GT смотрится современнее обычной Omoda S5.
- 6 Без ручки с внутренней стороны закрыть крышку багажника неудобно.

качать» имидж модели, от которой многие ждут драйва и эмоций. Ну а те, кому это не нужно, просто отключат данную опцию в меню.

Пока же китайцы будут думать, можно отдать Omoda S5 GT в руки российских автогонщиков, которые поколдуют с подвеской и настройками мотора, чтобы машина поехала. Ведь даже в стоке турбочетверка Asteco способна развивать почти двести сил, а выжать из нее реально куда больше. Кстати, это неплохая тема для YouTube, на которой можно словить хайп. Еще больше хайпа удастся поднять, если попробовать поставить на седан полный привод от кроссовера Omoda C5: агрегатная база у них одна и та же. А вот во внешности и салоне этой модели можно ничего не менять. В текущем виде китайский «Гран Туризм» смотрится настолько органично, что я бы даже рекомендовал сделать «прививку стиля» обычной Omoda S5, поставив на нее аналогичную решетку радиатора и мультимедийную панель с двумя экранами. Это может способствовать росту продаж седана, который в текущем дизайне кажется чужаком в «О-вселенной», наполненной модными и стильными моделями. □

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Пробег автомобиля за время теста, км	3440
Средний расход топлива, л/100 км	8,9
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	16 795 / 20 500
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	9000
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	74 000
Транспортный налог, ₽/год	5250
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	11,1



ТЫ И ТВОЯ МАШИНА

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



ПРИЦЕП-АВТОДОМ GRASSHOPPER 290T АНАТОЛИЙ ВЕДЕНКО

СОТРУДНИК КОМПАНИИ «ГАЗПРОМ» □
СТАЖ ВОЖДЕНИЯ: 27 ЛЕТ

При выборе прицепа-автодома я отталкивался от возможностей моей машины. Езжу на Subaru Forester с двигателем 2.5 литра и вариатором — с учетом последнего, перегружать автомобиль большим весом не стоит. Присматривались к «каплям», с учетом последнего, больше комфорта.

В интернете попалось видео про кемперы GrassHopper, и модель 290T от этого производителя нас очень заинтересовала. Небольшой размер, но при этом в ней было все необходимое, включая душ и туалет. Путешествовать мы планировали вдвоем, поэтому места в этом домике нам будет достаточно. Предварительное решение принималось в «виртуальной реальности», но все

хотелось пощупать своими руками и оценить вживую. Не откладывая дела в долгий ящик, из своего северного региона на машине отправились в Москву. Разочарования не последовало, ожидания более чем оправдались: в реальности кемпер оказался еще лучше, чем был представлен на фото. Как говорится, ударили с производителем этого чуда по рукам и отправились в нашу первую поездку.

До этого у меня не было опыта езды с прицепом, поэтому немного переживал, как с ним справлюсь в плотном московском потоке. Опасения были напрасны, и уже через час я ехал вполне уверенно, хотя вес «на хвосте», конечно же, ощущался. Судя по показаниям бортового компьютера, расход бензина увеличился на четыре-пять литров, но это не стало открытием. При этом прицеп на разных скоростях вел себя вполне предсказуемо, без сюрпризов. В боковые зеркала ситуация за прицепом просма-

тривается, но, в качестве пожелания, камера заднего вида не помешала бы.

Одним из плюсов автодома является его увеличенный дорожный просвет. Кстати, эта характеристика была одним из главных критериев при выборе модели. В подобном преимуществе мы убедились в первый же день путешествия, когда без проблем съехали с асфальта и продолжили маршрут по весьма неровной дороге. Наградой стала остановка на берегу красивого озера. Именно это и являлось главным аргументом для приобретения прицепа-автодома, с которым ты можешь остановиться где хочешь и когда хочешь — вполне комфортные бытовые условия на фоне полной автономности тебе обеспечены.

Проехав до места назначения полторы тысячи километров, мы остались очень довольны своим приобретением. Да, забыл упомянуть, что в этом путешествии с нами

была наша внучка Милана. В принципе, на широченной «штатной» кровати мы вполне разместились бы и втроем, но Милана предпочла «личное пространство» на откидной полке размером 1880x700 мм. Ненадолго включали подогрев, помещение очень быстро нагревалось и долго держало тепло, потому что конструкция выполнена по принципу термоса. У нас установлен холодильник, но полноценно его использовать не удалось, так как имеющегося аккумулятора на 100 А·ч надолго не хватает. Поэтому самой первой нашей доработкой будет установка панелей солнечных батарей. Также планируем приобрести аккумулятор LiFePo₄ большей емкости и реализовать его зарядку от штатного автомобильного генератора через устройство DC-DC и солнечных панелей. Остальные решения по возможной модернизации автодома примем, исходя из опыта дальнейшей эксплуатации.

На сегодняшний день мы всем довольны, а главное — сбылась наша мечта о путешествиях, которые позволяют встречать много новых и интересных людей, с которыми и в дальнейшем мы предполагаем дружить. Так, мы познакомились с семьей из Подмосквья, а недавно они приезжали к нам в Тюмень, и мы прекрасно провели время на горячих источниках.

Возвращаясь непосредственно к автодому GrassHopper, резюмируя, хочу отметить высокое качество изготовления, поэтому могу смело рекомендовать этого производителя. А что касается нас с супругой, мы уверены, что впереди — много встреч с единомышленниками на дорогах нашей необъятной Родины! □

Цена прицепа: 1 350 000 р.

Год выпуска: 2022

Год приобретения: 2023



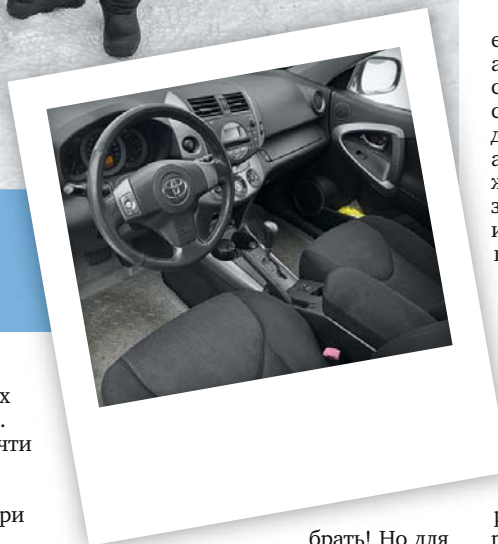
TOYOTA RAV4 2.0 AT АЛЕКСАНДР МЕЛЬНИК

ПЕНСИОНЕР □
СТАЖ ВОЖДЕНИЯ 25 ЛЕТ

Продавать свой «Дастер» с реальным пробегом 65 тыс. км и в отличном техническом состоянии я даже не планировал. Честно говоря, смирился с тем, что в нынешнем сумасшествии на нашем авторынке вряд ли найдется подходящая для меня партия по замене своего кроссовера на что-то более стоящее. Но, когда нам позвонили знакомые и сказали, что хотят продать свой RAV4 третьего поколения, в моей душе шевельнулся уже позабытый азарт автолюбителя. На «рафике» ездила женщина, причем очень аккуратно, и обслуживалась в одном, и исключительно официальном сервисе, о чем свидетельствуют сохраненные и переданные мне

многочисленные акты о проделанных работах и замененных деталях. К тому же машина почти не ездил с 2020 года, когда на ее одометре было 120 000 км. За три с лишним года какой-то родственник нашей знакомой накатал всего около 4000 км. Лучше бы и не садился! Видимо, этот родственник был порядочным разгильдяем, если сумел за столь короткое время повредить заднюю дверь, корпус запаски и бампер. Зато в салоне все очень хорошо: чистенько, аккуратно и почти без следов износа. Правда, торцы салазок передних кресел от долгого простоя машины на улице пошли коррозией.

В общем, автомобиль, пусть и с небольшими огрехами, но в отличном техническом состоянии и, самое главное, отдается в хорошие руки по выгодной цене — порядка 1 100 000 руб. Дешевле рынка примерно на 20–30%. Надо



брать! Но для этого надо продать «Дастер». Хорошо, знакомые согласились подождать. Впрочем, ждать пришлось недолго. Буквально через день, как дал объявление о продаже, позвонили из салона и предложили выкупить мой кроссовер.

Так я пересел на Toyota RAV4 с минимальными финансовыми потерями. Однако радость от приобретения машины сменили хлопоты по ликвидации ее мелких кузовных болячек. Поехал в ближайший ко мне автосервис, специализирующийся по «Тойотам». К сожалению, крепежных пистонов у них не оказалось, но, когда завезут, починить обещали быстро и недорого. Заодно провели диагностику ходовой, по результату которой приговорили

амортизатор и все сайлент-блоки за 79 000 руб. вместе с работой и запчастями. Вот и подводные камни начали всплывать. С другой стороны, за 125 000 км вполне могут износиться амортизаторы и резинки в подвеске...

Поскольку столько денег с собой у меня не было, сказал, что заеду через несколько дней. Вопрос с деньгами оставался открытым, когда позвонили из сервиса — пистоны завезли, можно гнать машину на ремонт задней двери. Быстро собрался и поехал. Как и обещали, действительно сделали все качественно и быстро — дверь багажника теперь выглядит как новая, а за работу попросили около 4000 руб. Все хорошо! На замену деталей подвески пока не собирался.

Зато спонтанно заехал еще в московский специализированный тойотовский сервис на диагностику. Там сказали, что амортизаторы действительно изношены, а вот сайлентблоки еще живые, кроме двух задних, зато стучит рулевая рейка, и ее надо менять. За все про все менеджер попросил 84 000...

Через полторы недели поехал в свой техцентр, где делали дверь, и показал им раскладку по диагностике. Там спорить с заключением своих конкурентов не стали, и почему-то сразу согласились. За обновление

рейки, амортизаторов и пары сайлентблоков насчитали 73 000 руб., что меня вполне устроило. Теперь могу ехать куда угодно далеко, не переживая за техническое состояние своего автомобиля. Из досадных мелочей остались только трещина на заднем бампере и корпусе запаски и ржавчина на салазках передних кресел. Но это я все сделаю уже сам, когда будет потеплее. Трещины на пластике заделаю специальной смолой — даже заметно не будет, а направляющие сидений очистю от коррозии, зашкурую и покрасю — станут как новые.

Надеюсь RAV4 проживет еще долгую жизнь, если не подвернется случай обменять его на что-нибудь более свежее или солидное. □

Цена: 1 100 000 р.
Год выпуска: 2008
Год приобретения: 2023
Общий пробег: 124 000 км
Личный пробег: 2000 км
Расходы на ремонт / ТО: 80 000 р. / —



MOTOSUPER — НОВЫЙ БРЕНД СКУТЕРОВ



Velocity Group, эксклюзивный представитель бренда Motosuper в России, привезла в страну первые четыре модели скутеров, выпускаемых китайским заводом Motosuper Senling Motorcycle Co.

S9 оснащен 125-кубовым карбюраторным мотором мощностью 7,5 л. с. Удобен в городе и прост в эксплуатации. Оснащен LED оптикой, цифровой панелью приборов, USB-розеткой, 10-дюймовыми колесами. Ориентировочная стоимость — 105 000 руб.

Lamosca — 125-кубовый ретроскутер на 12-дюймовых колесах. Дизайн спроектирован европейскими инженерами и объединяет классический ретро стиль и современные технологии. Благодаря энергоемкой подвеске и запасу свободного места, Lamosca комфортен для передвижения вдвоем. Ориентировочная стоимость — 180 000 руб.

SH — элегантный городской скутер на 16-дюймовых колесах со стильным дизайном и тем же 125-кубовым мотором, что и первые две модели. По сути, они отличаются дизайном и некоторыми элементами оснащения. Стоить эта модель будет порядка 175 000 руб.

Adviser — более крупная модель, оснащенная 180-кубовым мотором с впрыском топлива мощностью 16 л. с. Дизайн скутера выполнен в стиле Adventure. Колесная формула: 14 дюймов спереди, 13 дюймов сзади. Энергоемкая подвеска, универсальная резина и мощные дисковые тормоза с системой ABS и CBS. Цена: около 275 000 руб.

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ КВАДРОЦИКЛОВ CFMOTO CFORCE

Квадроциклы CFORCE 800 HO EPS и CFORCE 1000 EPS NEW построены на совершенно новой платформе третьего поколения G3 и обладают передовыми техническими характеристиками.

Усиленная подвеска, высокий клиренс, повышенная мощность, новая конфигурация, комфортная езда и удобство практического применения — 70% компонентов модели CFORCE 800 HO EPS подверглись полной модернизации и оптимизации.

Для удобства, комфорта и лучшей управляемости в путешествиях на различных типах грунтов CFORCE 800 HO EPS NEW укомплектован резиной STAG в размере 27 дюймов.

CFORCE 1000 EPS NEW — это абсолютно новый квадроцикл, обладающий всем необходимым для прохождения особенно грязных и бездорожных участков.

Максимальная мощность стала выше на 20% и составляет 90 л. с., сухой вес CFORCE 1000 EPS — 422 кг, что на 30 кг легче предыдущей версии. Усилитель рулевого управления (EPS) получил возможность регулировки работы, ход подвески увеличен на 10%, буксировочная способность составляет 820 кг. Дорожный просвет — 312 мм, 28-дюймовая грязевая резина Wild Thang.



У обеих новинок появились три режима работы двигателя: Sport, Normal и Work.

В базовую комплектацию моделей CFORCE 800 HO и 1000 EPS NEW помимо прочего входят: передний и задний стальные бамперы; электрическая лебедка 3500 LBS; розетка USB; съемный фаркоп.

Рекомендованная розничная цена:
CFORCE 800 HO NEW — 1 405 900 руб,
CFORCE 1000 EPS NEW — 1 553 900 руб.



10 ЛЕТ SUZUKI BURGMAN

Правда, не культовому 650-му, а его младшему брату, более заточенному под городское использование: Burgman 200.

Аппарат появился в 2014 году на заводе Suzuki в Тайланде как модель для глобального рынка в ответ на рост благосостояния жителей Юго-Восточной Азии и в угоду стремлению нового поколения мотоциклистов «старого света» к удобству, простоте управления и обслуживания мототехники.

Дальше — меньше: в 2022 году модель сменила 200-кубовый мотор на 125-кубовый.

Новый Burgman Street 125EX не оттолкнул поклонников серии и в очередной раз закрепил за скутером статус самого удобного городского транспорта и одного из символов Suzuki.



НОВИНКА ДЛЯ ДЕТЕЙ — ЭЛЕКТРОПИТБАЙК МАХХ ОТ SCANMOTO

К новому мотосезону компания Scanmoto расширила ассортимент — в линейке техники появился и двухколесный транспорт.

