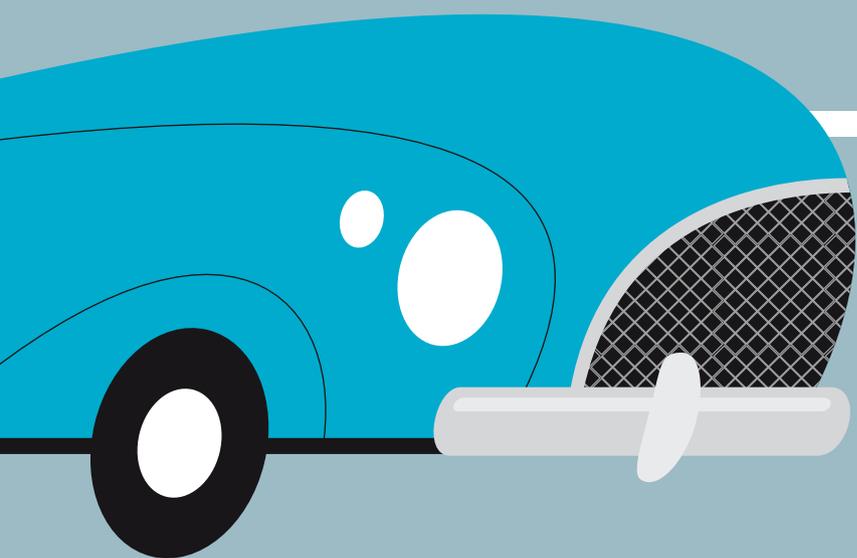


АВТО. ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ

ЗАЧЕМ РЕЙТИНГ НУЖЕН
АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯМ /3
ТОЧКА ОПОРЫ АВТОМОБИЛЯ /6
LADA VESTA,
ПЕРВЫЕ ЛЮДИ ЗА РУЛЕМ /12



Четверг, 17 декабря 2015
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №46

Коммерсантъ

review

**АВТОМОБИЛЬ ГОДА**

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА

реклама



TOTAL

COMMITTED TO BETTER ENERGY*



* Мы делаем энергию лучше. Реклама

www.total-lub.ru

Снижает износ.
Продлевает срок службы двигателя.



TOTAL

QUARTZ

МОТОРНЫЕ МАСЛА

ПРЕМИАЛЬНЫЙ МЕТОД ИССЛЕДОВАНИЯ

РОССИЙСКИЙ АВТОРЫНОК ПАДАЕТ УЖЕ ПОЧТИ ТРИ ГОДА ПОДРЯД, И БОРЬБА АВТОКОНЦЕРНОВ ЗА КАЖДУЮ ДОЛЮ РЫНКА УСИЛИВАЕТСЯ. В ТАКОЙ СИТУАЦИИ ПОМИМО ТРАДИЦИОННЫХ МЕР СТИМУЛИРОВАНИЯ СПРОСА ДЛЯ ИГРОКОВ РЫНКА ВОЗРАСТАЕТ ЦЕННОСТЬ ИНФОРМАЦИИ О ТОМ, ЧТО ИМЕННО ВАЖНО СЕЙЧАС ДЛЯ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ. ОДНИМ ИЗ СПОСОБОВ ОЦЕНИТЬ ЭТО ЯВЛЯЕТСЯ ПРЕМИЯ «АВТОМОБИЛЬ ГОДА», КОТОРАЯ, ПО СЛОВАМ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, СТАЛА СВОЕОБРАЗНЫМ БАРОМЕТРОМ НАРОДНОГО МНЕНИЯ О РАЗЛИЧНЫХ АВТОМОБИЛЯХ, А ТАКЖЕ ИНДИКАТОРОМ ПОТЕНЦИАЛЬНОГО СПРОСА. КРОМЕ ТОГО, ПО МНЕНИЮ УЧАСТНИКОВ РЫНКА И ЭКСПЕРТОВ, СЕЙЧАС ПОБЕДА В ТОЙ ИЛИ ИНОЙ НОМИНАЦИИ ПРЕМИИ СТАНОВИТСЯ ВАЖНЫМ ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ИМИДЖА БРЕНДА И ПОВЫШЕНИЯ ЕГО УЗНАВАЕМОСТИ. НИКОЛАЙ ДМИТРОВСКИЙ

МНЕНИЕ КАЖДОГО За 15 лет своего существования премия «Автомобиль года в России» превратилась в масштабный проект, включающий не только отбор и награждение наиболее популярных марок машин. Сейчас «Авто года» — это авторейтинги и статистические исследования российского авторынка, анализ сразу нескольких его сегментов, большое сообщество автолюбителей, онлайн-база респондентов, интернет-портал и журнал. В этом году премия традиционно вручалась в конце апреля в 29 номинациях, из которых 23 распределены по типу и классу моделей: например, «городские автомобили»,

«средний класс», «представительский класс» и т. д. Остальные — это специальные номинации, в частности, «любимая марка в премиальном сегменте» и «самый узнаваемый китайский бренд». В итоге победителем среди городских автомобилей стал Uz-Daewoo Matiz, среди среднего класса — Skoda Octavia, в категории «бизнес» — Hyundai Genesis, в классе «купе» — Audi TT, в представительском классе — Mercedes-Benz S-klasse, среди фургонов победила «Газель Бизнес». Самым узнаваемым брендом в массовом сегменте признан Hyundai, а среди китайских брендов — Chery.

В онлайн-голосовании за автомобиль года, стартовавшем в январе 2015 года, приняли участие порядка 939 тыс. человек. При этом, рассказывает руководитель проекта «Автомобиль года» Владимир Безукладников, около 500 тыс. из них — пользователи, которые оставили о себе достаточно подробные анкетные данные. Их мотивирует к этому в том числе возможность участия в розыгрыше автомобиля, который проходит в ходе вручения премии. Господин Безукладников отмечает, что, учитывая большое количество авторизованных пользователей при голосовании, проект «действительно становится источником ценных ста-

статических данных о покупателях автомобилей». Затем данные обрабатываются и анализируются исследовательской компанией Synovate Comcon. «В итоге у нас аккумулируется репрезентативная информация о портрете покупателя того или иного класса автомобиля», — отмечает Владимир Безукладников. В целом же сайт «Автомобиля года» за год посещает порядка 4 млн уникальных пользователей, которые обеспечивают до 30 млн просмотров. Кроме основной премии «Автомобиль года» осенью создает и рейтинги автомобилей. В этом году они проводились в четырех номинациях — «Рабочие лошадки», женские, современные →



ВОВЛЕЧЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ В ПРОЦЕСС ОЦЕНКИ ИХ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ КАЧЕСТВ ДОЛЖНО СТИМУЛИРОВАТЬСЯ ОЩУТИМЫМИ ПРИЗАМИ



«АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ» НЕ ТОЛЬКО ОЦЕНИВАЕТ АВТОМОБИЛИ, НО И РАЗДАЕТ ИХ. ПОБЕДИТЕЛЬ КВЕСТА «АВТО ГОДА», ПРОГРАММИСТ ВИТАЛИЙ ГУСЕВ (СЛЕВА) ПОЛУЧИЛ КЛЮЧИ ОТ НОВОЙ LADA VESTA ИЗ РУК ДИЗАЙНЕРА ЭТОЙ МАШИНЫ СТИВА МАТТИНА

→ и семейные автомобили. В этом голосовании участвует около 40 тыс. посетителей сайта, которые предоставляют максимально полные данные о себе. В этом году победителем в номинации «Рабочая лошадка» и «Семейный автомобиль» была признана Lada Largus, лучшим женским автомобилем Kia Picanto, современным — Hyundai Solaris. В итоге Владимир Безукладников отмечает, что проект, который начинался именно с премии, «сейчас, с учетом всего массива данных об общественном мнении, которые обрабатываются, развивается в сторону многофункциональной исследовательской платформы для авторынка».

«Автомобиль года» скорее барометр эмоциональных предпочтений покупателя, его предрасположенность к тому или иному бренду или марке, причем она еще может не вылиться в реальную покупку автомобиля», — рассуждает один из собеседников „Ъ“ на авторынке. Таким образом, продолжает он, результаты голосования «учитывают как потенциальный спрос, так и уже реализованный, в случае если человек купил машину и голосует за нее, это важные данные о том, на стороне каких в целом типов, классов, марок автомобилей предпочтения покупателей». Директор дивизиона «Легкие коммерческие автомобили» группы ГАЗ Павел Середа отмечает, что «Автомобиль года» — «самая народная автомобильная премия в России». «Организаторы премии проделали огромную работу, создав уникальный механизм, который позволяет учесть мнения сотен тысяч автолюбителей и профессионалов рынка коммерческого транспорта», — подчеркивает господин Серге-

да. «За последние несколько лет марка ГАЗ уже третий раз побеждает в этом престижном конкурсе. Это не только отражает статистику продаж и популярность наших машин, но и помогает компании в продвижении продукции и привлечении новых клиентов», — говорит топ-менеджер. В компании «благодарны всем участникам опросов за высокую оценку и доверие к нашему бренду, а организаторам премии — за отличную организацию такого сложного конкурса».

«Премия „Автомобиль года“ — это как маленькая звездочка на погонах производителя, хотя приятно иметь такой автомобиль в своем модельном ряду. Эта награда является хорошим аргументом в пользу покупки автомобиля-лауреата уже в салоне, но никогда не была определяющей», — говорит Михаил Кузьмин, директор по продажам дилерского центра Ford компании „АВИЛОН Автомобильная группа“. — Иными словами, это можно назвать признанием, в которое производитель должен активно вкладываться. То есть упо-

минать о награде в различных рекламных компаниях бренда, раскручивать через соцсети и вообще говорить об этом повсеместно. Только в таком случае можно будет говорить об эффективности этой награды как инструмента продаж. В ином случае это всего лишь приятный факт для производителя и дилера. Плюс ко всему сегодня существует такое большое количество всевозможных премий, что, на мой взгляд, они стали терять свою престижность и значимость в глазах покупателей. Основным критерием выбора автомобиля в массовом сегменте по-прежнему остается цена. И никакие премии и награды не смогут привлечь покупателя к заведомо менее выгодному предложению».

Автопроизводители подчеркивают, что в условиях длительно падающего спроса на автомобили, когда бренды активно борются за доли рынка, победа в «Автомобиле года» имеет серьезное рекламное значение и помогает продвигать модель среди потенциальных покупателей. В Ford Sollers, модель которого Ford Transit победила в номинации «легкие фургоны», говорят, что «это значимо для рекламы автомобиля — позиционируя его всегда можно упомянуть, что он признан автомобилем года в своем сегменте». «Оценка реального покупателя и автовладельца важна для позиционирования на рынке», — подчеркивают в компании.

Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала» согласен, что сейчас премия «Автомобиль года» имеет для рынка в первую очередь значение «индикатора потенциальных предпочтений потребителя». «Данные АЕБ говорят о фактических продажах, а результаты народного голосования показывают, чего в принципе хочет покупатель от машины того или иного класса, автомобили с какими характеристиками ему интересны, причем эти предпочтения могут отразиться не только на продажах новых автомобилей, но и во многом на спросе на вторичном рынке», — подчеркивает эксперт. Господин Беспалов добавляет, что в условиях падающего спроса на автомобили победа в номинациях «Автомобиль года» важна для того или иного автоконцерна в том числе как маркетинговый инструмент. «Сейчас многие автомобильные бренды оптимизируют расходы на рекламу и даже думают о целесообразности затрат на участие в Московском автосалоне 2016 года, при этом победа по результатам голосования не требует от них дополнительных вложений, но позитивно сказывается на имидже и повышает узнаваемость марки», — отмечает Владимир Беспалов. ■

ОРИЕНТАЦИЯ НА СПРОС Опрошенные „Ъ“ собеседники среди автопроизводителей и дилеров говорят, что премия «Автомобиль года» интересна именно «как народная оценка ситуации на авторынке». Они отмечают, что есть официальная статистика продаж автомобилей, которую ежемесячно готовит комитет автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), но она отражает именно фактическое положение дел на авторынке и его лидеров и аутсайдеров. Действительно, данные АЕБ далеко не всегда соотносятся с результатами голосования в рамках «Автомобиль года». Так, по итогам апреля 2015 года Daewoo Matiz, победивший среди городских автомобилей, по данным АЕБ, не вошел в 25 наиболее продаваемых моделей в России. А продажи марки Daewoo за январь—апрель 2015 года упали на 59%, до 7 тыс. машин. С другой стороны, победа Hyundai Solaris в номинации «малый класс» выглядит предсказуемой — эта машина давно удерживает лидерство по продажам среди иномарок в России и результаты АЕБ за январь—апрель 2015 года не стали исключением. Hyundai удалось продать 33,8 тыс. Solaris, серьезно обогнав конкурента Kia New Rio с продажами 26,2 тыс. машин. Победа Renault Duster в номинации «компактные внедорожники» вновь не очень коррелирует с итогами АЕБ — хотя эта модель и вошла в топ-25 рейтинга ассоциации, ее продажи за январь—апрель упали более чем на 50%, до 13,4 тыс. машин.

В УСЛОВИЯХ ПАДАЮЩЕГО СПРОСА ПОБЕДА В «АВТОМОБИЛЕ ГОДА» ИМЕЕТ СЕРЬЕЗНОЕ РЕКЛАМНОЕ ЗНАЧЕНИЕ И ПОМОГАЕТ ПРОДВИГАТЬ МОДЕЛЬ СРЕДИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ

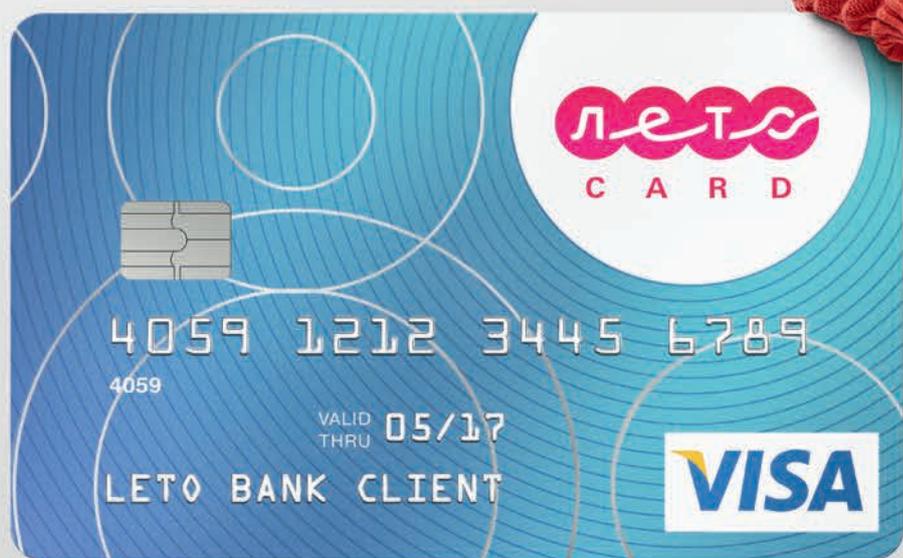


ПОКУПАТЕЛЯ НЕ ПРОВЕДЕШЬ КРАСИВОЙ РЕКЛАМОЙ. ПО ИТОГАМ ОПРОСА ЛУЧШИМ ГОРОДСКИМ АВТОМОБИЛЕМ СТАЛ СКРОМНЫЙ UZ-DAEWOO MATIZ

↑
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



Лето-карта 0% годовых на любые операции

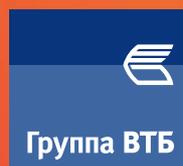


Удобная карта для ежедневных покупок

ЗАПОЛНИТЕ
ЗАЯВКУ
НА САЙТЕ
ПРЯМО СЕЙЧАС

Неожиданно для банка | 8 800 550 0770  letobank.ru

Процентная ставка 0% годовых применяется в течение беспроцентного периода, который равен 24 месяцам от даты совершения каждой операции. Для кредитных лимитов 5000 / 10000 / 15000 рублей комиссии за оформление, перевыпуск, ежемесячное обслуживание карты при наличии задолженности и ежегодное обслуживание карты при наличии операций в течение года составляют соответственно 300 / 500 / 600 рублей. Процентная ставка по кредиту равна ставке рефинансирования Банка России на дату заключения кредитного договора (срок договора – 30 лет), минимальный ежемесячный платеж – 10% от кредитного лимита. Срок действия карты – 3 года. Комиссия за снятие наличных (за исключением собственных средств в банкоматах группы ВТБ) – 300 рублей (за каждую операцию), за каждую иную расходную операцию (за исключением оплаты товаров/услуг) – 3,3%, минимум 300 рублей. Имеются другие платные услуги. Условия действительны на 01.12.2015. ПАО «Лето Банк».



КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ

ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ РАЗРАБОТКИ КОМПАНИИ CONTINENTAL ПРИБЛИЖАЮТ ФАНТАСТИЧЕСКОЕ БУДУЩЕЕ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ. АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВОЖДЕНИЕ ГИБРИДОВ С ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНЫМИ ШИНАМИ БУДЕТ КОМФОРТНО И АБСОЛЮТНО БЕЗОПАСНО УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ. ЕЛЕНА СОЛОВЬЕВА

НЕ ТОЛЬКО ШИНЫ Одним из экспертов в области безопасности дорожного движения является компания Continental, известная не только своими инновационными разработками в шинной отрасли, но и производством высокотехнологичных автомобильных компонентов. Кроме шин Continental выпускает автомобильную электронику, сенсоры, мониторы, дисплеи, пневмоподушки, ABS, ESP и многое другое. Например, для BMW i8 Continental поставляет более 50 различных компонентов. Много лет компания придерживается стратегии Vizion Zero — обеспечение абсолютной безопасности дорожного движения, долгосрочная цель этой работы — полное исключение травматизма и несчастных случаев на дороге. Первоочередная задача, поясняют в компании, свести к нулю количество ДТП с летальным исходом, а потом постепенно исключить возможность травмирования участников дорожного движения.

В компании уверены, что сокращение числа ДТП возможно за счет автоматизированного вождения. Если автомобиль будет контролироваться автоматикой, то это исключит человеческий фактор как причину 95% аварий сегодня. И у Continental уже есть свои предложения, как этого достичь. «Мы работаем над реализацией идеи мобильности, в которой важны три фактора: сведение к нулю числа аварий на дорогах, чистый воздух и интеллектуальное вождение с дополнительным комфортом», — так сформулировал принципы работы Continental председатель правления компании Эльмар Дегенхарт.

Как поясняют в компании, уровень доверия к автоматизированному вождению определяется тем, насколько хорошо водитель понимает и может быть в курсе того, что будет делать его автомобиль в следующий момент. Использование автоматизирующих функций Continental всегда оставляет на усмотрение водителя, системы поддержки водителя защитят его и без этих функций.

Сенсорные датчики системы, помогающей водителю ориентироваться на дороге, повышают уровень безопасности и приближают к реальности главную цель — исключение возможности аварий, считают инженеры компании. Важная роль в достижении глобальной цели отводится интернету — объединению автомобилей через сеть. В компании сейчас работают над мощным процессором, который будет предоставлять высокоточные данные о ситуации на дороге. Компьютеры, находясь на связи друг с другом, увеличат диапазон охвата датчиков и, как говорят в компании, «смогут заглянуть за угол». Также в Continental идет работа над процессом взаимодействия человек—машина, для этого уже придумана новая приборная панель. Чтобы автоматизированное вождение стало реальностью, Continental создает системные архитектуры, которые будут способны обрабатывать значительные объемы данных в режиме реального времени. Но при автоматизированном вождении система должна обеспечить безопасность движения, а также контролируемое и безопасное торможение. Сейчас в Continental проходят первые испытания таких



СЕЙЧАС В ЕВРОПЕ КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ «БУДТ» В ШИНЫ МАРКИ CONTINENTAL

тормозных систем. Чтобы все эти новейшие технологии были приняты водителями и стали использоваться, разработчики Continental создают возможность интеллектуального диалога между водителем и автомобилем, в ходе которого водитель мог бы начать доверять системе.

Отдельные наработки в области автоматизированного вождения Continental уже предлагает рынку. Например, с 2012 года грузовые автомобили применяют электронный горизонт (eHorizon). Система создает профиль участка пути, чтобы эффективно регулировать трансмиссию и привод. В будущем информация в системе сможет постоянно уточняться и обновляться во время движения, а сама система сможет взаимодействовать с мобильными устройствами. Сейчас eHorizon позволяет грузовикам экономить до 1500 л топлива в год.

Развивая инновационные электронные технологии, Continental остается лидером по внедрению новейших достижений в производстве шин. По данным самой компании, в Европе каждый третий новый автомобиль имеет шины Continental.