Махх от SCANMOTO — это детский электропитбайк с двигателем 500 Вт. Он подойдет для райдеров в возрасте 7–9 лет, которые хотят научиться ездить на мотоцикле. Весит аппарат 30 кг, что делает его доступным для детей. Основные преимущества очевидны — экологичность, бесшумность и отсутствие необходимости регулярно менять масло.

Модель оснащена функцией родительского контроля — можно установить ограничение скорости, что позволит избежать аварийных ситуаций и травм.

Стоимость электропитбайка — от 53 000 руб.

ГРОЗОВЫЙ ФРОНТ: ДЕВЯТЬ КРУИЗЕРОВ GROZA НА ПОДХОДЕ

Бренд Groza совсем недавно вышел на Российский рынок, но успел подготовить к мотосезону 2024 года большое семейство необычных круизеров.

«Турист» Groza Traveller 800 уже с завода подготовлен к дальним странствиям с максимальным комфортом.

Седло с роскошным «креслом» для пассажира, медиасистема, большие колонки, дополнительные дуги, удобные подножки, вместительные жесткие кофры, развитый обтекатель, цифровая приборка, видеорегистратор — все это входит в базовую комплектацию байка. В раме стоит 800-кубовый жидкостный V-twin с инжектором. Мощность мотора — 61 л. с., он работает в паре с 6-ступенчатой КПП, вилка перевернутого типа, в задней подвеске — пара регулируемых амортизаторов. Цена: 1 299 990 руб.

Еще один «шоу стоппер» за ту же цену — Groza Wolverine 800. Это фактически заводской кастом с консольным алюминиевым маятником, в который установлено колесо с шиной невероятной для серийных мотоциклов ширины — 360 мм. К нему прилагается ременный привод, 800-кубовый впрысковый V-twin, вилка-перевертыш и 20-литровый бак.

В линейке Groza есть и четыре обычных круизера на основе того же 800-кубового 61-сильного V-twin с шестиступенчатой коробкой. Мощные тормоза с ABS, диодный свет, цифровые прибор-

ные панели. Groza RL, ML, YL и SL различаются деталями комплектаций и внешним видом. Стоимость любого из них — около 900 000 руб.

Особняком стоит Groza XS800N Toughman, напоминающий кастом своим поднятым над рамой стильным бензобаком и раздельным выхлопом. Этот байк короче (база 1520 мм) и чуть ниже по седлу (695 против 720 мм), но агрегатная база та же: V-twin на 800 «кубиков» и 6-скоростная коробка, однако цена на 100 000 руб. ниже.

В семействе «Грозы» есть и менее кубатурные, но не менее интересные круизеры. Groza XS650 можно назвать «младшим братом» XS800N Toughman — они похожи во всем, кроме моторов: в XS650 V-twin объемом 650 см³ и мощностью 53 л. с., но работает он также с 6-ступенчатой «механикой», два газонаполненных амортизатора в задней подвеске регулируемые, а стоит аппарат примерно на 50 тысяч дешевле.

Самый бюджетный в круизерной линейке — Groza XC500 (599 990 руб.) оснащен 500-кубовым рядным двухцилиндровым мотором на 48 л. с. Жидкостное охлаждение, инжектор, 6-ступенчатая КПП и явственно различимый японский след в дизайне, который многим придется по нраву.

Продажи круизеров Groza в салонах «Роллинг Мото» стартуют в мае — вместе с первыми грозами.

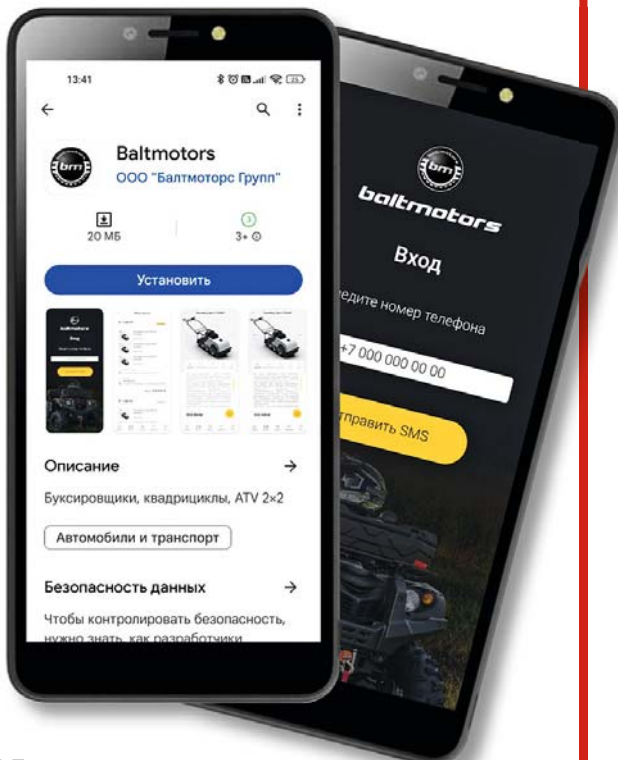




МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ VALTMOTORS

Собственное мобильное приложение выпустила компания Baltmotors, пожалуй, став первым производителем мототехники в РФ, кто обзавелся таким софтом. В приложении владельцы техники ВМ смогут обращаться в техподдержку, заказывать запчасти, аксессуары и новую технику, находить ближайшего дилера, отслеживать статус и историю заказов, скачивать руководства по эксплуатации и узнавать новости компании.

Приложение Baltmotors уже доступно для скачивания на платформах Google Play и App Store. В личном профиле достаточно один раз указать название модели и серийный номер вашей техники, чтобы в любой момент эти данные были под рукой, например, в диалоге с дилером или техподдержкой.



«МОТОВЕСНА-2024» — МОТОСЕЗОН НАЧИНАЕТСЯ С НЕЕ!

С 5 по 7 апреля в Москве, «Экспоцентре» на Красной Пресне, состоится 13-я Международная выставка техники для активного отдыха «Мотовесна-2024».

На одной выставочной площадке соберутся производители и дилеры мотоциклов, квадроциклов и спортивной техники. Гостям мероприятия представят наиболее интересные новинки известных брендов, как уже присутствующих на российском рынке, так и только выходящих на него.

В современном мире мотоциклы давно перестали быть просто средством передвижения, а интерес к достижениям мотоиндустрии постоянно растет. Ежегодно на российском рынке появляются новые модели мототехники, производители предлагают разнообразные технические решения, а популярные бренды презентуют новые коллекции. Увидеть мир мототехники во всем его разнообразии в одном месте можно только на выставке «Мотовесна».

Вниманию посетителей будут представлены премьеры отечественной и зарубежной мототехники и экипировки, редкие модели байков и ретро-мотоциклы. Эксперты мотоиндустрии расскажут об особенностях управления, эксплуатации и обслуживания экспонируемой техники. Мотопутешественники поделятся увлекательными историями об уже пройденных и только планируемых маршрутах, а мотоспортсмены — своими профессиональными секретами.

На уличной площадке по традиции пройдут разнообразные спортивные шоу-выступления. На «Мотовесне-2024» состоится вручение ежегодной мотопремии KickStarter: организаторы и гости мероприятия определят лучшие имена и достижения мотоциклетного бизнеса и сообщества прошедшего 2023 года.

Впечатляющие образцы уникальных, существующих в единственном экземпляре мотоциклов мастера кастомайзинга представят на ежегодном Moscow Custom & Tuning Show.

Бизнес-гостям выставки будет предложена обширная деловая программа. Производители мототехники и сопутствующей продукции расскажут о представленных на «Мотовесне-2024» новинках и последних тенденциях в области российской и мировой мотоиндустрии. Обширная деловая повестка позволит бизнес-сообществу расширить рынок реализации своей продукции и услуг.

Смотрите
на телеканале
«Авто Плюс»

ТЕЛЕКАНАЛ

АВТО
ПЛЮС

16+

в марте



ДОРОГА В КОСМОС

Неизвестные факты из жизни академика Королёва, герои, которые остались в тени, трагедии и победы, уникальные воспоминания очевидцев, нестандартный взгляд на создание советской космонавтики - в серии специальных репортажей «Дорога в космос».

По пятницам в 21:30



ДЕВЯТЬ СТАДИЙ ПРИНЯТИЯ

ПОХОЖЕ, ПРЯМО СЕЙЧАС МЫ ПЕРЕСМАТРИВАЕМ СВОЕ ОТНОШЕНИЕ К НОВЫМ АЗИАТСКИМ МАРКАМ. СТАДИЯ ОТРИЦАНИЯ ПРОШЛА ЗА ПЕРВЫЕ ПОЛГОДА, ЗАТЕМ В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ МЕСЯЦЕВ БОЛЬШИНСТВО ИЗ НАС ИСПЫТЫВАЛО ГНЕВ. А ТЕПЕРЬ... НЕТ, МЫ ПОКА ЕЩЕ НЕ РАЗБИРАЕМСЯ В ПЕРЕПЛЕТЕНИИ ЛОКАЛЬНЫХ КИТАЙСКИХ БРЕНДОВ, НО С ИХ СУЩЕСТВОВАНИЕМ ОПРЕДЕЛЕННО СМИРИЛИСЬ **□ АЛЕКСАНДР ВОРОНЦОВ □ ФОТО QJ MOTOR**

ВПРОЧЕМ, ОСТАЛАСЬ ЕЩЕ НИША, где китайское происхождение выглядит, по крайней мере, непривычно — спортбайки (и «объемные» круизеры). Хотя, думается, это пока. Особенно в свете появления таких новинок, как QJ Motor SRK 800 RR.

Вопреки агрессивному стайлингу, подкрепленному хмурым взглядом фар, внушительного вида винглетами и «жа-

брами» воздухопроводов на боковинах, SRK 800 RR — это отнюдь не бескомпромиссный «гонщик». И не спорт-турист. И не одетый в пластик родстер. Этот выходец из Поднебесной заставляет вспомнить об эпохе «комфортных» спортбайков, чей расцвет пришелся на рубеж девяностых-двухтысячных. Быстрый, хорошо управляемый и удобный мотоцикл на каждый день.

Об этом недвусмысленно говорит не только относительно расслабленная эргономика с водительским местом на уровне 810 мм от земли, но и умеренная форсировка двигателя: снятие с 778-кубовой «четверки» 102 силы и 86 ньютон-метров — невесть какой показатель по меркам спортивного жанра. Да и диагональная рама из стали, несмотря на наличие алюминиевого маятника, едва ли заставит учащенно биться

сердце завсегдатая трек-дней. Куда интереснее, что высокооборотный «рядник» включен в силовую структуру шасси, а снаряженная масса со всей «экологией», блоками ABS и прочим укладывается в 207 кг. И если приплюсовать сюда 25,5 градуса угла наклона рулевой колонки и 101 мм выноса вилки (это лишь немногим хуже, чем у стопроцентно трекowego Honda CBR600RR!) вместе



1

1 2 QJ Motor SRK 800 RR.



2



3

3 4 QJ Motor SRV 600 V.
5 6 QJ Motor FORT 350.

с 1450 мм колесной базы, то в теории мы получаем один из самых озорных мотоциклов в гражданско-спортивном классе!

Акцент на удобовольствии от вождения

во вполне классическом смысле слова замечаешь и в оснащении. Особенно, когда видишь, что передняя вилка Marzocchi перевернутого типа при ходе 110 мм позволяет настроить демпфирование отбоя и сжатия, задний моноамортизатор получил удобную выносную рукоятку регулировки преднатяга пружины, а тормоза с 4-поршневыми радиальными скобами и 320-миллиметровыми дисками спереди несут клеймо Brembo. А чтобы радость от поездки не омрачалась никакими форс-мажорами, SRK 800 RR дополнен системой контроля тяги (к слову, впервые у QJ Motor) и ABS Bosch 9.3MP.

Вторая любопытная новинка от QJ Motor тоже не прочь напомнить о традиционных мотоциклетных ценностях. Хотя приоритеты у SRV 600 V все-таки другие: мотоцикл откровенно тяготеет к световым стартам по прямой.

На первый взгляд, внешность китайского пауэр-круизера, нарисованного индийским дизайнером Нитином Пундиром, напоминает сборник цитат разных американских брендов: овальная светодиодная фара и совмещенные с поворотниками стоп-сигналы подсмотрены у одного, приземистый силуэт с характерными формами бака и крыльев — у другого. Однако у SRV 600 V есть свой неоспоримый козырь — двигатель V4.

Короткоходный силовой агрегат жидкостного охлаждения рабочим объемом 561 см³ и отдачей 68 л. с. состыкован с шестиступенчатой коробкой передач и установлен в стальную раму. Привод на заднее колесо — зубчатый ремнем. Претензии на пауэр-стиль подкрепляются передней вилкой перевернутого типа Marzocchi, установленная под углом 28 градусов, и довольно мощные тормоза с двумя 300-миллиметровыми дисками и четырехпоршневыми радиальными скобами. При габаритной длине 2280 мм мо-



4



5



6

тоцикл имеет скромную по круизерным меркам снаряженную массу 219 кг. Оригинально выполнена приборная панель: круглый TFT-дисплей диаметром 3,6 дюйма.

Миди-скутер FORT 350 выглядит совершенно европейски. Настолько, что вместо кругляша с эмблемой QJ Motor, кажется, установи логотип любой другой известной марки — и вряд ли кто заметит подвох.

Тем, кто когда-либо примерялся к BMW C 400 GT, кокпит «куджей» и вовсе может показаться знакомым: здесь точно такие же высота просторного дивана (775 мм), расположение органов управления и конфигурация правого бардачка с USB-розеткой. Правда, вместо кнопки включения зажигания на тоннеле рулевой колонки приютилась зона прикладывания карточки бесключевого запуска, виртуальная панель приборов имеет более привычную прямоугольную конфигурацию без скошенных углов,

а ветровое стекло снабжено электроприводом. Но баварский дух все равно ощутим.

Как заметен он и во внутреннем содержании: по конфигурации стальной трубчатой рамы и подвесок, по тормозам Vubre с радиальными скобами спереди, по идентичной колесной базе (1565 мм), а также по размерности 350-кубового силового агрегата (80x69,6 мм). При этом FORT 350 легче (198 кг) и мощнее (34,3 л. с.) своего немецкого прообраза, что в теории может положительно сказаться на динамике.

Ожидается, что все новинки QJ Motor (а в общей сложности их будет аж девять моделей) появятся в российских дилерских центрах до конца первого квартала 2024 года. Тогда мы и проверим их. Глядишь, и все стадии принятия неизбежного быстрее пройдут. □

ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО ВСЕ НОВИНКИ QJ MOTOR ПОЯВЯТСЯ В РОССИЙСКИХ ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРАХ ДО КОНЦА ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2024 ГОДА.



МОТОПАРК

KAYO AU 300



ЗАДНИЙ ПРИВОД, ОДНОЦИЛИНДРОВЫЙ четырехтактный двигатель жидкостного охлаждения объемом 271 см³ и мощностью 23 л. с., скромные габариты — на первый взгляд Kayo AU 300 может показаться обычным бюджетным «утилитарником», но стоит сесть за руль, вдавить курок газа на полную, и мнение о нем тут же изменится.

Легкий (всего 300 кг сухой массы) квадрик с пробуксовкой срывается с места и резво разгоняется до восьмидесяти с лишним километров в час по спидометру, но бодрый разгон — это далеко не все, на что он способен. Не меньшее удивление вызывает энергоемкость под-

вески. Впереди здесь двойные А-образные поперечные рычаги с амортизаторами 360 мм. Сзади — маятник с единственным 450 мм амортизатором, из настроек — только преднатяг пружин, однако и этого за глаза хватает на ухабистом проселке, причем даже на большой скорости квадрик не скачет, как кенгуру, а мягко отрабатывает и мелочь, и внушительные неровности.

На самом деле габариты Kayo AU 300 не такие уж скромные: колесная база — 1230 мм, то есть всего сантиметров на десять меньше, чем у «полноразмерных» одноместных квадров. Общая длина — 1900 мм, ширина — 1020 мм, колея — около 82 см — ее ширины хватает, чтобы не бояться опрокинуться, едва повернув руль, да и резких, пугающих поперечных кренов при активном

НЕ ТОЛЬКО В ГРЯЗЬ

KAYO AU 300 ЦЕНА: ОТ 389 990 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

МОТОЦИКЛЫ KAYO В ПРЕДСТАВЛЕНИИ НЕ НУЖДАЮТСЯ — ЭНДУРО И ПИТБАЙКИ ЭТОЙ КОМПАНИИ УЖЕ МНОГО ЛЕТ ПОЛЬЗУЮТСЯ ЗАСЛУЖЕННОЙ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ СРЕДИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ РАЙДЕРОВ, А ВОТ КВАДРОЦИКЛОВ В МОДЕЛЬНОЙ ЛИНЕЙКЕ БРЕНДА ПОКА НЕ ТАК МНОГО. НО ЕСЛИ ВЫ ИЩЕТЕ ЛЕГКИЙ И ЗАДИРИСТЫЙ КВАДРИК СО СПОРТИВНЫМ ХАРАКТЕРОМ — ПРИСМОТРИТЕСЬ К KAYO AU 300. ФЛАГМАН КВАДРОЦИКЛЕТНОГО СЕМЕЙСТВА KAYO СПОСОБЕН ПОРАДОВАТЬ НЕ ТОЛЬКО В ЛЕСУ, НО И НА КРОССОВОЙ ТРАССЕ

□ ГРИГОРИЙ АЛЕШИН □ ФОТО ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА

рулении подвеска не допускает, так что квадрик можно легко заправить в энергичный поворот.

Широкий руль удобен для райдера ростом около 180 см, длинное (около 73 см) седло заужено в передней части для работы в стойке, на пластик не приделали выступающих рукояток, так что для смещений и работы с весом нет препятствий, широкие подножки тоже упрощают перемещения по квадрику. Пару часов мы гоняли по гребенке настоящей кроссовой трассы, и квадрик не запросил пощады. Только когда удалось перелететь приземление почти до плоскости, передние амортизаторы сообщили рукам, что близки к пределу своих возможностей.

Кстати, двигатель Kayo AU 300 оснащается не только карбюратором, но и инжектором, а в паре с мотором тут работает вариатор, а не механическая коробка передач, как у многих бюджетных квадроциклов — вместе с логичным и отзывчивым курком газа это до предела упрощает управление. Крутящий момент на задние колеса передается не цепью, а карданным валом с редуктором, внутренности которого за-

щищены от постоянного контакта с водой, песком и грязью.

Гидравлические дисковые тормоза стоят на каждом переднем колесе, сзади тормоз только слева, но очень мощный, так что квадрик уверенно замедляется с любой скорости. Рукоятки на руле отвечают за передние и задний тормоз по отдельности, а педалью на правой подножке можно зажать все сразу. А чтобы техника не каталась по кузову пикапа или прицепа, все тормоза блокируются защелками «ручниками» на рычагах.

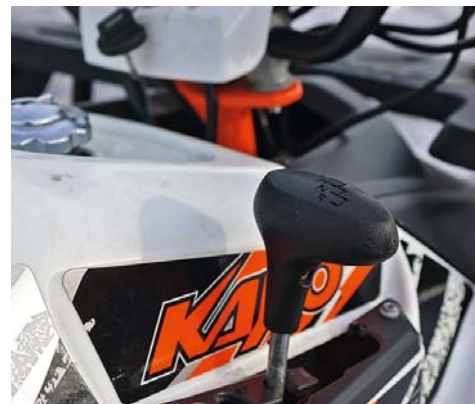
Впрочем, «извозчик» для Kayo AU 300 не особенно нужен, ведь это квадрицикл — он продается с ПТС, так что после регистрации и получения номерного знака на нем можно свободно ездить по дорогам общего пользования. И конечно, он оборудован всей необходимой светотехникой: фары дальнего и ближнего света, диодные поворотники, стопсигналы, аварийка. Есть клаксон, полноценная цифровая приборка со спидометром, тахометром, указателями уровня топлива, суточного пробега, нейтралки. В общем, можно отправиться в небольшое путешествие или просто ездить с дачи в магазин, не боясь дорожной полиции, причем ездить можно и вдвоем — двум взрослым седакам не будет тесно.

Впереди и сзади у Kayo AU 300 широкие багажники, облицованные прочным пластиком — на них удобно крепить жесткие кофры и любое другое оборудование. Передний багажник переходит в небольшой «силовик» с интегрированной площадкой под лебедку: для того, чтобы установить средство самовытаскивания, не придется ничего «колхозить». В комплекте даже фаркоп, причем уже с розеткой для подключения светотехники прицепа, расположенной под правым

задним крылом, ну а чтобы полная телега дров не стала неподъемным грузом, в трансмиссии есть понижающая передача.

Размерность колес тут довольно скромная: передние — 23x7x10, задние — 22x10x10, китайские шины с универсальным АТ-рисунком протектора позволяют ездить как по асфальту, так и по грунту, вот только на зиму придется взять что-то более «злое», иначе по снежной целине не проехать. Шины с более высоким профилем тоже влезут, но в большинстве случаев и стандартного клиренса хватит, а если нет, AU 300 можно просто переставить вдвоем или даже в одиночку.

Впрочем, стихия этого квадрика — грейдеры, проселки да лесные дорожки. Съездить на пляж и за грибами, прохватить по кроссовой трассе, сгонять за продуктами, отправиться в небольшое путешествие по красивым местам — Kayo AU 300 станет отличным компаньоном и помощником по хозяйству, а если вы не увлекаетесь трофи, менять его на тяжелый полноприводный квадроцикл для экстремального бездорожья вряд ли захочется. □



KAYO AU 300

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

1900x1020x1010x830 мм

Колесная база: 1230 мм

Двигатель: 271 см³, одноцилиндровый, 4-тактн., жидкостного охлаждения, с карбюратором или впрыском топлива в зависимости от комплектации, 23 л. с.

Трансмиссия: вариатор R/N/H/L

Подвеска (передняя/задняя) на двойных А-образных рычагах, амортизаторы 360 мм/маятник, моноамортизатор 450 мм

Тормоза: дисковые, гидравлические

Емкость топливного бака: 12 л

Сухая масса: 300 кг

**СТИХИЯ ЭТОГО
КВАДРИКА – ГРЕЙДЕРЫ,
ПРОСЕЛКИ ДА ЛЕСНЫЕ
ДОРОЖКИ.**





МОТОПАРК

AODES WORKCROSS

ВМЕСТО ВНЕДОРОЖНИКА

AODES WORKCROSS ЦЕНА: ОТ 1 757 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2023 Г.

МОТОВЕЗДЕХОДЫ AODES СЕМЕЙСТВА WORKCROSS С АВТОМОБИЛЬНЫМ ТИПОМ ПОСАДКИ И УПРАВЛЕНИЯ, ТО ЕСТЬ SIDE-BY-SIDE ИЛИ SSV, ФОРМАЛЬНО НЕ ОТНОСЯТСЯ К АВТОМОБИЛЯМ, НО ЕСЛИ ВАМ НУЖНО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО ДЛЯ ПОСТОЯННЫХ ПОЕЗДОК В НЕПРОСТЫХ УСЛОВИЯХ ЗА ПРЕДЕЛАМИ АСФАЛЬТОВЫХ ТРАСС, ОНИ С УСПЕХОМ ЗАМЕНЯТ ПОДГОТОВЛЕННЫЙ ВНЕДОРОЖНИК **ГРИГОРИЙ АЛЕШИН** **ФОТО FORMULA 7**

ПОЛНОСТЬЮ НЕЗАВИСИМАЯ ПОДвеска на мощных А-образных рычагах, амортизаторы и пружины с огромным запасом энергоемкости, высокий клиренс от 305 до 327 мм, внедорожные шины, совершенно плоское днище, силовой обвес, лебедка, тяговитые моторы, автоматическая трансмиссия с «понижайкой» и блокировками — в отличие от стандартных автомобилей-внедорожников, «сайды» Aodes не требуют дорогого тю-

нинга, ведь они изначально разрабатывались для бездорожья.

В линейке Aodes Workcross целых семь комплектаций, все они оборудованы вместительным грузовым самосваль-

ным кузовом (внутренние размеры: 920x1330x290 мм) грузоподъемностью 350 кг. В трансмиссии — надежный и хорошо знакомый квадроциклистам канадский вариатор марки CVTech,

**AODES WORKCROSS
ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ
ЗАКРЫВАЮТ ПОТРЕБНОСТИ
ТЕХ, КОМУ НУЖЕН
КОМФОРТНЫЙ,
ПОЛНОСТЬЮ
ОСНАЩЕННЫЙ SSV**





полный привод с понижающей передачей и всеми блокировками. Можно переключаться между задним и полным приводом, заблокировать задний дифференциал принудительно. А передний дифференциал имеет жесткую автоматическую блокировку. Единая агрегатная база и максимальная унификация позволяют не волноваться о доступности запчастей, что облегчает подбор под конкретные задачи — выбрать нужно только объем мотора и уровень защиты от непогоды.

Для сезонной работы можно ограничиться базовой версией Workcross 650-3 с крышей и открытой кабиной, по сути, каркасом безопасности. Первый цифровой индекс в названии модели — объем двигателя, второй — количество мест.

«Под капотом», точнее, в базе, за кабиной, здесь стоит четырехтактный 54-сильный V-twin объемом 649 см³ с жидкостным охлаждением и системой впрыска топлива с электронным управлением (EFI). Впереди находится и большой радиатор с вентилятором принудительного охлаждения, так что мотор надежно застрахован от перегрева. На 14-дюймовые легкосплавные диски надеты шины диаметром 27 дюймов. Мощные дисковые тормоза с армированными шлангами установлены на всех колесах.

В кабине — три кресла, оборудованных ремнями безопасности. Эргономика водительского места практически не отличается от автомобильной: руль удобно лежит в руках, до всех кнопок легко дотянуться, панель приборов полностью цифровая, легко читается и содержит всю необходимую информацию.

Трехместные версии постарше комплектуются 800-кубовым двигателем мощностью 60 л. с. или литровым мотором мощностью 72 л. с. Это тоже впрысковые V-twin с жидкостным охлаждением. Вдобавок к объему мотора здесь уже можно выбрать и закрытую кабину с дверями, полноценным остеклением, дворниками и омывателем на лобовом стекле, кондиционером и отопителем в салоне. В таком квадрик комфортно ездить и зимой, и дождливой осенью — грязь и снег с колес не попадут в салон.

Трехместные Aodes Workcross обладают хорошей геометрией:

длина — 3073 мм, ширина — 1651 мм, высота — 1981 мм, колесная база — 2108 мм.

В сочетании с внушительным дорожным просветом в 305 мм и почти безграничной энергоемкостью подвески, это дает возможность не обращать внимание на то, что находится под колесами: ухабистый грейдер, разбитая грунтовка, вспаханное поле — не важно, по кабине вы летать не будете, и позвоночник останется цел.

Особенно ценно, что при этом не страдает управляемость — при резких поворотах не чувствуется пугающих кренов, руль, оборудованный электросилителем, не вырывается из рук и позволяет чувствовать надежную связь с дорогой. Что касается тяги — на пониженной передаче даже 650-кубовый «сайд» охотно лезет в горку, ну а с литровым мотором можно буквально карабкаться на стену.

Шестиместные комплектации Aodes Workcross не оснащаются 650-кубовым двигателем, в остальном выбор тот же — 800 или 1000 «кубиков», открытый или закрытый салон. Второй ряд тут не детский — кресла те же, что и впереди, есть ремни безопасности, пассажиры могут держаться за мощный поручень.

Кстати, во всех версиях из сложной спинки среднего кресла можно устроить удобный столик с подстаканниками,



а под сиденьями закрепить вместительные переносные органайзеры.

Габариты шестиместных Workcross не располагают к езде по буеракам: длина — 3912 мм, колесная база — 2921 мм, то есть почти три метра. Их основная задача — отвезти охотников на точки, свозить туристов в лес на экскурсию, доставить рабочих на дальние площадки, однако и эти «крокодилы» совсем не беспомощны на ухабах. Благодаря плоскому днищу и прочному силовому каркасу, шестиместный Workcross, переваливаясь и задевая пузом, уверенно ползает по довольно сложному рельефу, к тому же с блокировками и сцепистой резиной ему не страшны вывешивания.

В общем, Aodes Workcross практически полностью закрывают потребности тех, кому нужен комфортный, полностью оснащенный SSV для работы, охоты, путешествий, экскурсий или проката, ну а компания Formula 7, которая возит к нам эти «сайды», имеет развитую дилерскую сеть, раскинувшуюся на полстраны, осуществляет сервис, снабжение запчастями, расходниками и отвечает за надежность двухлетней гарантией. □



С ПОЧИНОМ, «ЖИГУЛЕВСКАЯ МИЛЯ»!