В компании считают, что в критической ситуации от шин может зависеть возможность автомобиля маневрировать или вовремя остановиться. Шины — это единственная точка контакта между автомобилем и дорогой, и площадь этого контакта не превышает размера почтовой открытки. В Continental о процессе торможения знают все и продолжают работать над совершенствованием сцепных свойств шины, рассчитывая, что к 2025 году покрышка станет сенсором, передающим данные электронным системам автомобиля.

НА ТВЕРДОЙ ОСНОВЕ Каждый год Continental представляет новинки летних и зимних шин, улучшая их характеристики. В этом году калужский завод Continental начал выпуск новых шипованных шин IceContact2, для которых разработаны сверхлегкие шипы и уникальная технология шипования и вулканизации. Поскольку масса новых шипов для IceContact2 на 25% меньше, чем было в шинах предыдущего поколения, то их можно установить вдвое больше на шину в зависимости от ее типоразмера. Это позволяет значительно улучшить сцепление шины с обледенелой дорогой, сокращает тормозной путь, не нанося особого ущерба дорожному покрытию. Да и шума от таких шин на дороге меньше.

О комфорте водителя в компании помнят всегда и ведут разработки и в этом направлении. Недавно Continental выпустила на рынок еще одну новинку — шины ContiSilent, в изготовлении которых использованы шумозащитные технологии, благодаря которым в салоне автомобиля уровень шума минимален на любой дороге. В ContiSilent есть специальный амортизатор, приклеенный к внутренней поверхности шины. Уровень шума в салоне автомобиля при определенных условиях (тип автомобиля, вид дорожного покрытия и скорость) такие шины сокращают до 9 Дб, заявляет производитель. Это в разы меньше, чем в автомобилях с самой хорошей шумоизоляцией. Есть у компании шины с технологией SSR (self supporting runflat), благодаря которой в случае прокола каркас шины (самонесущие усиленные боковины) позволяет автомобилю проехать еще час на скорости 80 км/ч. Таким образом в автомобиле становится лишней традиционная запаска, без которой его вес меньше, а значит, снижаются затраты топлива.

Для Continental всегда были важны такие позиции, как энергоэффективность при эксплуатации и ресурсос-

бережение при производстве шин. Кроме того, продукция компании постоянно совершенствуется в плане экологичности на всех этапах — как при производстве, эксплуатации, так и при утилизации. Все элементы, из которых состоит шина, исследуются с точки зрения возможности использования при их производстве наиболее экологичных материалов и их совместимости. Например, была разработана технология, которая позволила использовать резиновые отходы производства для восстановления протектора отслуживших свое грузовых шин. Другой пример — недавно на рынке появились шины Continental ContiSeal, технология изготовления которых позволяет самоликвидироваться проколам. Внутренняя часть этих шин покрыта особым вязким веществом, которое в случае прокола покрышки обволакивает место повреждения, и, таким образом, не происходит потери давления и ремонта не требуется.

Со временем роль шин возрастет, в будущем они станут все больше в диаметре, а протекторы — уже, считают специалисты компании. Этот тренд уже замечен в электромобилях (Tesla, Renault, BMW i8, i3), для которых Continental начала выпуск специальных шин еще в 2011 году. Более узкие и высокие, они гораздо меньше деформируются в пятне контакта с дорогой. Кроме того, шины для электромобилей хотя и меньше по весу, но нагрузки выдерживают, как и все остальные. Особенность их конструкции с усиленными боковинами и все вышперечисленные характеристики дают в итоге на 30% меньшее сопротивление качению, при этом показатели торможения и тормозной путь на мокром асфальте у них такие же, как и у обычных шин Continental. Такие шины увеличивают запас хода электромобиля почти на 10%. Компания продолжает расширять типоразмеры шин Conti.eContact, предназначенных для гибридов, доля которых в сегменте легковых автомобилей, согласно собственным исследованиям Continental, через пять лет может составить 8%.

Это еще одно из важных для компании направлений — создание гибрида для реализации идеи эффективной мобильности. В 2016 году Continental планирует начать серийное производство гибрида с 48-вольтовой бортовой сетью. «Такой гибрид имеет все необходимое, чтобы стать народным, ведь он потребляет на 20% меньше бензина, относительно недорогой и может быть использован во всех классах автомобилей», — считает Эльмар Дегенхарт. В Continental надеются на появление через несколько лет автомобиля, который будет отвечать клиентским ожиданиями: срок его службы с батарей должен будет составлять не менее 200 тыс./км, запас хода минимум 500 км при однократной подзарядке, а цена доступная.

Чтобы все сегодняшние планы Continental реализовались, должны появиться соответствующая инфраструктура и некоторые другие условия: не только сеть заправок для электромобилей, но и люди, готовые сесть в автомобиль, который управляется автоматически. В Continental работают и над этим вопросом — активно информируя водителей о преимуществах использования высокотехнологичных шин и значении автоматического вождения для безопасности на дороге. ■

ШИНЫ — ЭТО ЕДИНСТВЕННАЯ ТОЧКА КОНТАКТА МЕЖДУ АВТОМОБИЛЕМ И ДОРОГОЙ, И ПЛОЩАДЬ ЭТОГО КОНТАКТА НЕ ПРЕВЫШАЕТ РАЗМЕРА ПОЧТОВОЙ ОТКРЫТКИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Continental 

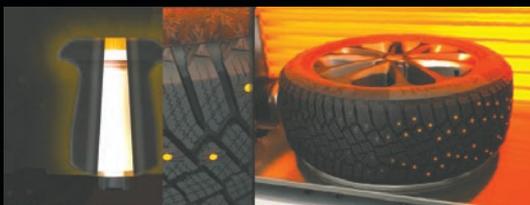
IceContact™ 2

от концерна Continental

**Прошли сквозь пламя,
чтобы покорить лед**



реклама



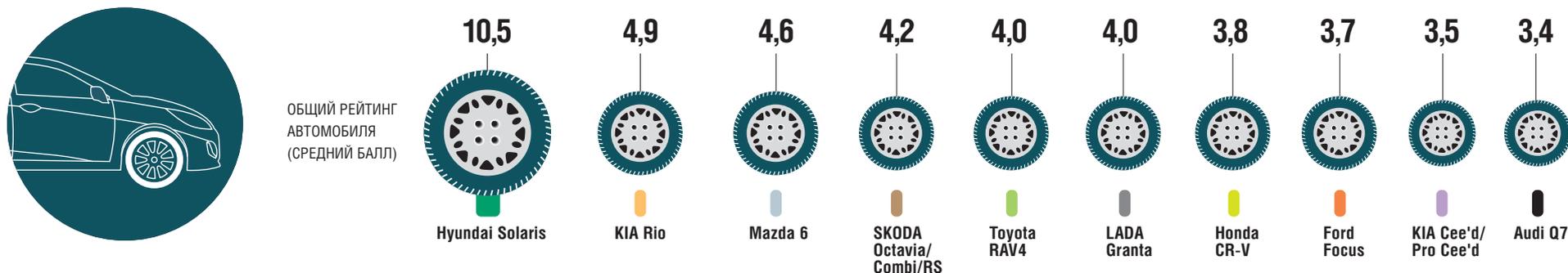
Шины IceContact™ 2 от Continental проходят процедуру обжига, которая обеспечивает крепкое соединение и лучшее взаимодействие между шипами и элементами протектора для максимального сцепления с ледяной дорогой.



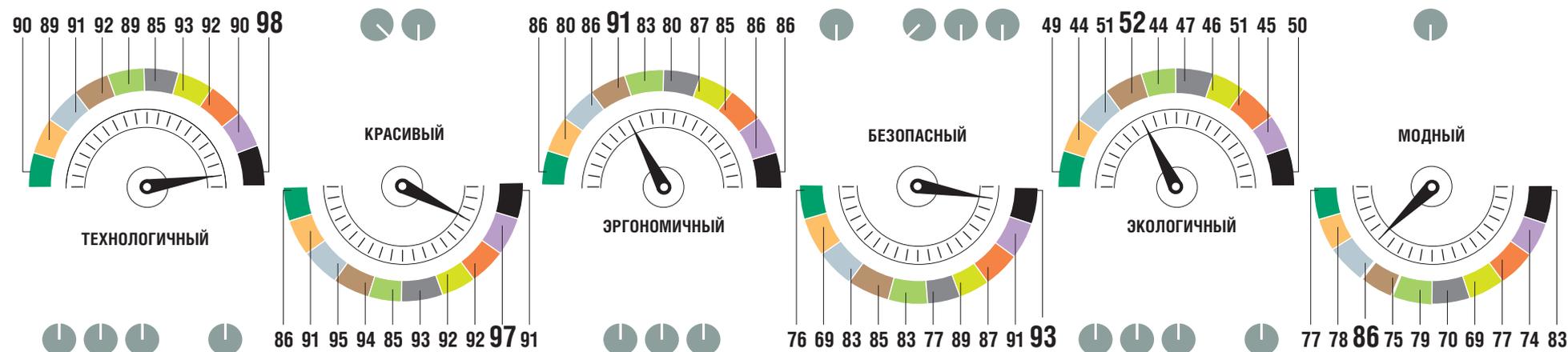
ХОРОШИЕ И РАЗНЫЕ

ОРГКОМИТЕТ ПРЕМИИ «АВТО ГОДА» ОЦЕНИВАЕТ АВТОМОБИЛИ НА ОСНОВЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ОПРОСА АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ. РЕСПОНДЕНТАМ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ВЫБРАТЬ В КАЖДОЙ КАТЕГОРИИ НЕ МЕНЕЕ ТРЕХ АВТОМОБИЛЕЙ, ОЦЕНИТЬ ПО ПАРАМЕТРАМ И ПРОРАНЖИРОВАТЬ В ПОРЯДКЕ СООТВЕТСТВИЯ ЗАЯВЛЕННОЙ ТЕМЕ ОПРОСА. АВТОМОБИЛИ ОЦЕНИВАЮТСЯ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК, А ОЦЕНКА СТРОИТСЯ НЕ НА ОБЪЕКТИВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЯХ, А НА СУБЪЕКТИВНОМ ВОСПРИЯТИИ ТОГО ИЛИ ИНОГО КАЧЕСТВА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕМ. В ГОЛОСОВАНИИ ПРИНИМАЛИ УЧАСТИЕ ЖИТЕЛИ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ С НАСЕЛЕНИЕМ БОЛЕЕ 100 ТЫС. В ВОЗРАСТЕ 18–75 ЛЕТ. ОБРАБОТКА ДАННЫХ ПРОВЕДЕНА НЕЗАВИСИМОЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ КОМПАНИЕЙ SYNOVATE SOMCON. НА ЭТОМ РАЗВОРОТЕ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ИССЛЕДОВАНИЯ 2015 ГОДА

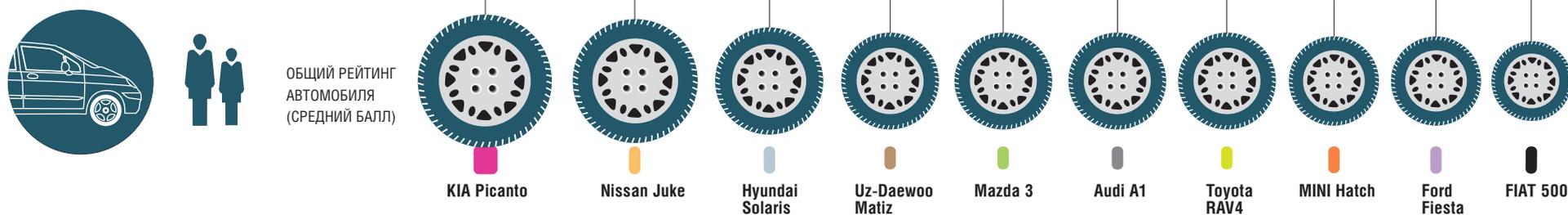
РЕЙТИНГ СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (ТОП-10) (ВСЕ РЕСПОНДЕНТЫ 18–75 ЛЕТ)



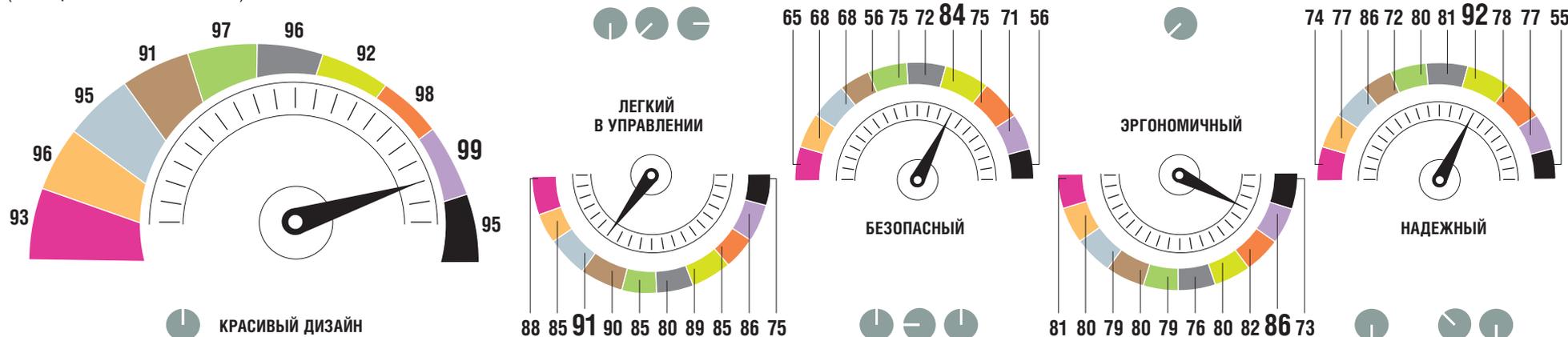
РЕСПОНДЕНТЫ, ОТМЕТИВШИЕ ДАННОЕ КАЧЕСТВО АВТОМОБИЛЯ (ПРОЦЕНТ ОПРОШЕННЫХ)



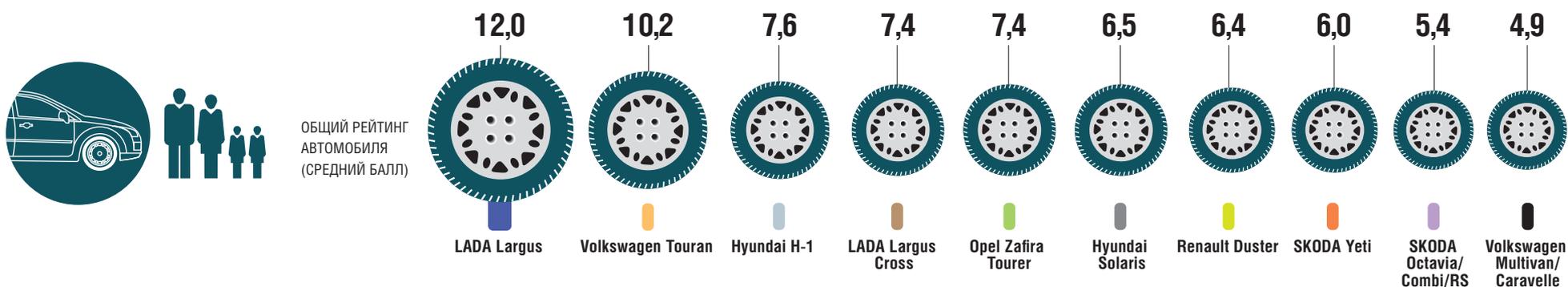
РЕЙТИНГ ЖЕНСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ (ТОП-10) (ВСЕ РЕСПОНДЕНТЫ)



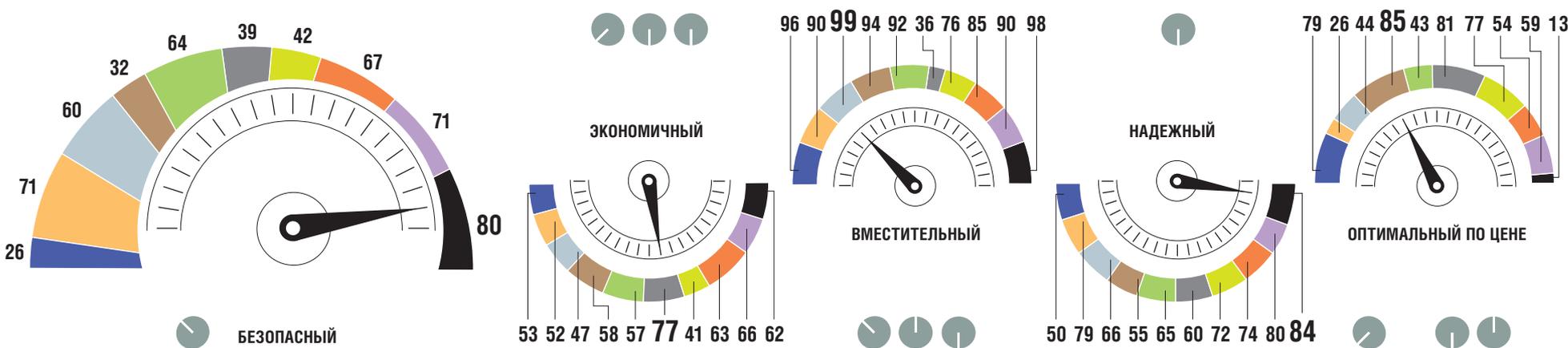
РЕСПОНДЕНТЫ, ОТМЕТИВШИЕ ДАННОЕ КАЧЕСТВО АВТОМОБИЛЯ (ПРОЦЕНТ ОПРОШЕННЫХ)



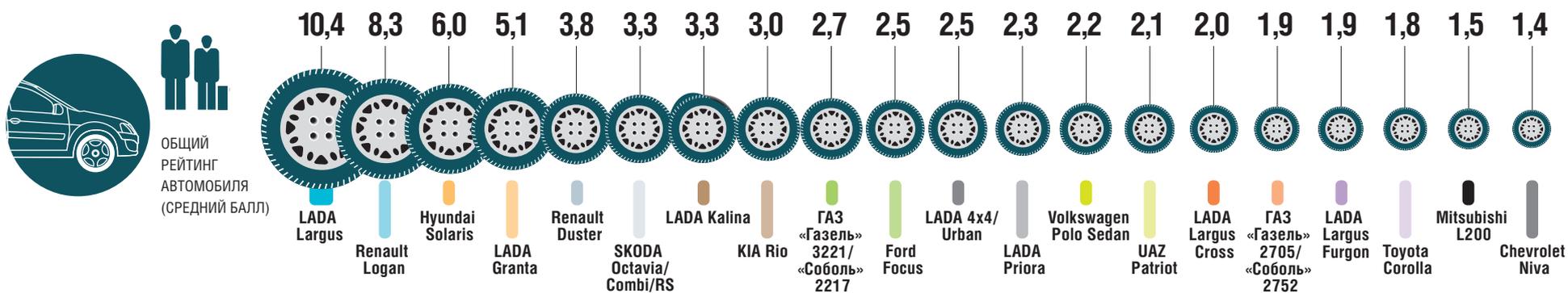
РЕЙТИНГ СЕМЕЙНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (ТОП-10) (ВСЕ РЕСПОНДЕНТЫ 18–75 ЛЕТ)