В СЕРЕДИНЕ ФЕВРАЛЯ В ТОЛЬЯТТИ ПРОШЕЛ ПЕРВЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ СКОРОСТИ НА ЛЬДУ «ЖИГУЛЕВСКАЯ МИЛЯ – 2024»! В «ПРЕМЬЕРНОМ ПОКАЗЕ» ВЫСТУПИЛИ 139 ПИЛОТОВ ИЗ БОЛЕЕ ЧЕМ 20 ГОРОДОВ РОССИИ, А ТАКЖЕ ИЗ БЕЛАРУСИ □ ПРЕСС-СЛУЖБА ФЕСТИВАЛЯ «ЖИГУЛЕВСКАЯ МИЛЯ – 2024»





СЦЕНАМИ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ стали Жигулевское море и набережная Автозаводского района города, где организаторы дали участникам уникальную возможность биться за рекорды сразу на двух дистанциях. Это уже знакомая многим пилотам фестиваля скорости на льду «Байкальская миля» с дистанцией в 1642 метра, равной самой глубокой точке Байкала, и новая, «фирменная» дистанция «Жигулевской мили» в 1433 метра, равная длине конвейера завода АВТОВАЗ — титульного партнера.

Первым абсолютным рекордсменом в истории конкурса скорости на льду «Жигулевская миля» стал пилот Михаил Любимов из команды MOTORCITY. Кажется бы, лед и мотоцикл — понятия не совместимые, но на этом покрытии Михаил сумел разогнать свой мотоцикл MV Agusta F4 1000 на зачетной дистанции «Жигулевской мили» до 249,826 км/ч, зафиксировав рекордный показатель и в зачете «Мото».

С абсолютными рекордами в зачете «Формула Lada» с результатом 192,745 км/ч на «Жигулевской миле» и 192,312 км/ч на «Байкальской миле»

завершил программу фестиваля пилот команды Lada Sport Rosneft Владимир Шешенин, выступавший на автомобиле Lada Vesta Sport. Также с абсолютным рекордом на мотоцикле Suzuki Bi-King Turbo GSX 1300 ВКА промчался 1642 метра «Байкальской мили» пилот команды Baltic Rally Михаил Михин, развивший скорость 255,282 км/ч, результат, ставший рекордным для этой дистанции и в зачете «Мото». Но абсолютным рекордсменом за всю историю фестиваля скорости на льду с результатом 283,766 км/ч продолжает оставаться пилот Лев Гаряев из команды «пАдонки инжиниринг», выступающий на реактивной машине «100ЯК».

В широко представленном зачете «Авто» лучшим стал пилот Артур Туманов из белорусской команды Tesla Cars Belarus, управлявший Tesla Model S Plaid. На «Жигулевской миле» он развил скорость 238,142 км/ч, а на «Байкальской миле» — 239,115 км/ч. Продолжая тему экологии, нужно отметить, что главный эко-партнер «Жигулевской мили» — Росзаповедцентр Минприроды России — организовал совместно с участниками

фестиваля акцию в целях привлечения внимания к вопросу сохранения биоразнообразия страны. Команды выбрали себе в качестве талисмана один из редких видов животных и отразили его в своей одежде, оклейке автомобилей и мотоциклов. Руководитель Росзаповедцентра Дарья Мацук сама стала участницей первой «Жигулевской мили» и проехала на электрокаре Lixiang L9 со скоростью 162,627 км/ч на дистанции «Жигулевской мили» и с результатом 166,420 км/ч на трассе «Байкальской мили». Радует, что все больше обладателей электротранспорта не только заявляют на это мероприятие, но и показывают на нем высокие результаты.

Помимо дистанций «дрег-рейсинга» организаторы «Жигулевской мили» подготовили для участников еще один формат — гонку преследования на овальном треке. В этой дисциплине лучшее время прохождения круга, 30,974 секунды, показал Анатолий Ушаков на Husqvarna FC 250 из команды RMS Motorsport. Его сын, Василий Ушаков, стал самым молодым участником «Жигулевской мили» — юном



гонщику всего четыре года. Василий выступил на Каюо Mini 50 с результатом 41,531 км/ч на «Жигулевской миле» и показал 42,049 км/ч на «Байкальской миле». Это не единственная гоночная семья, которая побывала на премьерной «Жигулевской миле». На фестиваль скорости приехала российская автогонщица Наталья Гольцова со своим отцом, одиннадцатикратным чемпионом Советского Союза Владимиром Гольцовым, и дочерью Вирсавией, которая тоже приняла участие в заездах. Наталья и Вирсавия выступили за команду Goltsova Racing на Lada Kalina. Результат Натальи Гольцовой — 168,220 км/ч на «Жигулевской миле» и 163,095 км/ч на «Байкальской миле». Результат Вирсавии Гольцовой — 167,933 км/ч на «Жигулевской миле» и 164,106 км/ч на «Байкальской миле». Семейством Гольцовых звездный состав фестиваля «Жигулевская миля» не ограничился. Так, Владимир Черевань, действующий чемпион международной серии кольцевых гонок на исторических автомобилях и многократный победитель и призер различных автоспортивных соревно-

ваний, на своей двухлитровой «копейке» ВАЗ-21013 показал результат 185,830 км/ч на «Жигулевской миле» и 181,625 км/ч на «Байкальской миле».

По правилам конкурса, рекорды скорости можно ставить на самых разных транспортных средствах, соответствующих всем необходимым правилам безопасности. Пожалуй, самым необычным и запоминающимся на «Жигулевской миле» стал Сергей Артюшенко из команды «Сергея сварщика» на придуманной и собранной им остановке на колесах. Таких транспортных средств на этом мероприятии еще не было! Остановка показала результаты 36,955 км/ч на «Жигулевской миле» и 40,484 км/ч на «Байкальской миле».

Что касается дебютов серьезных, то заводская команда Lada Sport Rosneft впервые вывела на старт фестиваля

ралли-рейдовый автомобиль Lada Niva Sport T2 специальной подготовки, который стал самым быстрым в своем классе со скоростью 131,764 км/ч на «Жигулевской миле» и 134,808 км/ч

на «Байкальской миле». Также впервые обе «мили» проехала единственная в мире раллийная Lada Niva CNG с двигателем, работающим на метане, за рулем которой был Александр Орлов из команды ATC Motorsport. Результаты Александра — 101,524 км/ч на «Жигулевской миле» и 102,442 км/ч на «Байкальской миле». Был в стартовом протоколе и паровой мотоцикл технологии 1784 года Алексея Ильдудова из команды «Леха романтик», в таблице рекордов которого — 23,610 км/ч на «Жигулевской миле» и 36,616 км/ч на «Байкальской миле», а также полностью деревянный кастом-мотоцикл «Грут» Михаила Крапля из Motorcity & Murman Riders. Результаты Михаила — 131,097 км/ч на «Жигулевской миле»



и 132,018 км/ч на «Байкальской миле». И это далеко не полный список рекордов, установленных на первой «Жигулевской миле»!

Теперь о тех, благодаря кому этот фестиваль скорости состоялся. Организаторы конкурса благодарят за оказанную помощь и поддержку Правительство Самарской области, Администрацию городского округа Тольятти и титульного партнера АО «АВТОВАЗ». А также выражают благодарность губернатору Самарской области Азарову Дмитрию Игоревичу, главе Администрации городского округа Тольятти Ренцу Николаю Альфредовичу, заместителю главы Администрации Гильгулину Григорию Владимировичу, министру туризма Самарской области Артуру Игоревичу Абдрашитову, президенту АО «АВТОВАЗ» Максиму Юрьевичу Соколову и директору АО «СПКБ Техно» Максиму Анатольевичу Тугучеву. Партнерскую поддержку фестивалю скорости «Жигулевская миля — 2024» оказали СПКБ Техно «ПриТЯГательный завод», Группа компаний «ЭкоВоз» и ТИЦ Самарской области. □





ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

В ассортименте моторных масел KATANA появилось новое масло KATANA Makuri C3 LL 5W-30. Это высокотехнологичное полностью синтетическое моторное масло с ПАО отличается от стандартных масел уровня ACEA C3 увеличенной антиокислительной способностью, контролем отложений, повышенной очисткой поршней и смазывающей способностью. Масло изготавливается на основе пакета присадок со стабильным загустителем, которые обеспечивают возможность применения с повышенным интервалом замены (до 30 000 км). KATANA Makuri C3 LL 5W-30 разработано для сервисного обслуживания бензиновых и дизельных двигателей легковых автомобилей последнего поколения, оснащенных турбонаддувом и непосредственным впрыском, оно подходит для экологических двигателей уровня Евро-6 и ниже, с катализаторами и фильтрами сажевых частиц (DPF).

Современные двигатели оснащены очень чувствительной системой нейтрализации отработавших газов, а сера и фосфор в выхлопе снижают эффективность работы каталитического нейтрализатора. Сульфатная зола откладывается на элементах сажевого фильтра, что приводит к увеличенному расходу топлива и снижению мощности двигателя. KATANA Makuri C3 LL 5W-30 содержит до двух раз меньше сульфатной золы, серы и фосфора, продлевая срок службы устройств по нейтрализации отработавших газов. Благодаря применению синтетических базовых масел с низкой испаряемостью (тест NOACK), масло KATANA Makuri C3 LL 5W-30 характеризуется низким расходом на угар, что снижает объем доливки масла в двигателе от одного до двух литров, в зависимости от условий эксплуатации и интервалов замены. Также синтетические базовые масла, использованные в KATANA Makuri C3 LL 5W-30, обеспечивают высокие низкотемпературные характеристики, что делает масло более универсальным для применения в различных климатических регионах. С использованием высококачественного загустителя обеспечивается минимальная потеря вязкости, которая имеет решающее значение для поддержания смазочной пленки на деталях и предотвращения их износа. Повышенное количество антиокислительных компонентов способствует контролю образования и нейтра-

лизации кислот, обеспечивая высокий уровень противоизносных свойств. Высокоэффективные моюще-диспергирующие присадки надежно удерживают сажу и загрязнения во взвешенном состоянии, предотвращая отложения на поршнях, что обеспечивает исключительную чистоту двигателя.



И КАМЕРЫ, И НАРУШИТЕЛИ ПДД ПОД ПРИСМОТРОМ

Дорожные радары становятся все «тише» по уровню излучения, засечь их трудно даже дорогим радар-детекторам. Комбо-устройство Neoline SHADOW с Wi-Fi располагает одним из самых эффективных приемников и радар-детектором нового поколения. В модели также есть GPS-информатор с ежедневно обновляемой базой координат расположения камер. За высококачественную съемку Full HD отвечает матрица Sony и антибликовый CPL-фильтр. Важной особенностью устройства является простое управление со смартфона через подключение Wi-Fi.

ПО ПУТИ ЛОКАЛИЗАЦИИ

Дочернее общество ПАО «Соллерс», ООО «Компоненты Системы Безопасности», получило льготный заем в размере 1,2 млрд рублей от Фонда развития промышленности (ФРП) на локализацию производства компонентов систем пассивной безопасности. В рамках проекта на территории индустриального парка УАЗ будет налажен выпуск критически важных для автомобилестроения комплектующих – подушек безопасности, рулевых колес, ремней безопасности и электронных блоков управления системой. Серийное производство будет запущено в 2025 году.

Средства льготного займа ФРП, привлеченные по программе «Автокомпоненты», будут направлены на приобретение нового технологического оборудования: пенозаливочных машин, линий по сборке компонентов, раскроечного и швейного оборудования, линии по монтажу печатных плат и сборке блоков управления системы пассивной безопасности, а также испытательного оборудования для проверки всех компонентов и изделий. Потребителями продукции станут предприятия группы «Соллерс», а также другие российские производители легковых и легких коммерческих автомобилей. Проект предусматривает создание более 200 новых рабочих мест, а общая сумма инвестиций составит 1,5 млрд рублей.



ТЕПЕРЬ И ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДОВ

Компания KAMA TYRES выходит на велосипедный рынок и представляет новый бренд шин KAMA VELTA. В ассортименте представлено пять линеек, предназначенных для комплектации городских, детских, подростковых, складных и других велосипедов.

KAMA VELTA HT (110) для городских и детских велосипедов. Шины диагональной конструкции, камерные, с дорожным рисунком протектора. Новая линейка обеспечивает комфортное вождение и хорошее управление на дорогах любой категории. Конструкция с гладким протектором снижает сопротивление качению, а также увеличивает площадь контакта шины с дорогой, повышает способность выдерживать большие нагрузки, подходит для мягкой поверхности. Уникальный направленный дизайн с узором не только повышает эстетику шины, но и улучшает сцепление шин с дорогой, повышает безопасность на высокой скорости. Применение высокопрочного корда позволяет обеспечить надежность слою каркаса шины на протяжении всего срока эксплуатации.

KAMA VELTA HT (120) — классические дорожные шины, обеспечивающие комфортное вождение и хорошее управление. Конструкция с гладким протектором шины снижает сопротивление качению, а также увеличивает площадь контакта с дорогой, повышает способность выдерживать большие нагрузки, подходит для мягкой поверхности. Уникальный дизайн с округлыми шашками, подобно рыбьей чешуе, не только повышает эстетику шины, но и улучшает сцепление шин с дорогой, повышает безопасность на высокой скорости. Направленный рисунок, расположенный плотными полукруглыми

блоками, обеспечивает снижение уровня шума. Применение высокопрочного корда позволяет обеспечить надежность слою каркаса шины на протяжении всего срока эксплуатации.

KAMA VELTA MT (210) — шины повышенной проходимости для подростковых, городских и складных велосипедов, которые обеспечивают комфортное вождение и хорошее управление на дорогах любой категории. Блочный объемный протектор усиливает связь между велосипедом и дорогой. Уникальный дизайн с направленными в сторону вращения многоранними шашками не только повышает эстетику шины, но и улучшает сцепление шин с дорогой, увеличивает проходимость и повышает безопасность на высокой скорости. Применение высокопрочного корда позволяет обеспечить надежность слою каркаса шины на протяжении всего срока эксплуатации.

KAMA VELTA MT (220) — шины повышенной проходимости, которые обеспечивают комфортное вождение и хорошее управление на дорогах любой категории. Оптимизированный рисунок канавок вместе с многоранними шашками обеспечивает хороший дренаж и самоочищаемость шины. Уникальный дизайн с направленными в сторону вращения ромбовидными шашками улучшает сцепление шин с дорогой и повышает безопасность на высокой скорости. Применение высокопрочного корда позволяет обеспечить надежность слою каркаса шины на протяжении всего срока эксплуатации.

KAMA VELTA AT (300) — линейка универсальных дорожных шин, которые обеспечивают комфортное вождение и хорошее управление на дорогах любой категории. Гладкий протектор по центру комбинируется с грунтозащитами в плечевой зоне шины, что снижает сопротивление качению и увеличивает накат на ровном покрытии, повышает проходимость и управляемость на грунте и бездорожье, хорошо предотвращает боковое скольжение шины, обеспечивая легкую и комфортную езду. Уникальный дизайн с плотно и аккуратно расположенным рисунком протектора обеспечивает низкий уровень шума и улучшает сцепление шин с дорогой, повышает безопасность на высокой скорости. Применение высокопрочного корда позволяет обеспечить надежность слою каркаса шины на протяжении всего срока ее эксплуатации. Все шины новых линеек разработаны для применения на дорожных велосипедах для различных категорий дорог в районах с умеренным климатом при температуре окружающей среды от -10 до +45 °С. Шины диагональной конструкции, камерные, черные, с универсальным рисунком протектора.



ЯРКИЕ И НАДЕЖНЫЕ

Бренд MEGAPOWER представил новое направление в ассортименте продуктов — галогенные автомобильные лампы для легковых автомобилей и грузовиков.

H3. Эта линейка галогенных ламп относится к классическому типу освещения для транспортных средств. Она разработана в полном соответствии с отраслевыми стандартами и нормативами. Лампы обеспечивают оптимальные показатели освещенности и равномерного распределения светового потока. Применение высококачественных материалов в корпусе и на защитных покрытиях обеспечивает повышенную устойчивость к вибрациям, перепадам температур и гарантирует продолжительный срок службы. В ассортименте представлены лампы с цветовой температурой от 1800 до 3100 К.

H7. Линейка галогенных ламп для путешествий и загородных поездок, которая обеспечивает комфортное вождение в условиях плохой видимости. Благодаря увеличенной на 50 и 120 % яркости светового луча, по сравнению с бюджетными лампами накаливания, эти лампы подходят для дорог с недостаточным уличным освещением, а также загородных дорог. Лампы отличаются повышенной прочностью и вибростойкостью, что важно при езде по неровным дорогам вне населенных пунктов. Оптимизированная система охлаждения обеспечивает длительный срок службы. В ассортименте представлены лампы с цветовой температурой от 3130 до 3400 К.

H4. Линейка галогенных ламп Blue White, обеспечивающих свечение белого цветового спектра. Благодаря технологии формирования светового луча и максимальной светотдаче, такие лампы излучают холодный бе-



лый свет с цветовой температурой 4300 К. Это позволяет получить улучшенную область освещения при движении в сухих погодных условиях. Конструкция ламп разработана специально с повышенными характеристиками вибро- и ударопрочности, а также защищенности от пыли и влаги. Используемые материалы и технологии гарантируют длительный срок службы даже в жестких условиях эксплуатации.

H27. Эта линейка галогенных ламп, благодаря технологии Long Life, отличается долговечностью и надежностью при активной эксплуатации. Разработка инженеров позволила увеличить срок службы ламп в два раза по сравнению со стандартными аналогами. Этого удалось достичь благодаря комплексному подходу. Во-первых, были усовершенствованы материалы корпуса с применением сплавов повышенной прочности, стойких к деформациям и трещинам даже при сильных перепадах температур. Во-вторых, конструкция ламп оптимизирована с точки зрения тепловых режимов — была усилена система охлаждения и применены жаростойкие материалы в критических зонах. В ассортименте представлены лампы с цветовой температурой от 2800 до 3100 К.

S27. Линейка галогенных ламп HEAVY DUTY разработана специально для транспорта, эксплуатируемого в тяжелых условиях. Лампы имеют усовершенствованную конструкцию с учетом повышенных нагрузок на детали крепления, вибраций при движении, а также загрязнения и абразивного износа от пыли и грязи. Корпус изготовлен из алюминиевого сплава устойчивого к деформациям и сколам. Кварцевое стекло с повышенными характеристиками прочности имеет защитный UV фильтр. Благодаря оптимизации теплоотвода и защите электронных компонентов, ресурс работы ламп в среднем на 30 % выше аналогов. В ассортименте MEGAPOWER представлены лампы с цветовой температурой 2800 К.



ОТ ВИЛКИ ДО КАРЕТКИ

КАЧЕСТВЕННОЕ И СВОЕВРЕМЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ МОТОЦИКЛА – ГАРАНТИЯ ЕГО НАДЕЖНОЙ И ДОЛГОВЕЧНОЙ РАБОТЫ. ДОСТУПНЫЙ В РОССИИ АССОРТИМЕНТ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ПОЗВОЛЯЕТ ОХВАТИТЬ ВСЮ ПОТРЕБНОСТЬ В СПЕЦИФИЧЕСКИХ ПРОДУКТАХ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В ТЕХНИКЕ ДЛЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА. ПОГОВОРИМ О ВЫБОРЕ МАСЕЛ ДЛЯ ДВУХКОЛЕСНЫХ ДРУЗЕЙ □ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ □ ФОТО NORD OIL

■ В 2023 году в России реализовано 1760 тонн смазочных материалов, из которых на долю продуктов для легкомоторной техники пришлось 6,5%, посчитали в консалтинговой компании В2Х. И это серьезная цифра! Эксперты отмечают возросшую конкуренцию в розничном сегменте. Взлет цен на смазочные материалы, связанный с санкциями и ростом курса валют, приводит потребителей к решению нетривиальной задачи по подбору аналогов ранее используемых импортных масел на продукцию российского производства.

Меняется и модель потребления. Сегодня лучшее масло для мотоцикла не то, на этикетке которого логотип иностранного производителя или высокая цена. В конечном счете, только рабочие свойства имеют значение. О каких свойствах идет речь? Если говорить

о моторном масле, то оно должно обеспечивать надежную защиту поверхностей трения от износа и задиров, при этом быть термически устойчивым, стойким к окислению, пенообразованию, испарению. Кроме этого, от масла требуется совместимость с резиновыми и полимерными уплотнительными элементами.

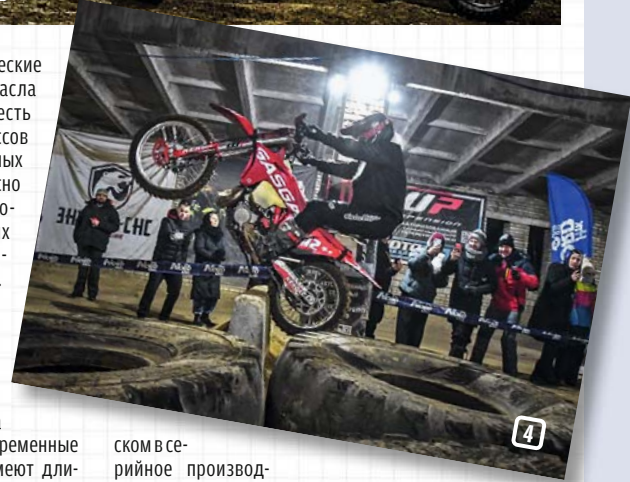
Важно, что масло, которое предназначено только для мототехники, не содержит антифрикционных присадок. Это делается для того, чтобы не буксовало сцепление, работающее в масляной ванне, объясняют эксперты «НТК Нордоил», молодой компании, производящей расходные материалы для автомобильной и специальной техники. Последнее время российский бренд

много внимания уделяет потребительскому сегменту – разрабатывает масла и спецжидкости, применяемые в технике для активного отдыха. В компании считают это направление перспективным. И уже сейчас предлагают самую широкую продуктовую линейку в своем сегменте.

Актуальное предложение для мотолюбителей и профессионалов включает минеральные (Moto Luxus), полусинтетические (Moto Voyage) и синтетические (Moto Sport) масла, которые разработаны для использования в четырехтактных двигателях мототехники со сцеплениями, работающими в масляной ванне – всего 19 продуктов, отличающихся вязкостью и эксплуатационными характеристиками.

ВАЖНО, ЧТО МАСЛО, КОТОРОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНО ТОЛЬКО ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ, НЕ СОДЕРЖИТ АНТИФРИКЦИОННЫХ ПРИСАДОК.





- 1 2 «НТК Нордоил» спонсирует ежегодный кубок по эндуро.
- 3 4 Жесткие условия мотогонки – лучший тест для масел.
- 5 Масла Nord Oil для мотоциклов, скутеров и квадроциклов.

Владельцам скутеров, мопедов и другой легкой мототехники «НТК Нордоил» адресует масла Nord Oil Scooter на полусинтетической (Synt S) и синтетической (Synt F) основе, в линейке – девять продуктов, включая масла для двухтактных двигателей. Отметим главную особенность двухтактников – использование бензо-масляной смеси в качестве горючего. Поскольку масло сгорает вместе с топливом, оно должно быть устойчивым к образованию твердых отложений и большого количества дыма, который появляется во время сгорания. Учли в Nord Oil и запросы картингистов: для двухтактных моторов простейших гоночных машин без кузова разработано синтетическое масло Nord Oil Kart 2T Synt F.

В ассортименте «НТК Нордоил» также присутствуют специальные решения для квадроциклов и вездеходов. Речь идет о полусинтетических маслах Nord Oil ATV Quad Bike 2T и 4T. Особенность этой линейки – повышенная термоокислительная стабильность. Такое свойство обусловлено характером работы внедорожной техники: малыми скоростями, а значит, менее интенсивным охлаждением.

Подавляющее число моделей мототехники имеют коробку передач, интегрированную с двигателем, где используется одна масляная ванна, то есть весь силовой агрегат смазывается моторным маслом. Однако некоторые мотоциклы имеют КП с отдельной масляной ванной. Такие решения нуждаются в специализированных трансмиссионных маслах, причем в ряде случаев совместимых с фрикционными материалами сцепления. Различных конструкций множество, для большинства из них инженеры «НТК Нордоил» уже нашли подходящее решение: в ассортименте российского

бренда имеются синтетические и полусинтетические масла Nord Oil Motogear – шесть продуктов разных классов вязкости, рекомендованных к использованию, согласно требованиям производителей, в трансмиссиях мотоциклов, скутеров, мопедов и другой мототехники. Заметим, этот вид технических жидкостей, как правило, отличается большим уровнем антифрикционных и антикоррозионных добавок, чем моторные масла. Периодичность замены масла в КП зависит от конкретной модели мотоцикла и четко прописана в мануале. Впрочем, современные трансмиссионные масла высокого класса имеют длительный срок хранения и более длительный срок службы, следовательно, используя таковые, можно менять масло реже.

А вот периодичность замены масла в рулевой вилке зависит от стиля езды. То есть если мотоцикл используется на бездорожье, часто ездит по проселочным дорогам, где вилка активно работает, то замена должна производиться чаще, если в основном трасса, ровный асфальт, то жидкость прослужит дольше. Для полной замены в обоих перьях обычно хватает одного литра.

К сезону 2024 года «НТК Нордоил» выпустило новую линейку спецжидкостей Fork Fluid, предназначенных для вилок и амортизаторов. Сегодня в линейке – пять продуктов разной вязкости. Все они изготовлены на основе комбинации синтетических и гидрокрекинг-базовых масел, имеют высокие вязкостно-температурные характеристики и превосходные характеристики демпфирования. В компании отмечают, что перед запу-

ском в серийное производство жидкости Fork Fluid тестировались в жестких условиях мотогонки. Близость «НТК Нордоил» к техническим видам спорта подтверждается поддержкой российского ежегодного кубка по гонкам эндуро: Nord Oil является его титульным спонсором.

Если рассматривать смазку мотоцикла от вилки до каретки, как было анонсировано в заголовке, то следует еще упомянуть обслуживание цепи привода – ее чистку и смазку. Для удаления старой смазки можно воспользоваться специальными смывками или обычным керосином. Новый эксплуатационный материал, согласно технической документации к цепям – обычное трансмиссионное масло. Но более целесообразно использовать специальные средства, стойкие к вымыванию водой. В ассортименте Nord Oil такие продукты точно появятся: уже в этом году компания планирует запустить производство пластичных смазок. □



5



КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

ЗАПАС ХОДА – 1200 КМ

«Сторк» выводит на российский рынок новый газовый грузовик Dayun CGC 4180 с колесной формулой 4x2. В планах официального импортера поставить до конца 2024 года 500 единиц такой техники. Двухосный седельный тягач оснащен двигателем Weichai WP13NG430E51 мощностью 430 л. с., механической 12-ступенчатой коробкой передач. Машина работает на сжиженном или сжатом метане: на Dayun CGC 4180 устанавливаются два бака по 450 л для сжиженного или восемь 130-литровых баллонов для компримированного природного газа. Новинка оснащена итальянским газовым оборудованием Landi Renzo (КПГ) или Auyun (СПГ) китайского производства. На одной заправке грузовик проходит до 1200 км. По расчетам производителя, стоимость 1 км пути составляет 12 рублей – почти вдвое меньше, чем затраты для дизельного грузовика.

Машина оборудована электронными комплексами для безопасного вождения: системами курсовой устойчивости (ESP) и предупреждения о препятствиях впереди, камерами кругового обзора и EBS. Во вместительной кабине установлены сиденья с подогревом и вентиляцией, бортовой компьютер, multifunctionальное рулевое колесо, предусмотрены две системы кондиционирования, магнитола на операционной системе Android. В зоне отдыха находятся два спальных места, в наличии ящики для хранения вещей. Автомобиль производится на китайском предприятии Dayun Auto в городе Юнчэнь провинции Шаньси, где базируется штаб-квартира Dayun Group.



ПЛЮС-САЙЗ

Ярославский моторный завод начал серийное производство средних дизельных двигателей ЯМЗ-537 увеличенной размерности (110x135 мм). Это 6-цилиндровые дизели из семейства рядных двигателей ЯМЗ-530, являющиеся дальнейшим развитием моторов серии ЯМЗ-536. За счет роста рабочего объема с 6,65 до 7,7 л, их максимальная мощность выросла с 330 до 360 л. с., а максимальный крутящий момент достигает 1500 Нм. Величина удельного расхода топлива при этом не изменилась. На двигателях ЯМЗ-537 применена система подачи топлива аккумуляторного типа с микропроцессорным управлением. Ее компоненты производятся на Ярославском заводе дизельной аппаратуры.



Двигатели ЯМЗ-537 увеличенной размерности предназначены для установки на сельскохозяйственную технику, тяжелые грузовые автомобили, городские и пригородные автобусы большого класса. Моторы соответствуют международным нормативам 5-го экологического класса, что достигается применением системы избирательной каталитической нейтрализации отработавших газов (SCR). Двигатели семейства ЯМЗ-530 имеют высокую ремонтопригодность, в полном объеме обеспечены запасными частями во всех регионах эксплуатации. Ресурс новых двигателей – до 1 млн км.

ЕЩЕ ДОСТУПНЕЕ

«Соллерс» сообщает о старте собственной специальной программы: при покупке пикапа Sollers ST6 в лизинг клиент получает выгоду в размере 100 тысяч рублей. Дополнительно на пикап бренда распространяется действие государственной программы льготного лизинга, предоставляющей выгоду в 10 % от первоначальной цены автомобиля. Минимальная стоимость Sollers ST6 с учетом обеих программ составит 2 млн 60 тысяч рублей. При покупке пикапов бренда с заключением договора лизинга выгода в 100 тысяч рублей предоставляется как физическим, так и юридическим лицам.