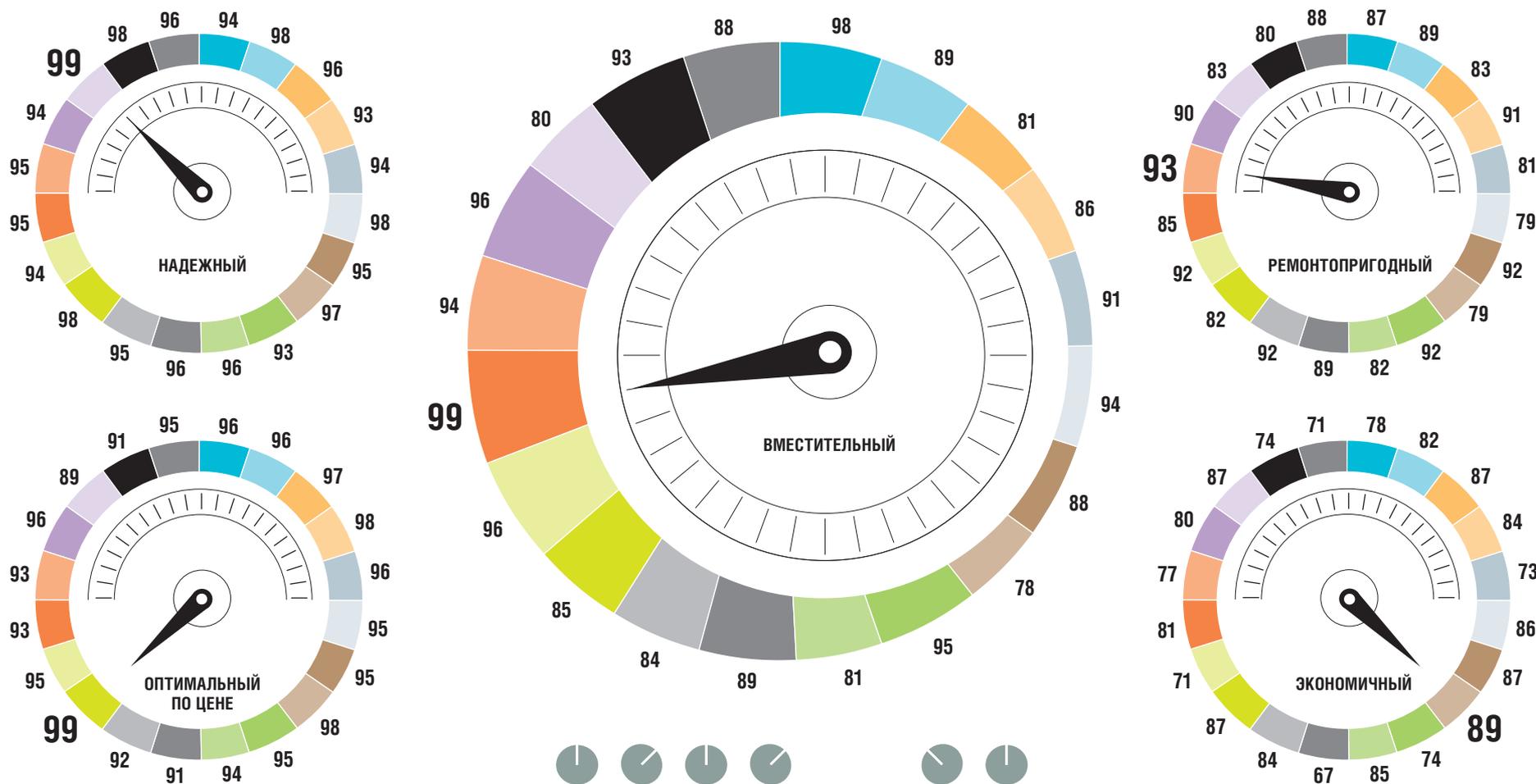
РЕСПОНДЕНТЫ, ОТМЕТИВШИЕ ДАННОЕ КАЧЕСТВО АВТОМОБИЛЯ (ПРОЦЕНТ ОПРОШЕННЫХ)



РЕЙТИНГ «РАБОЧИЕ ЛОШАДКИ» (ВСЕ РЕСПОНДЕНТЫ 18 ЛЕТ И СТАРШЕ)



РЕСПОНДЕНТЫ, ОТМЕТИВШИЕ ДАННОЕ КАЧЕСТВО АВТОМОБИЛЯ (ПРОЦЕНТ ОПРОШЕННЫХ)



КАК ВЫИГРАТЬ АВТОМОБИЛЬ

В КОНЦЕ НОЯБРЯ ШЕСТЬ УЧАСТНИКОВ КВЕСТА «РЕЙТИНГИ АВТО ГОДА» БОРОЛИСЬ ЗА ПРАВО СТАТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕМ LADA VESTA. НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ИЗ ТОЛЬЯТТИ ДОСТАЛСЯ ВИТАЛИЮ ГУСЕВУ, КОМАНДИРУ ЭКИПАЖА, ГДЕ ШТУРМАНОМ БЫЛ НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ.

РАННИЙ ПОДЪЕМ Любите ли вы рано вставать? Поговорка и опыт многих успешных людей говорит, что это очень полезная привычка. Вот и организаторы квеста «Рейтинги Авто года» решили, что начинать надо пораньше. Встреча участников была назначена в гостинице «Балчуг Кемпински» в 7:30 утра. По дороге люблюю пустой Красной площадью и тем, как, перефразируя знаменитую песню, «утро красит нежным снегом стены древние Кремля». Машины у входа в гостиницу тоже засыпает снег. Пожалуй, на высокие скорости сегодня рассчитывать нет смысла.

Квест начинается с формирования экипажей. Претенденты на призы тянут конверты с именами пилотов, журналистов и номерами автомобилей. Шесть Lada Vesta выдаются во временное пользование, на два дня.

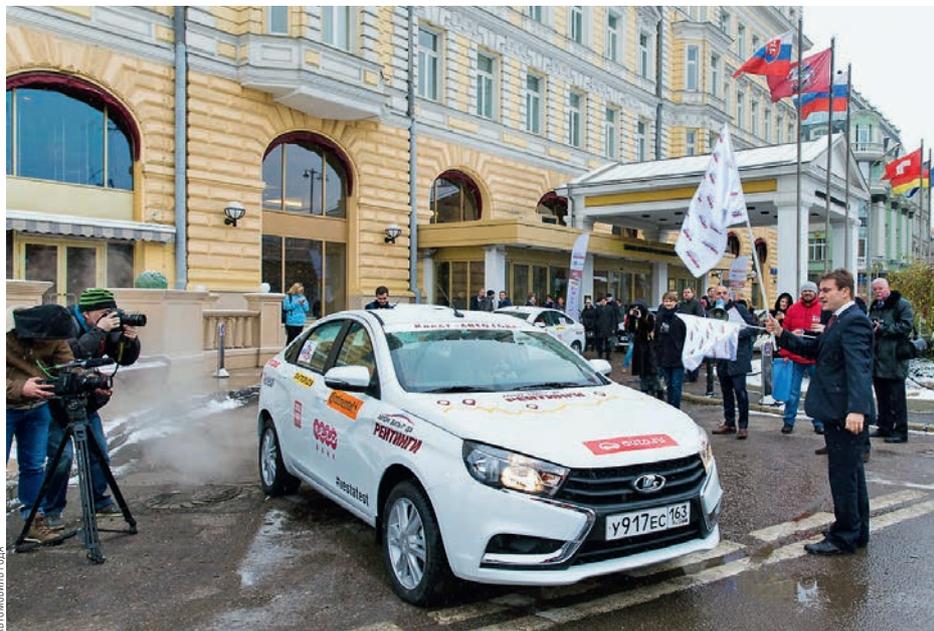
Вот объявляют и меня. Пора знакомиться с капитаном экипажа — это Виталий Гусев, системный администратор из Санкт-Петербурга.

После формирования экипажей пресс-конференция и, наконец, старт. Наша машина оказывается первой — что называется, на поул-позишен. Про себя вспоминаю, и в прошлом году выехал первым, но победы это не принесло, так что лучше забыть о приметах. И вот после серии фотографий под отмашку Дениса Петрунина, вице-президента АвтоВАЗа по продажам и маркетингу, и Владимира Безукладникова, руководителя проекта «Автомобиль года», мы выкатываемся от «Балчуга» на набережную. Снег прекратился, дороги уже раскатали, так что движение не должно вызывать проблем, хотя временами при резком старте колеса на асфальте проскальзывают — из-за шипов. Да, даже 106 л. с. мощности двигателя бывает немного слишком.

Сразу рассказываю Виталию о том, что навигационный планшет постоянно на связи, подключен к спутникам GPS и энергии потребляет немало. Так что надо следить за уровнем заряда, чтобы не пропустить указаний по маршруту и заданий, ведь в прошлом году именно это лишило «моего» штурмана возможности победить. По пути мы получаем задачи, верный ответ на которые дает следующую точку.

По дороге до Луховиц мы в подробностях изучили достопримечательности Коломны: задания были составлены так, что мы побывали и у памятника водовозу, и в Музее пастилы и на Музейной фабрике пастилы (да, это разные места), и в музее «Калачная», и в Коломенском кремле, и в будке коломенского городского. Как обычно, самыми трудными были задания, предполагающие участие прохожих. В «Калачной» рассказ о калачах пришлось писать, наводя объектив планшета на мебель и готовую продукцию, — сотрудники наотрез отказались говорить в кадр. В съемке «трейлера road movie с участием Lada Vesta» вообще пришлось задействовать коломенских кошек — благо на улицах их немало и выглядят они удивительно разнообразно, тоже в своем роде достопримечательность Коломны. А вот для задания от спонсора конкурса, производителя шин Continental, удалось все же собрать людей. Задание выглядело почти невыполнимым: надо было собрать в кадре как можно больше людей в желтой одежде или с желтыми предметами в руках. Этот фирменный цвет Continental. Где у нас можно увидеть много людей в яркой одежде? Да, правильно, на стройке. Но где нам вечером взять стройку? Виталий быстро находит выход: просит друзей помочь найти в Коломне мага-

НАПРОТИВ ЗДАНИЯ ЗАВОДА, ГДЕ КОГДА-ТО ВЫПУСКАЛСЯ АВТОМОБИЛЬ «ОКА», УСТАНОВЛЕН ПАМЯТНИК ЭТОЙ МАШИНЕ



КВЕСТ «АВТО ГОДА» ПРОШЕЛ НА НОВЫХ LADA VESTA. ПРОДАЖА ЭТИХ МАШИН НАЧАЛАСЬ В ТОТ ЖЕ ДЕНЬ

зины стройматериалов в надежде закупить там жилеты. Увы, безуспешно. И тут ему приходит в голову еще более простое решение — через интернет он разыскивает магазин канцтоваров и покупает блок липких листов для заметок! Условия задания этого не запрещают. Остается только набрать побольше прохожих, которые согласятся просто сфотографироваться с этими листками. С трудом, но все же набираем несколько отзывчивых человек, которые согласны потратить на нас несколько минут. Готово! В качестве платы проводим желающим мини-экскурсию по Vesta — про нее, оказывается, уже слышали многие, но мало кто видел.

После маршрута Коломны — Луховицы снова собираем несколько человек для фото. На этот раз другой партнер «Рейтингов Авто года», компания Total, известная автовладельцам своими маслами, просит изобразить группу роботов. Героев мы набрали, но превратить их в роботов не очень получилось: мы не сумели изменить параметры карандаша на планшете, и пришлось рисовать тонкими линиями, так что роботизация была скорее намечена, чем исполнена. Однако задание нам засчитали.



АВТОМОБИЛЬ ГОДА

Судя по вечернему обзору результатов первого дня в парк-отеле «Воздвиженское», в выполнении заданий Виталий был вполне на уровне. Но нас ждал и еще более приятный сюрприз — оказалось, что наша команда стала лидером по набранным баллам!