У дилеров Sollers ST6 представлен в варианте с дизельным двигателем мощностью 136 л. с. и бензиновым агрегатом мощностью 177 л. с. Пикап имеет солидный арсенал систем безопасности, включающий две подушки безопасности, ABS+EBD, ESC и ассистента старта на подъеме.

На выбор покупателям Sollers ST6 предложены две комплектации – Base и Comfort. Перечень оснащения версии Base включает кондиционер, круиз-контроль, бортовой компьютер, аудиосистему, подогрев передних сидений и многое другое. Комплектацию Comfort дополняют кожаная отделка руля и сидений, бесключевой доступ, мультимедийная система и камера заднего вида. Заводская гарантия на пикап Sollers ST6 составляет три года или 150 тыс. км – в зависимости от того, что наступит ранее.



ОТ РЕМОНТА К ПРОИЗВОДСТВУ

«Ремдизель» запустил в Набережных Челнах Республики Татарстан серийное производство двигателей для грузовиков КАМАЗ. Инвестиции в модернизацию составили 300 млн рублей, из которых 235 млн рублей по программе «Комплектуемые изделия» предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП).

Ранее «Ремдизель» проводил только капитальный ремонт двигателей внутреннего сгорания для грузового транспорта. После модернизации и приобретения нового современного оборудования предприятие приступило к серийному выпуску двигателей.

В декабре 2023 года компания отгрузила в интересах КАМАЗа первую партию двигателей в объеме более 180 штук. В планах компании на этот год выпустить более 1000 силовых агрегатов, а с 2025 года выйти на ежегодный объем 1600 единиц.

Выпускаемые ДВС имеют двухрядное размещение восьми цилиндров. Двигатели развивают мощность до 260 л. с., оборудованы турбонаддувом и топливной аппаратурой от других заемщиков ФРП – «Ярославского завода дизельной аппаратуры» и «Алтайского завода прецизионных изделий». В производстве ДВС применяются исключительно российские компоненты, уровень локализации составляет 100 %. Двигатели устанавливаются на грузовых и специализированных автомобилях на базе шасси КАМАЗ.

ВОСЕМЬ САМОСВАЛОВ В ЛИЗИНГ

В Екатеринбурге прошла торжественная передача восьми самосвалов Sitrak C7H MAX 8x4 новой модификации «Уральскому трубному заводу». Технику поставил официальный дистрибьютор компания «Русбизнесавто».

Самосвалы приобретены в лизинг для перевозки инертных материалов. Техника оснащена скальным кузовом из износостойкой стали К 450 (аналог Hardox 450 SSAB), толщина днища – 12 мм. Эффективность выгрузки достигается за счет специально спроектированного заднего борта.

Самосвал обладает повышенной проходимостью за счет колес увеличенного обода (R24). Чтобы техника легко справлялась с повышенным сопротивлением качению в условиях больших уклонов и плохого дорожного покрытия, выбраны мосты с передаточным числом 5,92.

Дистрибьютор Sitrak в России предоставляет 12 месяцев полной гарантии плюс 12 месяцев на силовую линию без ограничения пробега на тягачи и самосвалы. Клиентам доступно сервисное обслуживание в 13 дилерских центрах «Русбизнесавто» и 60 авторизованных СТО в разных регионах страны.



НАПРОКАТ

Группа компаний «Сотранс» запускает услугу по операционной аренде полуприцепов Sotrans Wallaroo. В течение 5 лет компания планирует сдать в аренду порядка 30 000 полуприцепов.

Стоимость аренды полуприцепов Sotrans Wallaroo начинается от 120 000 рублей в месяц, срок аренды – от 1 месяца.

В арендный платеж включены каско, регулярное техническое

и сервисное обслуживание, в том числе замена расходных материалов и шин при естественном износе.

В рамках развития направления ГК «Сотранс» приобрела шесть технических баз в разных регионах России, помимо основной площадки в Ленинградской области. Новые базы открыты в Москве и Московской области, Елабуге (Татарстан), Ачинске (Красноярский край), Миллерово (Ростовская область). На площадках будет вестись сборка полуприцепов, техническое обслуживание, а также непосредственно оформление услуг аренды. В планах компании дальнейшее увеличение присутствия в регионах России, в том числе в Сибирском федеральном округе.

В 2025 году компания планирует расширить направление и запустить услугу по аренде контейнеровозов и изотермических полуприцепов.

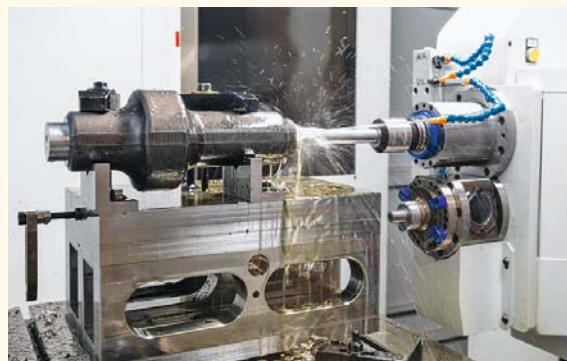
И СНОВА «КИТАЕЦ»

МЗ «Тонар» в январе начал продажи новой модели седельного тягача FAW Oгух с колесной формулой 6x4. Трехосный грузовик снаряженной массой 9300 кг оснащен двигателем Weichai WP12.460E50 экологического класса Евро-5 мощностью 460 л. с. и автоматической коробкой передач Fast с передаточным числом главной передачи 3,077.

В базовой комплектации новинка оборудована тормозной системой Knorr Bremse с ESC и EBS, а также ретардером. Машина оснащена камерами кругового обзора и слепых зон, увеличенными зеркалами с электрообогревом, светодиодными фарами. Помимо этого, данная модификация комплектуется коробкой отбора мощности.

Кабина с ровным полом шириной 2495 мм, внутренней высотой 2050 мм оснащена 4-точечной пневматической подвеской. Многофункциональный руль, водительское сиденье Ggattmer на пневмоподушке с функцией подогрева, два полноценных спальных места шириной 90 см, встроенный холодильник и панорамный люк с электроприводом обеспечивают высокий уровень комфорта водителя. Кабина утеплена специальным теплоизоляционным материалом, хорошо сохраняющим тепло в непогоду и значительно повышающим шумо- и виброизоляцию.

Дистрибуцией тягачей серии Oгух занимается МЗ «Тонар», компания развивает в России сеть официальных дилеров, которая насчитывает порядка 60 центров.



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ

«Ростсельмаш» открыл в Ростове-на-Дону новый завод по производству трансмиссий, мостов и редукторов для тракторов, комбайнов и дорожно-строительной техники. Мощности предприятия позволяют ежегодно изготавливать компоненты в количестве, достаточном для выпуска порядка 3700 тракторов всех серий.

Общие инвестиции в организацию производства превысили 10 млрд рублей. Из них 5 млрд рублей в виде льготного займа предоставил Фонд развития промышленности.

«Ростсельмаш» начал организацию производства трансмиссий в 2019 году. В августе 2020 года первые механические КП собственной сборки начали устанавливать на тракторы серии 2000, осенью того же года был начат выпуск дифференциалов для тракторов серии 3000. В 2021 году компания углубила производство КПП, освоив механическую обработку корпусных деталей из российского литья, а в 2022–2023 годах организовала производство валов и шестерен, мостов и редукторов для тракторов и комбайнов.

До 2026 года компания планирует начать выпуск автоматических коробок передач для тракторов и дорожно-строительной техники, расширить линейку мостокомплектов и зубчатых деталей для комбайнов. На этом этапе, благодаря займу ФРП, будет закуплено более 120 единиц оборудования. На предприятии создано 380 рабочих мест, в 2024 году их число увеличится до 513.





ОТКРЫТАЯ НИША

В РОССИИ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОЛУПРИЦЕПОВ. ЗАВОД, ОТКРЫТЫЙ НА ТЕРРИТОРИИ СВОБОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ «АЛАБУГА» В ТАТАРСТАНЕ, БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ ТЕНТОВАННЫЕ МОДЕЛИ ПОД БРЕНДОМ WAGNERMAIER. ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО ТЕХНИКА ЧАСТИЧНО ЗАМЕНИТ ПРОДУКЦИЮ ЕВРОПЕЙСКИХ КОМПАНИЙ, УШЕДШИХ С РОССИЙСКОГО РЫНКА

□ АЛЕНА КЕЧИНА □ ФОТО АВТОРА

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС «Вагнермайер Руссланд» начал производство на территории ОЭЗ «Алабуга» в августе 2023 года. Компания была основана в рамках совместного предприятия с ведущим европейским производителем магистральной техники, имя которого не называется. Инвестиции в проект составили 745 млн рублей. Партнеры намерены локализовать на территории России производство полуприцепов в соответствии с европейскими стандартами качества, надежности и безопасности, к которым привыкли российские грузоперевозчики. Чтобы обеспечить независимость от иностранных поставщиков, снизить себестоимость, а также компенсировать затраты на утилизационный сбор, планируется достигнуть уровня локализации в 75%. По словам исполнительного директора ООО «Вагнермайер Руссланд» Рустама Субханкулова, уже запущены шесть совместных НИОКР, направленных

на использование российских комплектующих.

Высокоавтоматизированное производство, специализирующееся на тентованных полуприцепах, разместилось на площади 9500 м². Оборудованы линии заготовки металлоконструкций, сварки, окраски, сборки и проверки качества перед отгрузкой — всего 24 участка. Все рабочие места включены в единую систему управления производством, отслеживающую в режиме онлайн складские остатки, себестоимость каждого изделия, производительность труда каждого сотрудника.

В производственной программе — штормо-бортовые прицепы стандартной (13,5 м) и увеличенной (16,5 м) длины, в том числе четырехосные. Удлиненные модели приобретают для внутривос-

сийских перевозок, поскольку разрешенная длина автопоезда у нас больше, чем в Европе. Ограничение модельного ряда способствует повышению эффективности производства, считают в компании. И правильно, ведь для конкуренции с «европейцами» важно снижение себестоимости.

Для изготовления металлоконструкций используется черный металлопрокат «Северстали», в том числе высокопрочный прокат Powerform и Powerweld. Заготовки раскраиваются на станке лазерной резки с использованием кислорода. Технология обеспечивает высокое качество реза, что позволяет исключить дополнительную операцию обработки кромки. Непосредственно для изготовления лонжеронов рамы применяются гибочный станок усилием

В ПОЛУПРИЦЕПАХ WAGNERMAIER ИСПОЛЬЗУЮТСЯ КОМПОНЕНТЫ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ БРЕНДОВ.





225 тонн. Использование высококачественных материалов и передовых сварочных технологий позволяет полуприцепам Wagnermaier держать оптимальный баланс небольшой собственной массы без потери надежности. Например, снаряженная масса трехосного полуприцепа составляет 6,5 тонн, из них 2,2 тонны приходится на раму.

У полуприцепов Wagnermaier оригинальное исполнение лонжеронов — гусачная часть выполнена с двойной стенкой. Это позволяет значительно усилить зону седельно-сцепного устройства. Другой новацией является эргономичная система крепления груза на внешней раме. В отличие от европейских аналогов Schmitz Cargobull и Wielton, рейка с отверстиями для крепежа выполнена более эргономично, на нее не попадают загрязнения с улицы, и отсутствуют пустоты для скопления грязи изнутри. Кстати, эти разработки запатентованы.

Гордость завода — окрасочный комплекс из четырех камер, где производится грунтование, нанесение эмали и сушка. В сочетании с дробеструйной обработкой, которая избавляет раму от нагара, ржавчины и технологических жидкостей, это обеспечивает высокое

качество покрытия.

Участок сборки шасси представляет собой две линии по четыре поста, оборудованных кантователями. Здесь производится монтаж жгутов электрооборудования и установка элементов пневмосистемы. Далее — монтаж осевых агрегатов. В полуприцепах Wagnermaier используются компоненты ведущих мировых брендов: тормозная система WABCO с модулятором TEBS-E, оси SAF или BPW, светотехника Aspoeck. После установки осей, на раму укладывается настил из березовой фанеры, предприятие получает этот материал от российского поставщика. Важно отметить, что у полуприцепов Wagnermaier сплошной пол, это говорит об использовании сложных конструктивных решений.

Пост окончательной сборки. Здесь монтируется тент, программируется тормозная система и крепится дополнительное оборудование. Завершается производство каждого сделанного полуприцепа

- 1 Высокоавтоматизированное производство, специализирующееся на тентованных полуприцепах, разместилось на площади 9500 м².
- 2 Современный малярный комплекс обеспечивает высокое качество покрытия.
- 3 У полуприцепов Wagnermaier оригинальное исполнение лонжеронов — гусачная часть выполнена с двойной стенкой.
- 4 Дробеструйная обработка производится оператором вручную.
- 5 Эргономичная система крепления груза на внешней раме разработана инженерами Wagnermaier.

тщательной проверкой качества изготовления. К клиентам изделия отправляются с закладными под коники, большим инструментальным ящиком, баком для воды и корзиной на два запасных колеса.

Производственные мощности предприятия рассчитаны на выпуск 3000 полуприцепов при работе в три смены, создано 250 рабочих мест. В ближайшие пять лет «Вагнермайер Руссланд» собирается изготовить 9000 полуприцепов для своего дистрибьютора, компании «Полуприцеп. рф», входящей в число лидеров российского рынка аренды и лизинга прицепной техники. □



РУСИФИКАТОР

«РУСЛАЙНЕР-728» ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 7,2 М
НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2024 Г. ЦЕНА: ОТ 4,5 МЛН ₽

ШАССИ КИТАЙСКОГО ГРУЗОВИКА DONGFENG CAPTAIN-T ПОЛУЧИЛО РОССИЙСКУЮ НАДСТРОЙКУ. КОМПАНИЯ «ШВАБЕ-СПЕЦАВТО» ПОСТРОИЛА ПРОТОТИП АВТОБУСА МАЛОЙ ВМЕСТИМОСТИ «РУСЛАЙНЕР-728» — ДЕБЮТНОЙ МОДЕЛИ СЕМЕЙСТВА, КОТОРОЕ БУДЕТ ВКЛЮЧАТЬ ГОРОДСКИЕ, ТУРИСТИЧЕСКИЕ И ДАЖЕ МЕЖДУГОРОДНИЕ ВЕРСИИ **□ МАКСИМ ПРИХОДЬКО □ ФОТО АВТОРА**

СОВРЕМЕННО И НЕДОРОГО — В КОМПАНИИ «ШВАБЕ-СПЕЦАВТО» ИДУТ НАВСТРЕЧУ актуальным запросам перевозчиков. Автобус обещает быть доступным — ориентировочная цена на новинку начинается от 4,5 млн рублей.