Заметный вклад в наш результат внесла группа поддержки Виталия. Его жена, коллеги и друзья активно участвовали в конкурсах и опросах, которые «Рейтинги Авто года» проводили в социальных сетях «ВКонтакте» и «Одноклассники», и это принесло нам примерно полторы сотни баллов. Мы и так опережали другие команды, однако на пути к победе не бывает лишних шагов.

ТАЙНА КАБРИОЛЕТА Второй день прошел по сокращенной программе. Исходя из темпов выполнения заданий в первый день организаторы убрали из плана Тарусу, так что почти все мы сделали в Серпухове. Как и многие другие небольшие российские города, Серпухов для туриста «затенен» Москвой и самыми известными соседями с Золотого кольца. А здесь немало достопримечательностей. Например, именно здесь установлен первый рабочий вариант знаменитого памятника Воину-освободителю — когда-то создавший его для берлинского Трептов-парка скульптор Вучетич подарил предварительный макет памят-

ника высотой 2,5 м, с которым собственно и работал скульптор, Серпухову. Сейчас он установлен на Соборной горе.

Побывали мы и у автозавода, где когда-то выпускали самый компактный советский автомобиль «Ока». Напротив здания установлен памятник этой машине. На нем мы должны были отыскать названия нескольких разных моделей, написанные «невидимыми» чернилами (они светятся под ультрафиолетом), и вычислить ту, что не упоминается в списке «рабочих лошадок» в проекте «Авто года». Честно говоря, как только я увидел Nissan Juke, то сразу был уверен в ответе — ну какая же это «рабочая лошадка»? Но Виталий все-таки решил проверить весь список, и мы разыскали все 11 названий и сверили их со списком.

Этой основательности нам немного не хватило в другом задании — на определение модели по зарифмованному описанию. Из стихов следовало, что это кабриолет, который разгоняется до 100 км/ч более чем за 8 секунд, а главное — на эмблеме у него зверь. Тут мы поспорили: я настаивал на Peugeot, а Виталий считал, что это может быть и Ford Mustang. Разрешить спор можно было очень просто: организаторы упомянули в условиях, что искомая модель есть среди объявлений на портале auto.ru, в котором также должен содержаться и логотип премии «Авто года». Но вот задача, на всех наших трех смартфонах то перебои со связью, то долго грузится список объявлений. В итоге штурман принимает волевое решение: пусть будет Mustang. Увы, неверно. Но это была одна из немногих наших ошибок. Кстати, с Peugeot тоже пришлось бы долго гадать — ведь у нас продавались несколько моделей кабриолетов этой марки.

Самое эффектное задание нам подготовила Husqvarna. Каждый из нас должен был бензопилой от этого шведского производителя отпилить по диску от бревен толщиной 45 мм. Да, это несложно, если пользоваться линейкой, но расстояние надо было определить на глаз! И чем точнее, тем больше получим баллов. Все очень серьезно: каска, щиток, наушники, перчатки и даже специальные защитные штаны. Это был мой первый опыт общения с бензопилой, и оказалось, что работать с Husqvarna очень просто: она входит в дерево буквально как нож в масло. Но эффективной техники оказалось недостаточно, человек, то есть я, немного подкачал — толщина кругляша оказалась всего 35 мм. Зато Виталий показывает великолепный глазомер — он отпилит 47 мм, почти точно. Баллы за этот конкурс начислялись по отклонению среднего арифметического от заданного. Наш 41 мм — совсем неплохой результат, неточность всего 4 мм. И снова надо снять ролик со стихами, на этот раз про Husqvarna и ее дилера «Технопарк».

Еще в Серпухове, оказывается, есть Музей павлина — ведь эта птица изображена на городском гербе. Там мы покупаем изображение павлина. Специально для покупки сувениров нам была выдана «Лето-карта» с некоторым запасом средств. В последнем задании в Серпухове оказывается, что коломенскую пастилу, серпуховского павлина и другие приятные мелочи мы покупали не просто так, нам надо было найти отделение «Лето-банка» и сфотографироваться в нем с этими купюрами, показывая тем самым пользу карты этого банка.

Творческие задания снова потребовали вовлечения других людей — участникам квеста очень полезны навы-

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ТРЕБУЕТ ДОСТОЙНОГО ОСВЕЩЕНИЯ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



ЯРОН ВИДМАЙЕР, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «КОНТИНЕНТАЛ ТАЙРС РУС» ПОБЕЩАЛ УЧАСТНИКАМ АВТОПРОБЕГА ХОРОШЕЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ



«ЭТО БЫЛ МОЙ ПЕРВЫЙ ОПЫТ ОБЩЕНИЯ С БЕНЗОПИЛОЙ, И ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО РАБОТАТЬ С HUSQVARNA ОЧЕНЬ ПРОСТО: ОНА ВХОДИТ В ДЕРЕВО БУКВАЛЬНО КАК НОЖ В МАСЛО»



ЯРКИЕ ЭМОЦИИ УКРАСЯТ ЛЮБОЕ СОСТЯЗАНИЕ

ки коммуникации. В Серпухове и по дороге в Москву мы сняли два ролика о достоинствах АЗС «Роснефти», еще одного партнера «Рейтингов Авто года», причем один из них должен был включать беседу с клиентом. Тут отзывчивость проявляют сотрудники «Роснефти» — даже предлагают подождать, пока подъедет постоянный клиент, который уж сможет рассказать, почему заправляется здесь постоянно. Но мы уже спешим — до Москвы сотня километров, а там еще церемония подведения итогов.

ФИНАЛ С ДИЗАЙНЕРОМ И вот наш квест завершается — мы подъезжаем к зданию «Техинкома» на МКАД, одному из 60 дилеров Lada, которым выпала честь стать первыми продавцами Lada Vesta. Здесь выставлены и демонстрационная Vesta цвета лайма, и будущий приз. На стоянке несколько машин для тест-драйва. АвтоВАЗ хорошо подготовил своих дилеров к запуску новой моде-

ли. Пока идет окончательный подсчет баллов, общаемся с коллегами, кто какие задания выполнил. Всем понравился шанс проявить точность с помощью пилы, и, оказавшись, далеко не все смогли отыскать правильную фотографию кабриолета на auto.ru. Ну что же, у нас неплохие шансы. Виталий, кажется, нервничает — совсем не подходит к фуршетному столу и только пьет воду.

Появляется Стив Маттин, главный дизайнер Lada. Этот британец до Тольятти поработал в Штутгарте на Mercedes-Benz и в Гетеборге на Volvo. Благодаря ему новые Lada получили эффектную деталь — облицовку, напоминающую букву X, и перекликающиеся с ней выштамповки на боковине. Значит, скоро начнется, ведь именно Стив Маттин должен будет вручать призы.

И вот начинается церемония объявления результатов. Мы с Виталием облегченно выдыхаем, когда Алексей Чесноков в неизменном галстуке-бабочке называет

первые три команды, «занявшие второе место». Аплодисменты сопровождают вручение призов участникам. Все они набрали менее 4 тыс. баллов. Приближается кульминация — «Сейчас я назову одну команду, но при этом также объявлю и о победе другой», — вполне смело объявляет ведущий. Он говорит что-то еще, но этого я, честно говоря, почти не понимаю. Хотя моя роль вспомогательная, но я, конечно, болею за Виталия и тоже переживаю в ожидании итога. Ждут их и коллеги с телевидения: на нас и на соперников из команды «Серп и молот» нацелены по две видеокамеры. Ловят реакцию, понятно. И вот — пауза, какая-то, кажется подходящая музыка и... «Второе место занимает команда... „Серп и молот!“» Значит первое — наше! Аплодисменты, объятия и рукопожатия, и еще раз на камеру. В таблице на экране заполняются пустовавшие две строки, у нас более 4365 баллов. У «Серпа и молота» на три сотни

меньше. Да, в таком напряженном соревновании баллы от групп поддержки в соцсетях помогли Виталию увеличить отрыв.

Потом мы сопровождаем аплодисментами вручение призов уже не конкурентам. И за ними — наша очередь. Фото со Стивом Маттином и руководителем проекта «Автомобиль года» Владимиром Безукладниковым. Виталию предстоит еще приятная обязанность победителя — фотосессии для разных СМИ возле приза, интервью для ТВ и сайтов.

Победа рождает очень приятные чувства. Но я знаю, что и другие участники тоже получили немало удовольствия за эти два дня — посмотрели подмосковные города и получили шанс проявить сообразительность и знания, умение преодолевать трудности и общаться с людьми. И познакомили с совершенно новой моделью российской марки. ■

Французские Новогодние каникулы 2016 в Воздвиженском!

- ❄ Феерическая шоу-программа
- ❄ Шумное веселье и танцы до утра
- ❄ Изысканное меню
- ❄ Детская анимация
- ❄ Призы, подарки и яркие впечатления!



МО, Серпуховский район,
пос. Д/О Авангард

ВОЗДВИЖЕНСКОЕ
park hotel

+7 (495) 526-67-00
www.v-parkhotel.ru

НОВАЯ РУССКАЯ

НОВАЯ LADA — НЕ САМОЕ ЧАСТОЕ ЯВЛЕНИЕ В НАШЕЙ СТРАНЕ. ПОЭТОМУ ПОЯВЛЕНИЕ МОДЕЛИ VESTA НЕ МОГЛО ПРОЙТИ НЕЗАМЕЧЕННЫМ. НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ ПРОВЕЛ НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ ЗА РУЛЕМ ЭТОГО АВТОМОБИЛЯ И НЕ РАЗОЧАРОВАЛСЯ В НЕМ.

КАК ТРУДНО БЫТЬ ИДЕАЛЬНЫМ

Процесс посадки за руль Lada Vesta для меня оказался очень непростым. Нет, это не провал конструкторов и дизайнеров — просто машина была припаркована так, что левую дверь было трудно открыть, так что пришлось занимать пилотское место через пассажирское сиденье. Оказавшись в кресле, начинаю его регулировать — сначала на ощупь. Вот рукоятка... ага, это регулировка сиденья по высоте? Да у нас дорогая комплектация! Наконец, нахожу рукоятку регулировки наклона спинки. Теперь регулируем руль — рукоятка под колонкой позволяет менять и вылет и угол наклона. Поворот ключа оживляет щиток приборов и центральную консоль с дисплеем аудиосистемы.

Мой рост и пропорции почти точно соответствуют манекенам, которые используют при проектировании, я почти идеальный представитель среднего человека (с этой точки зрения), так что устраиваюсь за рулем практически любого автомобиля без особых проблем. Lada Vesta не исключение. Пока машина греется, осматриваюсь. Салон выглядит современно, в форме панели приборов есть намеки на X-тему, которую дизайнеры под руководством Стива Маттина реализовали в облицовке радиатора и на боковине. Получилось неплохо, и вроде бы нет никаких заметных огрехов с эргономикой. Правда, пластик панели жесткий — не скажу, что я собираюсь часто к нему прикладываться лицом, и не думаю, что это будет делать кто-то еще. На крайний случай ведь есть подушки безопасности — пассажирская подушка на Vesta входит во все комплектации, кроме Classic, которая стоит 514 тыс. руб. Но ведь все читатели автомобильных изданий знают, что пластик в салоне должен быть мягкий, управляемость — отточенная, а на руле должно ощущаться реактивное усилие — так что я просто обязан был постучать по панели хотя бы один раз.

Реакцию на руле проверяем уже на ходу. Сначала я разочарован: руль вертится, что называется, одним пальцем. Однако с ростом скорости усилие меняется, и все становится как надо — то есть так, как мы уже привыкли ощущать в европейских машинах. На Vesta стоит электрический усилитель, который достаточно просто настроить на любой режим, — и инженеры АвтоВАЗа не пренебрегли шансом довести его характеристики до высокого уровня. Что приятно, руль достаточно скромен в деле передачи толчков от дорожных неровностей. Да, у спортивных моделей чувствительность руля такая, что вы можете если не прочесть по вибрациям руля эмбоссированную надпись на кредитной карточке, по которой проехали, то уж точно посчитаете, сколько там букв. В условиях России такая информативность будет чересчур — и я бы сказал, что у Vesta достигнут оптимальный баланс. Подвеска также демонстрирует хорошую работу конструкторов и испытателей. Если сравнивать с близкими по цене моделями, то Vesta воспринимается более спортивной, чем братский Renault Logan, и более комфортабельной, чем представители корейских марок.

КОНКУРЕНТЫ И ОДНОКЛАССНИКИ

Да, именно близкими по цене, а не одноклассниками. Lada Vesta — представитель класса C. Нет, не надо оставлять в комментариях ссылки на «Википедию». Жесткие рамки классов если и есть, то они разные на разных рынках и к

КОНДИЦИОНЕР VESTA РАБОТАЕТ ТОЛЬКО ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА ВЫШЕ 5 ГРАДУСОВ



В О ВСЕХ КОМПЛЕКТАЦИЯХ VESTA ЕСТЬ НЕ ТОЛЬКО ПРИВЫЧНЫЕ УЖЕ ABS И РЕГУЛЯТОР РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ТОРМОЗНЫХ СИЛ EBD, НО И СИСТЕМА КУРСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ESC И АССИСТЕНТ ТРОГАНИЯ НА ПОДЪЕМЕ И СПУСКЕ, КОТОРЫЙ УДЕРЖИВАЕТ АВТОМОБИЛЬ НА МЕСТЕ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ СЕКУНД ПОСЛЕ ОТПУСКАНИЯ ТОРМОЗА

тому же постоянно меняются. Я сам любитель упорядочивания всего и вся, поэтому напомню коллегам по этому увлечению, что классификацию всегда строят исходя из

реальности и потребностей классификатора. Vesta — это наследница «Самары», «десятки» и Priora. И относится к иному классу уже хотя бы потому, что в классе B у Lada есть Kalina. То, что она стоит на уровне более компактных моделей, — большой плюс для Vesta.

ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОМОЩНИКИ Vesta хорошо оснащена с точки зрения техники. Возможно, так АвтоВАЗ упростил себе формирование списка комплектаций, но результат того стоил: во всех версиях есть не только

привычные уже ABS и электронный регулятор распределения тормозных сил EBD, но и система курсовой устойчивости ESC, противобуксовочная система и даже помощь при трогании на подъеме и спуске, которая удерживает автомобиль на месте в течение двух секунд после отпущения тормоза. А также бортовой компьютер. Его дисплей вставлен в щиток приборов под спидометром, и на нем есть даже стрелки, которые рекомендуют переключиться на ступень вверх или вниз.

Переключение передач достаточно точное, лишь пару раз с непривычки я промахнулся, ходы рычага и четкость включения также хороши. Вот ход сцепления великоват, но к этому привыкаешь довольно быстро. Lada Vesta вообще произвела впечатление автомобиля, к которому несложно привыкнуть, — и это комплимент дизайнерам и конструкторам. Но мы же не можем обойтись без замечаний совсем. Поэтому попеняем эргономистам и дизайнерам на несколько мелочей. Например, несколько раз я закрывал водительскую дверь за нишу для двух отсутствующих в «нашей» комплектации Comfort кнопок задних стеклоподъемников — ниша в подлокотнике далековато, а полноценной ручки на водительской двери нет, в отличие от пассажирской. Ночью у нас был не один шанс проверить систему аварийной сигнализации ЭРА-ГЛОНАСС — ее кнопка расположена очень близко от выключателей индивидуального освещения. Хорошо бы добавить какую-то блокировку. А вот кнопка выключения аудиосистемы зачем-то вынесена отдельно, а мы уже привыкли для включения или выключения нажимать на рукоятку регулировки громкости. И еще показалась не слишком информативной панель управления отоплением и вентиляцией. Да, в «нашей» комплектации Comfort есть только кондиционер с ручным управлением, но панель такая же, как у базовой Classic без кондиционера. Так вот она показывает уровень нагрева просто вертикальными палочками разной высоты. Я был уверен, что выставил максимум, и недоумевал, отчего же в салоне так прохладно. Оказалось, что до предела есть еще несколько делений — и вот тогда все уже хорошо. Почитав инструкции, с недоумением обнаружил пункт о том, что кондиционер работает только при температуре наружного воздуха от 5 градусов. Но ведь в той же инструкции рекомендуется включать кондиционер для предотвращения запотевания стекол, а оно случается и зимой. Непонятное противоречие. Зато здесь есть электрообогрев ветрового стекла, который входит в пакет Optima для комплектации Comfort.

МЕСТА ХВАТИТ С точки зрения водителя Vesta хороша и доставляет гораздо больше удовольствия от управления, чем прежние модели АвтоВАЗа.

Даже скромного 106-сильного двигателя хватало, чтобы на старте послушать проскальзывание шин по асфальту — что, впрочем, скорее относится к проблемам шипов и асфальта, чем машины. Возможно, именно шины Continental внесли вклад в управляемость на высоких скоростях — маршруты квеста включали и магистрали, так что мы могли проверить Vesta и на действительно высоких скоростях. Машина не вызывает напряжения при дальних поездках и приятна на извилистых дорогах. Есть только одно «но» — при превышении 110 км/ч появлял-

LADA VESTA

Двигатель.....	бензиновый, рядный 4 цил., 1596 куб. см
Максимальная мощность.....	106 л. с. при 5800 об./мин.
Максимальный крутящий момент.....	148 Нм при 4200 об./мин.
Трансмиссия.....	5-ступенчатая механическая
Длина/ширина/высота.....	4410/1764/1497 мм
База.....	2635 мм
Объем багажника.....	480 л
Снаряженная масса.....	1230–1270 кг
Расход топлива.....	79,3/5,5/6,9 л/100 км (городской/загородный/смешанный цикл)
Разгон до 100 км/ч.....	11,8 с
Максимальная скорость.....	178 км/ч
Цена.....	585 тыс. руб.



LADA VESTA ПРОИЗВЕЛА ВПЕЧАТЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ, К КОТОРОМУ НЕСЛОЖНО ПРИВЫКНУТЬ. — И ЭТО КОМПЛИМЕНТ ДИЗАЙНЕРАМ И КОНСТРУКТОРАМ



САМАЯ ДОРОГАЯ VESTA
В КОМПЛЕКТАЦИИ LUX
СО ВСЕМИ ВОЗМОЖНЫМИ
ОПЦИЯМИ И В ФИРМЕННОМ
ЦВЕТЕ LIME БУДЕТ СТОИТЬ
677 ТЫС. РУБ.

АВТОМОБИЛЬ ГОДА



ся какой-то слабый звон в области левой двери. Не думаю, что это такой ограничитель скорости. Скорее всего, случайный недостаток отдельно взятой машины из первых партий. А вот заметный звук от двигателя, шин и ветра — повод подумать о дополнительной звукоизоляции. Правда, в обычном городском движении это вряд ли кто-то заметит.

БИЗНЕС И ЭКОНОМ Для города Vesta тоже подходит хорошо, слабоватый мотор здесь в общем-то не досаждают. Не сомневаюсь, что Vesta вскоре станет появляться среди таксомоторов, и тогда станет заметен другой недостаток. Причем заметен он будет не всем, а только некоторым пассажирам. У московских таксистов уже несколько лет назад появилась привычка копировать париж-

скую манеру и занимать переднее правое кресло своими вещами, сажая пассажиров на заднее. Так вот, заднее сиденье Vesta в нынешнем виде, по аналогии с авиакомпаниями, можно назвать экономклассом. Нет, здесь, в отличие от некоторых авиакомпаний, совсем не тесно, даже наоборот — компоновщики отлично поработали, и здесь без всяких проблем можно провести немало времени. Но желательно все это время просто сидеть, тихо и спокойно. Здесь нет центрального подлокотника и карманов в дверях, отсутствует освещение и тем более подстаканники и пепельницы. Правда, о безопасности АвтоВАЗ позаботился: три подголовника, три ремня безопасности и крепления для детских сидений ISOFIX. Так что детей в креслах сзади можно возить без всяких проблем. Ну а пассажирам такси все-таки лучше занимать место впереди.

Спинка заднего сиденья разделена на две неравные части, но при опускании образует очень высокую ступеньку. Для перевозки багажа не очень удобно, но лучше, чем ничего.

Lada Vesta можно купить и за 514 тыс. руб. — но, пожалуй, это скорее цена для рекламных объявлений. Хотя даже в начальной комплектации Classic здесь есть все электронные системы, кроме разве что парковочных датчиков и круиз-контроля. И в этом Lada обходит почти всех конкурентов и по цене, и по классу. Но зато в базовой версии нет кондиционера. Он вместе с подушкой безопасности для переднего пассажира входит в пакет Start, который удорожает Vesta Classic на 30 тыс. руб.

Нам досталась версия Comfort с пакетом Optima стоимостью 585 тыс. руб. И, пожалуй, здесь есть все, что не-

обходимо: передние стеклоподъемники, регулировка зеркал с удобным пультом с подсветкой, датчики парковки и аудиосистема. Можно сэкономить 15 тыс. руб., отказавшись от электрического обогрева ветрового стекла и легкосплавных колес — но я бы не стал.