Представитель компании «Швабе-СпецАвто» Андрей Жбанников рассказал, что прототип был создан за рекордные 2,5 месяца. Столь короткие сроки объясняются тем, что в сегменте автобусов малого класса по-прежнему правят бал российские модели. В 2023 году в России

по оценке «Автостат Инфо» было продано 17 069 новых автобусов, и из общего объема всей техники 76% пришлось на технику российского производства. Вот почему производители «Руслайнера» решили взбодрить рынок.

«Швабе-СпецАвто» — совместное предприятие холдинга «Швабе» Госкорпорации Ростех и завода спецавтомобилей «Промышленные технологии» («Промтех»). Ранее «Промтех» уже занимался производством машин для перевозки пассажиров, построенных на базе лег-

ких грузовиков. В 2022 году предприятие показало школьный автобус УАЗ «Профи» Prima, выполненный по аналогичной технологии, как у «Руслайнера-728».

Прототип построен на шасси 3,5-тонного грузовика Dongfeng Captain-T, оснащается 2,2-литровым турбодизелем Quanchai Q23-132E60 мощностью 128 л. с. В трансмиссии применяется безальтернативная механическая 5-ступенчатая КП.

Внешне «Руслайнер-728» походит на технику, в основе которой лежит грузовое шасси. Самым ярким представителем

«РУСЛАЙНЕР-728»

Пассажировместимость 21+7 чел.
Габариты 7200x2000x2750 мм
Колесная база 3800 мм
Двигатель Quanchai Q23-132E60, рядный, 4-цил, Евро-5, 2,2 л, 128 л. с. при 1800 мин ⁻¹ , 315 Нм при 1200-1750 мин ⁻¹
Коробка передач 5МКП, Shandong Monwo Transmission
Подвеска (передняя/задняя) зависимая, рессорная / рессорно-пневматическая
Тормоза (передние/задние) дисковые/барабанные
Размерность шин 185R15LT
Заводская гарантия 2 года или 200 тыс. км
Межсервисный пробег 20 000 км
Конкуренты ГАЗ-А65R52, МАЗ-281040

такого класса машин в нашей стране можно считать ПАЗ-651 — автобус был построен на шасси грузовика ГАЗ-51 и имел обводы кузова, аналогичные тем, что у нынешнего «Руслайнера». Сразу за кабиной кузов расширяется, переходя в пассажирский модуль, который выполнен по каркасно-панельной технологии с обшивкой из пластика. Задняя подвеска усилена пневмобаллонами — это известная фишка завода «Промтех». Но если подобное решение для малотоннажного транспорта, который производит «Промтех», было спорным, то в автобусе оно призвано обеспечить должный комфорт пассажирам.

При длине 7200 мм, «Руслайнер-728» может взять на борт 28 человек, из которых 21 пассажир будет ехать сидя. Это больше, чем у основного конкурента — 22-местной «Газели NN», но меньше,

чем в ПАЗ-3205, который рассчитан на перевозку 42 пассажиров (25 сидячих и 17 стоячих). Впрочем, в некоторых случаях большой пассажирский салон ПАЗ-3205 явно избыточен.

Пассажирские сиденья расположены в два ряда: справа — одиночные, по левому борту — спаренные. Все снабжены поясными ремнями безопасности. Шаг кресел показался мне слишком частым: я со своими стандартными 170 см роста в отведенное место уместился, а более рослые и габаритные коллеги жаловались, что им тесно. С другой стороны, это не большой туристический лайнер, а своего рода новое прочтение маршрутного автобуса, конек которого — частые остановки. Напомним, мы имеем дело с прототипом. Когда появится предсерийный экземпляр, тогда и увидим, что в нем изменилось. Внутренняя высота салона — 1900 мм. По всей длине пассажирской зоны предусмотрен ухватистый потолочный поручень. Для посадки и высадки предусмотрены две двери: основная и дополнительная — для пассажира, который едет рядом с водителем. В качестве запасного выхода используется двустворчатая распашная задняя дверь.

Представитель компании рассказал, что в серийное производство запустят шасси с более широкой кабиной — от грузовика Dongfeng Q35, что сделает формы автобуса гармоничнее. И силовой агрегат будет мощнее — 136 л. с.

«Руслайнер-728» — дебютная модель семейства, которое будет включать городские, туристические и даже междугородные версии. Разумеется, такие машины невозможно производить без помощи стороннего партнера. В «Швабе-СпецАвто» его не назвали, как и не уточнили, на какой площадке будут выпускать автобусы большой вместимости. Учитывая огромный пул автобусных брендов Китая, партнер будет явно оттуда. Задача ответственного предприятия — локализация пассажирской надстройки. В сфере информационных технологий, активно проникающих в общественный транспорт, подобная работа называется русификацией. □



- 1 Справа – одиночные, по левому борту – по два кресла. По всей длине салона предусмотрен ухватистый потолочный поручень.
- 3 В качестве запасного выхода установлена двустворчатая распашная задняя дверь.





РОССИЙСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ МЕСЯЦА

WEY 05

Гибридный кроссовер от премиум-подразделения Great Wall Motor имеет внушительные габариты: 4870x1960x1690 мм, колесная база — 2910 мм. Дорожный просвет Wey 05 составляет 180 мм. Гибридный привод, включающий два электромотора и ДВС, выдает 282 л. с. (при замеры продолжительностью 30 мин) и суммарный крутящий момент — 847 Нм. От 0 до 100 км/ч Wey 05 разгоняется за 5,2 с, расходуя при этом в среднем 7,5 л бензина. Кроссовер может проехать до 150 км только на батарее (ее емкость — 39,96 кВт·ч), а за счет 55-литрового бака суммарный запас хода достигает 864 км. Батарею Wey 05 можно заряжать постоянным током до 50 кВт за 53 минуты или переменным током 11 кВт в течение 3 ч 50 мин. Кроссовер оснащен двойными шумопоглощающими стеклами в дверях и подогревом лобового стекла. Передние сиденья оборудованы электроприводом, подогревом, вентиляцией, массажем и подушкой с регулируемой длины. На центральной консоли размещены два монитора: нижний экран диагональю 9" служит для управления системой климат-контроля, верхний имеет диагональ 14,6" и относится к медицентру. Помимо электронной приборной панели у водителя также есть проекционный дисплей с дополненной реальностью (!), который выделяет подсветкой препятствия, пешеходов и велосипедистов.

от 6 499 000 ₽



GEELY OKAVANGO

В России 7-местный Geely Okavango доступен с 2,0-литровым турбомотором мощностью 200 л. с., работающим в паре с 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двойным сцеплением «мокрого» типа. В начальной комплектации Luxury кроссовер оснащен шестью подушками безопасности, полностью светодиодной оптикой, 19-дюймовыми

от 3 449 990 ₽



дисками, рейлингами на крыше, 10,25-дюймовой панелью приборов, медицентром с экраном диагональю 12,3 дюйма, обогревами руля и сидений первого/второго рядов, электроприводом водительского кресла, двухзонным климат-контролем, беспроводным доступом с возможностью дистанционного запуска двигателя с ключа, круиз-контролем, камерами кругового обзора, а также датчиками парковки, давления в шинах, освещения и дождя. Оснащение Okavango в максимальной комплектации Flagship (от 3 599 990 р.) дополнено

электронными помощниками (контроль слепых зон, предупреждения об опасности при открытии дверей, ассистенты смены полосы и выезд задним ходом, а также предупреждения наезда сзади), памятью водительского кресла, электроприводом сиденья переднего пассажира, передними датчиками парковки, беспроводной зарядкой, панорамной крышей и электроприводом двери багажника.

DONGFENG AEOLUS SHINE MAX

Этот седан выходил на российский рынок в максимальной комплектации и стоил почти три миллиона, теперь же в продаже появились более доступные версии. Оснащение Aeolus Shine Max в начальной комплектации Comfort включает четыре подушки безопасности, «круиз», климат-контроль, медицентр, обогрев передних кресел, панорамный люк, бесключевой доступ и запуск двигателя кнопкой, беспроводную зарядку и систему предупреждения о фронтальном столкновении. Седан в средней комплектации Premium дополнительно оснащен шторками безопасности, адаптивным круиз-контролем, системой автоторможения с функций распознавания пешеходов, аудиосистемой с 6-ю динамиками (в «базе» 4 динамика) и электроприводом водительского кресла. Цена данной модификации — 2 399 000 р. При этом вне зависимости от комплектации все Dongfeng Aeolus Shine Max оборудованы одинаковым силовым агрегатом, включающим 1,5-литровый турбомотор мощностью 190 л. с. и 7-ступенчатую роботизированную коробку передач с двойным «мокрым» сцеплением.

от 2 199 000 ₽



от 15 990 000 ₽



M-HERO I

Первая модель китайского бренда M-HERO оснащена тремя электромоторами суммарной мощностью 816 л. с. и ДВС, который выполняет роль генератора. От 0 до 100 км/ч он разгоняется всего за 6 секунд. Литиевая батарея емкостью 65 кВт·ч позволяет гибриднему внедорожнику проезжать до 175 км на электротяге. Суммарный запас хода при полностью заправленном баке и заряженной батарее составит 750 км. Дорожный просвет M-HERO I регулируется от 221 мм в стандартном положении до 326 мм в режиме Off-Road. Внедорожник оснащен двухступенчатой трансмиссией с двумя блокировками дифференциалов и системой полного привода. Благодаря подруливающей задней оси с углом поворота колес до 10,6°, радиус разворота автомобиля составляет всего 5,1 метра. M-HERO I доступен для покупки в шоу-румах M-Space, созданных на базе официальных дилерских центров Voyah в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Красноярске, Ярославле, Челябинске, Казани, Воронеже и Ижевске.

DFSK IX5, DFSK IX7

Компания «Моторинвест», официальный дистрибьютор линейки легковых автомобилей Dongfeng в России, объявляет цены на две новинки, сборка которых запущена на калининградском заводе «Автотор». На старте продаж купе-кроссовер DFSK ix5 будет доступен в средней комплектации Premium по цене от 2 990 000 р., семиместный полноприводный кроссовер DFSK ix7 предлагается в единственной богатой комплектации Jougney, цена которой стартует от 3 990 000 р. Кроссоверы под маркой DFSK (Dongfeng Sokon) – детище совместного предприятия Dongfeng Motor Corporation и Seres Group, китайского промышленного конгломерата, который, помимо автомобилей и мотоциклов, выпускает бытовую технику и автокомпоненты. Модели DFSK ix5 и ix7 дополняют линейку семейства автомобилей этой марки на российском рынке, которая ранее была представлена семиместным кроссовером DFSK 580.

от 2 990 000 ₽



от 3 990 000 ₽



GRASSHOPPER OFF ROAD

Дом на колесах Grasshopper Off Road (модель 290 TM) предназначен для проживания трех человек. Он имеет двухспальную кровать-трансформер размерами 1930x1400 мм и складную кровать второго яруса 1930x700 мм. В базовой комплектации прицеп оснащен касетным туалетом, душем, холодильником объемом 50 литров (с морозильной камерой), 50-литровым баком для воды, дизельным отопителем на 5 кВт с дистанционным управлением и двумя пятилитровыми баками для топлива (основной и резервный), проточно-накопительным бойлером 12/220 В с электронным управлением, аккумулятором емкостью 100 А·ч и врезной мойкой с электрокраном (горячая и холодная вода). Двери, окна и люк оснащены сетками от насекомых и имеют жалюзи от солнца. Также установлены четыре телескопических складных домкрата AL-KO для выравнивания прицепа на стоянке. Рама — оцинкованная. Подвеска — независимая рычажная, пружинно-амортизаторная. Дорожный просвет — 450 мм. Размер жилого модуля: длина — 2900 мм, ширина — 2000 мм, высота внутри помещения — 1800 мм. Вес прицепа — 700 кг. При этом стоимость данной модели при таком оснащении ниже, чем у конкурентов.



1 610 000 ₽



MG MOTOR

Марка MG Motor, которая была основана в Великобритании в 1924 году, а в XXI веке была приобретена китайской корпорации SAIC Motor, начинает официальные продажи автомобилей в России. Первой моделью британского бренда, которую можно будет официально купить в нашей стране, станет 4,6-метровый седан MG5, оснащенный 1,5-литровым атмосферным мотором мощностью 114 л. с. и вариатором. В первом полугодии планируется начать российские продажи еще трех моделей этой марки: большого лифтбека MG6 (длина 4,67 м, турбомотор 1,5 л, 168 л. с.), а также кроссоверов MG HS (длина 4,57 м, турбомотор 2,0 л, 229 л. с.) и MG ZS (длина 4,31 м, мотор 1,5 л, 114 л. с.). Позднее на российском рынке появятся еще четыре модели: это лифтбек MG7, а также кроссоверы MG RX5, MG RX9 и HS PHEV. И еще о трех новинках информации пока нет — ее дистрибьютор обещает раскрыть позже. На начальном этапе продаж и обслуживанием автомобилей MG будут заниматься 30 центров в 18 городах, включая Москву, Питер, Екатеринбург, Нижний Новгород, Казань и Севастополь.



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

❑ Я ПОПАЛ В ДТП. У МЕНЯ ПОЛИС ОСАГО БЫЛ, А У ВИНОВНИКА АВАРИИ – НЕТ. МОЯ СТРАХОВАЯ ПОКА МОЛЧИТ. Я ПРОВЕЛ ТЕХНИЧЕСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ УЩЕРБА СВОЕГО АВТОМОБИЛЯ ПО ИТОГАМ ДТП, ПРИГЛАСИВ ТУДА И ВИНОВНИКА. В ЭКСПЕРТНОМ ЗАКЛЮЧЕНИИ ЕСТЬ ДВЕ СУММЫ: ОДНА С УЧЕТОМ ИЗНОСА МОЕЙ МАШИНЫ, ДРУГАЯ – БЕЗ. КАКУЮ СУММУ НА РЕМОНТ АВТО ТРЕБОВАТЬ С ВИНОВНИКА ДТП?

❑ Вы можете требовать с виновника ДТП к возмещению сумму реального ущерба. То есть ту сумму, которую вы действительно потратили (или должны будете потратить) на ремонт своего автомобиля.

❑ В МОЙ ПИКАП ВЪЕХАЛ РЕЙСОВЫЙ АВТОБУС. ВО ВСЕ БОРТ МАШИНЫ, КОТОРЫЙ СИЛЬНО ПОСТРАДАЛ В АВАРИИ, НАНЕСЕНА АЭРОГРАФИЯ, СЛОЖНЫЙ РИСУНОК. Я ХОЧУ ВОССТАНОВИТЬ РИСУНОК ПОСЛЕ РЕМОНТА. МОЖНО ЛИ ПО СТРАХОВКЕ ДОБИТЬСЯ ВЫПЛАТ С ЕГО УЧЕТОМ?

❑ Страховая компания возмещает вред в пределах максимальной суммы по ОСАГО (400 000 рублей). Если восстановление рисунка войдет в эту сумму, вам должны будут его восстановить. Если нет – придется взыскивать вред с непосредственного виновника.

❑ ОРГАНИЗАЦИИ НЕОБХОДИМО УТИЛИЗИРОВАТЬ СТАРЫЙ ПОЛУПРИЦЕП-ЦЕМЕНТОВОЗ. КАКИЕ НУЖНЫ ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ЭТОГО? ТЕХНИКА ЗАПИСАНА НА ЮРИДИЧЕСКОЕ ЛИЦО.

❑ Прежде всего вам надо будет прекратить регистрацию транспортного средства в ГИБДД в связи с его утилизацией. После чего обратиться в аккредитованную организацию, занимающуюся утилизацией автомобилей. Заключаете с ними договор и автомобиль утилизируют специалистами данной компании.

❑ СТОРГОВАЛ МАШИНУ. ВЫЯСНИЛОСЬ, ЧТО У СОБСТВЕННИКА ЕСТЬ ЗАПРЕТ НА РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ИЗ-ЗА НЕОПЛАЧЕННЫХ ШТРАФОВ, ИХ 6 ШТУК. ШТРАФЫ Я ОПЛАТИЛ ОТ ЕГО ИМЕНИ, НО ЗАПРЕТ В БАЗЕ ДАННЫХ ПРИСТАВОВ ПО МАШИНЕ ДО СИХ ПОР ВИСИТ. МАШИНА ПО ЦЕНЕ И ТЕХСОСТОЯНИЮ МНЕ НРАВИТСЯ. ЕСТЬ ЛИ КАКОЙ-ТО НОРМАТИВ НА СНЯТИЕ ЗАПРЕТА С РЕГИСТРАЦИОННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПОСЛЕ ОПЛАТЫ ШТРАФОВ?

❑ Приставы должны снять ограничения, как только к ним придут соответствующие документы, что ограничения могут быть сняты. Вам нужно письменно обратиться в отдел службы судебных приставов, предоставить документы об уплате штрафов, и ограничения будут сняты.

❑ РЯДОМ С НАШИМ МНОГOKВАРТИРНЫМ ДОМОМ ПОСТРОИЛИ СУПЕРМАРКЕТ. ПАРКОВКА У НЕГО МАЛЕНЬКАЯ, ОНА ВЕЧНО ЗАБИТА. ПОКУПАТЕЛИ СТАЛИ ПАРКОВАТЬСЯ В НАШЕМ ДВОРЕ. МАГАЗИН РАБОТАЕТ ДО 11 ВЕЧЕРА, ВСЕ ДВОР ПОСТОЯННО ЗАБИТ ЧУЖИМИ АВТО, А ЖИТЕЛЯМ НЕГДЕ ПАРКОВАТЬСЯ. КУДА ОБРАТИТЬСЯ, ЧТОБЫ ПОСТАВИТЬ НА ДОРОГЕ В НАШ ДВОР «КИРПИЧ», ЛИБО ДРУГОЙ ЗАПРЕЩАЮЩИЙ ЗНАК? И КАК САМИМ ЖИТЕЛЯМ ЗАЕЗЖАТЬ, ЧТОБЫ НЕ НАРУШАТЬ ПРАВИЛА?

❑ Такие вопросы можно разрешить через муниципалитет. Лучше, если такое обращение будет носить групповой характер, например, от вашего ТСЖ или просто группы жильцов дома. Вы вполне можете попросить как установку запрещающих знаков, так и устройство шлагбаума.

❑ БЫЛИ В ГОСТЯХ У ДРУЗЕЙ, ПРИПАРКОВАЛИ МАШИНУ ВО ДВОРЕ. С КРЫШИ ДОМА СЛЕТЕЛ ЛЕД И СНЕГ – И ПРЯМИКОМ НА НАШЕ АВТО: ЕСТЬ ВМЯТИНЫ НА КРЫШЕ И КАПОТЕ. В ЖЭКЕ ОТ НАС ОТМАХНУЛИСЬ. К КОМУ ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ПРЕТЕНЗИИ ЗА ПОВРЕЖДЕНИЯ? МУЖ МАШИНУ ПОКА ИЗ ЭТОГО ДВОРА НЕ УБИРАЕТ, НА ВСЯКИЙ СЛУЧАЙ.

❑ Претензии вы можете предъявить к той организации, которая отвечает за эксплуатацию дома. Это может быть ТСЖ, управляющая компания или муниципальные службы. На место происшествия необходимо вызвать полицию для оформления. Она установит, кто отвечает за уборку снега с крыши, и вы сможете провести оценку и предъявить требования о возмещении причиненного ущерба.

❑ ПРИСЛАЛИ ПО ПОЧТЕ ПИСЬМО О ТОМ, ЧТО МЕНЯ ВЫЗЫВАЕТ В СУД СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ ПО ДЕЛУ О ДТП, КОТОРОЕ БЫЛО СЕМЬ МЕСЯЦЕВ ТОМУ НАЗАД. С МЕНЯ ХОТЯТ ВЗЫСКАТЬ ДЕНЬГИ ЗА РЕМОНТ АВТОМОБИЛЯ ПОТЕРПЕВШЕЙ СТОРОНЫ. ЧТО МНЕ ДЕЛАТЬ? Я ИМ ТОГДА СРАЗУ ПЕРЕДАЛ СУММУ В 130 ТЫС. РУБЛЕЙ, КАК ОНИ И ПРОСИЛИ, НА РЕМОНТ АВТО. У МЕНЯ И РАСПИСКА ЕСТЬ ОТ НИХ.

❑ Страховая компания в некоторых случаях действительно имеет право регресса к причинителю вреда. Например, если переданных вами средств не хватило для возмещения ущерба. Вам необходимо явиться в суд и уже в процессе разбираться – на каком основании страховщик требует деньги. Не забудьте взять с собой расписку. Ну и, конечно, желательно прийти в суд вместе с адвокатом.

❑ В МЕНЯ ВРЕЗАЛСЯ МУЖЧИНА НА СТАРОМ АВТО. ПРИЕХАЛ ЭКИПАЖ ГИБДД. У МЕНЯ ЕСТЬ СТРАХОВКА ОСАГО, А ТОТ ПРЕДЪЯВИЛ ГАИШНИКАМ ФЕЙКОВЫЙ ПОЛИС СТРАХОВОЙ КОМПАНИИ. КТО ЗАПЛАТИТ МНЕ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ В ДТП? ВОДИТЕЛЬ ГОВОРИТ, ЧТО ОН ПЕНСИОНЕР И ДЕНЕГ У НЕГО НЕТ.

❑ Если у виновника не застрахована ответственность, то возмещать ущерб ему придется за свой счет. Сразу скажу, что если у причинителя вреда нет никакого имущества, то взыскать ущерб может оказаться не просто. Но в любом случае вам, прежде всего, надо будет получить решение суда. И уже потом совместно с судебными приставами-исполнителями заниматься розыском имущества должника и получением реального возмещения. Взыскание может быть наложено как на денежные средства на счетах, так и на иное движимое и даже недвижимое имущество ответчика.

«
ЕСЛИ У ВИНОВНИКА
НЕ ЗАСТРАХОВАНА
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ,
ТО ВОЗМЕЩАТЬ УЩЕРБ
ЕМУ ПРИДЕТСЯ
ЗА СВОЙ СЧЕТ
»

❑ Я ПОПАЛА В ДТП И ЯВЛЯЮСЬ ПОСТРАДАВШЕЙ СТОРОНОЙ. ВЫЗВАЛИ ГИБДД, ТЕ СКАЗАЛИ – ОФОРМЛЯЙТЕ ЕВРОПРОТОКОЛ, ПОВРЕЖДЕНИЯ НЕБОЛЬШИЕ, ПОСТРАДАВШИХ НЕТ. ВДРУГ ВЫЯСНИТСЯ, ЧТО В МАШИНЕ ИЗ-ЗА ДТП ЕСТЬ СКРЫТЫЕ, ДОРОГОСТОЯЩИЕ ДЕФЕКТЫ, КОТОРЫЕ Я НЕ УВИДЕЛА НА УЛИЦЕ? Я В МАШИНАХ НЕ РАЗБИРАЮСЬ. КАКОВ МАКСИМАЛЬНЫЙ ПОРОГ ДЕНЕЖНЫХ ВЫПЛАТ ПО ОСАГО, И ЧТО БУДЕТ, ЕСЛИ ИХ НЕ ХВАТИТ ДЛЯ РЕМОНТА?

❑ Если оформить европротокол через приложение «Госуслуги», то максимальный размер возмещаемого страховой компанией размера ущерба по ОСАГО – 400 000 рублей. □



МОТО ВЕСНА '24



РЕКЛАМА

5-7
АПРЕЛЯ
ЦВК ЭКСПОЦЕНТР



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**

РЕШИЛ СВОЙ СЛУЧАЙ ОПИСАТЬ. ЛЕТ ПЯТЬ НАЗАД ПОЕХАЛИ ВПЕРВЫЕ

на машине в отпуск к морю. Автомобиль накануне проверил перед дальней дорогой, взял дополнительную запаску (!), 20-литровую канистру под бензин, россыпь мелких запчастей и лампочек, два теплых одеяла, запас каш и лапши, а также несколько 5-литровых банок питьевой воды. В общем, подготовился, как будто мы с женой и двумя детьми не в Краснодарский край собрались, а на Камчатку. К слову, одну из запасок я позднее подарил по пути на юг одному отпускнику на дороге за Краснодаром. Тот пробил колесо, а запаска была у него чисто номинальной, но дело не в этом. После Каменск-Шахтинского решил заправиться. Лето, жарко, всем хочется к морю, до которого еще ехать и ехать. В АЗС с магазинчиком для оплаты топлива – небольшая очередь. Оплату принимают две кассирши. Они понимают, что большинство в дороге уже давно, а потому стараются всех обслужить быстро. Почти одновременно парень и дородная брюнетка синхронно называют на кассе разные виды топлива, но одну колонку – № 2. Заправщики переглянулись. Более опытная спрашивает тетечку: «Вы как определили номер колонки?» Дама возмущенно отвечает: «Я просто отсчитала от въезда на заправку третью колонку, а что?» Тот же вопрос парню, который со смехом ответил: «А я не считал, там наверху на колонке ее номер указан». Все, кто стоял в маленькой топливной очереди, дружно рассмеялись! Парня заправили, а тетечка выбежала из АЗС и давай кричать: «Артем, ты встал не к той колонке!» Весь отпуск, когда я хотел пивка, а дети – Староминского кваса, мы со смехом говорили жене: «Нам полтора литра, вторая колонка, пожалуйста».

П. Решетов, г. Домодедово, Московская область



НАБОР ZOMAI A500S + КАМЕРА ЗАДНЕГО ВИДА R506 ПОЛУЧАЕТ ОЛЕГ ЛОМОНОСОВ

БЫЛО ЭТО РОВНО 12 ЛЕТ

назад, в 2012 году. Я, как и многие, захотел в те годы недорогой кроссовер, «Рено Дастер». Очень модный автомобиль был по тем временам. До того четыре года управлял европейским минивэном, «Рено Сценик». Машина была в хорошей комплектации – все кроме кожаного салона. Особенно мне нравилась функция «свободные руки». Но вот

куплен новый автомобиль. Вместе с радостью от приобретения машины пришли первые промашки с комплектацией. Точнее, несогласованность моих действий с тем, что я приобрел. Первое время подводила механическая память, заученные движения, от которых приходилось спешно отвыкать. Получилось, что первое время, эксплуатируя «Дастер», стал «чайником». Приехал из салона домой, ткнул привычно пальцем в торпедо, а кнопки старт-стоп нет. Ну ладно, вспомнил, что у меня теперь машина управляется с ключа зажигания. Повернул против часовой стрелки ключ, машина заглохла. Вышел их автомобиля, захлопнул дверь и, по привычке, тыкаю пальцем в ручку двери. Опять тишина – машина то у меня не так теперь закрывается! Вспомнил, что ключ торчит в замке зажигания. Ну ладно, вынул ключ, захлопнул дверь, нажал на кнопку, которая в ключе. Ура, машина закрылась! Отшел от нее, смотрю краем глаза на мою красавицу, а у меня ближний свет фар горит. Да что ж такое-то! Все действия по новой: открываю машину, сажусь в салон, выключаю свет, выхожу из машины, закрываю кроссовер. А потом стою перед ней и долго думаю: чего я еще не сделал?

Олег Ломоносов, Новгородская обл.

СВЕТ ВЫКЛЮЧИЛ.
ОКНО ЗАКРЫЛ.
ДВЕРЬ ЗАКРЫЛ. УТЮГ?
УТЮГА НЕ БЫЛО...



Подпись



Воплоти свои мечты в жизнь

Любое место станет домом

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



Реклама



Легкость и прочность

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



Высота внутри

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



Удобства и горячая вода

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



Солнечные батареи

Солнечные батареи позволят вам быть независимыми от внешней электросети.



Спальные места

Мягкие спальные места превратят ваш сон в безмятежный.



Москитные сетки

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



Холодильник

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



OFF-ROAD

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

Много готовых моделей. Выполним заказ по вашему проекту.



Москва, Отдел продаж + площадка осмотра готовых изделий в ТЦ «DEXTER» (78-й км МКАД), проспект Мира, 150, гостиница Космос.

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

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

vk.com/grasshopper2023
t.me/grasshopper2023



ВЫГОДНО ВДВОЙНЕ. В КРЕДИТ И В ТРЕЙД-ИН



НОВЫЙ G58

Банки-партнёры:



*Кредиты предоставляются банками-партнерами ПАО «РОСБАНК» ИНН 7730060164, ОГРН 1027739460737, место нахождения: 107078, г. Москва, ул. Маши Порываевой, д.34, Лицензия Банка России № 2272 от 28.01.2015, ООО «Драйв Клик Банк», ИНН 6452010742, ОГРН 1027739664260, 125124, г. Москва, ул. Правды, д. 26 (Генеральная Универсальная лицензия на осуществление банковских операций №2168 от 09.12.2022 (бессрочная)) (далее- Банки)

**Условия по кредиту и тарифы могут быть изменены Банками в одностороннем порядке. Банки вправе отказать в выдаче автокредита, не является офертой по смыслу ст.437 ГК РФ. Более подробную информацию уточняйте в официальных дилерских центрах GAC. Со списком официальных дилерских центров GAC можно ознакомиться на странице <https://gacmotor.com.ru/purchase/>. Предложение носит информационный характер и не является публичной офертой.

***Финанс, трейд-ин, мотор.

Программа распространяется на комплектации GL и GT
Реклама. Рекламодатель ООО ГМК Мотор рус. ИНН 7721345935