При желании можно заказать Vesta с роботизированной трансмиссией, созданной при участии знаменитой немецкой компании ZF. Возможность забыть о переключении передач обойдется в 25 тыс. руб.

Самая дорогая Vesta в комплектации Lux со всеми возможными опциями и в фирменном цвете Lime будет стоить 677 тыс. руб. Если это кажется слишком высокой ценой, то вспомните, что по действующему курсу это менее €10 тыс. При внушительном списке достоинств Vesta цена вполне адекватная. ■

ПОЗНАКОМЬСЯ С LADA

LADA VESTA

от 514 000 РУБ.

ПРОЙДИ ТЕСТ-ДРАЙВ

ЗА БОЛЕЕ ПОДРОБНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ ОБРАЩАЙТЕСЬ В ДИЛЕРСКИЕ ЦЕНТРЫ ТЕХИНКОМ. ПРЕДСТАВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ НОСИТ СПРАВОЧНЫЙ ХАРАКТЕР И НИ ПРИ КАКИХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПУБЛИЧНОЙ ОФЕРТОЙ

реклама

ТЕХИНКОМ
официальный дилер LADA
(495) 778-98-50

МКАД 65 км
г. Москва, ул. Кулакова, вл. 24, стр. 3
МКАД 47 км
внешняя сторона, стр. 3
МКАД 14 км
г. Котельники, Коммерческий пр-д., д. 8





ЭКОНОМИЯ КАК ПО МАСЛУ

РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ — ЭТО ОДНО ИЗ НАИБОЛЕЕ НАУКОЕМКИХ И ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НЕФТЯНЫХ КОМПАНИЙ. СОЗДАНИЕ НОВЫХ МОТОРНЫХ МАСЕЛ ИДЕТ В НОГУ С ТЕНДЕНЦИЯМИ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ГДЕ ЭКОНОМИЧНОСТЬ И ЭКОЛОГИЧНОСТЬ СТАЛИ ГЛАВНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ. МАРИЯ КУТУЗОВА

кими требованиями стимулировал инженеров концерна к новым разработкам.

Требования к концентрации вредных веществ в выхлопах становятся все жестче. Но современные системы доочистки выхлопных газов очень дороги и весьма требовательны к составу масла, так как стандартные моторные масла содержат соединения серы и фосфора, с одной стороны, выполняющие роль антифрикционных присадок, но, с другой стороны, приводящие к быстрому выходу из строя двигателя (закисковыванию). Это поставило перед разработчиками смазочных материалов задачу разработки малозольных масел с пониженным значением сульфатной зольности и низким содержанием фосфора и серы, для чего пришлось пересматривать все формулы и разрабатывать с нуля абсолютно новые пакеты присадок.

Как отмечают специалисты Total, средний срок разработки моторного масла (от технического задания до запуска производства) — три года, а трансмиссионных масел — пять лет, поэтому французский концерн непрерывно ведет работы по созданию продуктов будущего. «Важно иметь собственные научно-производственные мощности: если у компании есть просто блендинговый завод (где смешивают масло по готовым рецептам) и нет собственных разработок, поставщики всегда будут продавать такому производителю только вчерашние базовые масла и присадки», — утверждают в Total.

В собственных научно-исследовательских центрах концерна в городах Солез и Гонфревиль идет постоянная работа над созданием смазочных материалов, которые могут оптимизировать и повысить эффективность работы двигателей. Команды исследователей направляют свои усилия на поиск и достижение наилучшего баланса между защитой узлов, деталей двигателя и обеспечения их движения. Чтобы достичь цели и обеспечить максимальную эффективность двигателя, учитываются показатели трения, ведущего к механическим потерям энергии, и высоких рабочих температур, которые могут быть причиной потери тепла. Снижение расхода топлива без изменения стиля вождения сегодня стало возможным благодаря созданию в концентре топливосберегающих моторных масел Total Quartz, способных преодолеть каждый из этих видов нагрузок: снижают трение и ударные нагрузки, облегчая скользкие движения деталей благодаря прочной и устойчивой масляной пленке; обеспечивают высокий уровень сопротивления сдвиговым нагрузкам, защищая движущиеся детали во время работы двигателя.

Еще одно направление — утилизация отработанного масла. Французский концерн разрабатывает биоразлагаемые масла. Особенно нужны такие разработки для применения в водном транспорте и сельхозтехнике: в случае утечки биоразлагаемых масел их негативное воздействие на морскую и речную среду, а также на сельскохозяйственные культуры будет минимальным. В компании предлагают новую услугу под названием ANAC (ANALYSIS COMPARED), позволяющую проводить диагностику узлов и деталей авто-

мобилей по анализу проб отработанного масла. Россия вошла в систему ANAC недавно — с 2012 года, тогда как первые исследования в этой области были впервые проведены Total с 1967 года в лаборатории одного из крупнейших заводов марки в городе Эртвельд в Бельгии. Масло, циркулирующее в узлах и агрегатах техники, является индикатором ее «здоровья». Анализ проб масла, отобранных в процессе эксплуатации оборудования, позволяет избежать неожиданных поломок и связанных с ними существенных финансовых затрат и дорогостоящих аварийных ремонтов. За последние почти полвека специалистами компании собрана статистика более чем 3 млн анализов масел, отобранных в самых разных точках земного шара: сегодня глобальная диагностическая сеть компании охватывает 130 стран мира. Это далеко не дешевая услуга в большей степени нацелена на потребности владельцев парков грузовой и промышленной техники, хотя может применяться и для пассажирских автомобилей. Именно по этой методике проводится диагностика двигателей и коробок передач машин команды Infiniti Red Bull Racing, партнером которой является Total.

Сегодня в мире потребляется порядка 40 млн т в год смазочных материалов, из которых на долю французской группы приходится около 5%. По словам вице-президента глобального бизнеса смазочных материалов Total Филиппа Шарле, компания намерена удвоить объемы производства и долю на глобальном рынке к 2025 году. Однако рост мирового спроса на смазочные материалы замедляется вслед за снижением темпов экономического развития. «Мы считаем, что спрос в этом сегменте будет ежегодно расти на 0,6–0,7% в течение следующих десяти лет, что существенно ниже, чем прогнозировали ранее (компания еще не так давно прогнозировала увеличение потребления масел на уровне 2%). Мы настроены менее оптимистично, чем некоторое время назад, хотя рынок все еще продолжает расти», — отмечает господин Шарле. По итогам прошлого года объем потребления смазочных материалов составил 1,6 млн т масел, из которых 500 тыс. т — импортная продукция. Несмотря на то что в этом году доля импорта может серьезно сократиться из-за девальвации рубля и снижения конкурентоспособности импортируемой продукции, динамично развивавшийся за последние годы российский рынок остается привлекательным направлением для всех зарубежных игроков в этом сегменте. ■

Правильный выбор моторного масла помогает экономить топливо. Чем выше экологические стандарты применяемого топлива, тем более строгие требования предъявляются к маслу. В целом производители масла стремятся снизить вязкость своей продукции без существенного изменения других характеристик.

Хороший пример сотрудничества производителя масел с производителем автомобилей — работа компании Total и автоконцерна Peugeot над гибридной моделью Peugeot 208 HYbrid FE. Специально для этого автомобиля было создано моторное масло пониженной вязкости. Peugeot 208 вообще можно назвать эталоном гибридного авто — расход топлива составляет всего 1,9 л на

СОТРУДНИЧЕСТВО TOTAL С КОМАНДОЙ FORMULA-1 ОТКРЫЛО ДЛЯ ФРАНЦУЗСКОГО КОНЦЕРНА НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ В ОБЛАСТИ РАЗРАБОТОК И СОЗДАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ ДЛЯ ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА

100 км, а уровень выбросов CO₂ — 46 г/км. Это лучший показатель среди всех гибридных автомобилей в мире. Ожидается, к 2020 году в 85% новых автомобилей Peugeot будут использоваться технологии, обкатанные на модели HYbrid FE.

Можно также отметить сотрудничество Total с командой Formula-1. Как отмечают представители компании, обновленный технический регламент гонок с его жест-

РОСТ МИРОВОГО СПРОСА НА СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ЗАМЕДЛЯЕТСЯ ВСЛЕД ЗА СНИЖЕНИЕМ ТЕМПОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ



Премия за trade-in¹
100 000 ₽

Volkswagen Multivan от 2 365 000² ₽

Безупречный дуэт классического дизайна и современных технологий делает этот автомобиль подходящим для совершенно разных жизненных ситуаций. Одни считают его идеальным городским автомобилем для большой семьи, другие — лучшим вариантом для дальних путешествий, третьи — безупречным партнером по бизнесу. Просторный и комфортабельный салон стал еще более функциональным и привлекательным. Новые инфомедиа-системы легко синхронизируются с вашим смартфоном или планшетом с помощью приложений AppConnect³ и MediaControl⁴, так что скучать в дороге вам не придется. А новая автоматическая система послеаварийного торможения сделает вашу поездку еще более безопасной. Он остается вне конкуренции и за пределами асфальтовых дорог благодаря полному приводу 4MOTION в сочетании с автоматической 7-ступенчатой коробкой передач DSG и новому адаптивному шасси DCC⁵.

Multivan неподражаем в шести поколениях!



*по результатам всероссийского голосования на сайте Autogoda.ru в номинации «Минивэны»



Das Auto.

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen-commercial.ru

¹Трейд-ин. При покупке нового автомобиля Volkswagen Multivan, Caravelle, Transporter у официального дилера в период с 09 ноября по 31 декабря 2015 года со сдачей прежнего автомобиля в зачет стоимости предоставляется выгода в размере 100 000 рублей. Подробности у официальных дилеров. Предложение ограничено ²Цена действительна при приобретении автомобиля Volkswagen Multivan в комплектации Trendline (Трендлайн). Дополнительное оснащение, перечисленное выше, а также установленное на изображенном автомобиле, не входит в указанную в рекламе цену. ³АппКоннект. ⁴МедиаКонтрол. ⁵ДиСиСи (Dynamic Chassis Control — Динамик Шассис Контрол). Реклама

ЕСТЬ ТОЛЬКО ОДИН ПУТЬ. СВОЙ.

НОВАЯ LADA VESTA



РЕКЛАМА

КЛИЕНТСКАЯ ЛИНИЯ LADA: 8-800-200-52-32

(ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ)

WWW.LADA.RU

