



Автопилот включен

Вполне вероятно, что через десять лет отпадет необходимость менять зимние покрыва на летние, следить за обстановкой на дороге и даже заправлять машину топливом. Впрочем, и автомобиль перестанет быть собственностью конкретного владельца и превратится в общественное достояние. Автомобильный критик **Денис Орлов** изучил перспективные идеи автомобилестроителей и сделал свой вывод о том, как должен выглядеть автомобиль будущего.

— футурология —

Сроки и дело

Автомобиль будущего — тема, тревожащая умы как покупателей, так и менеджмента автомобильных компаний. Достаточно заглянуть в условия конкурса автомобильных разработчиков Design Challenge (его итоги подведут 20 ноября на Лос-Анджелесском автосалоне). Тема состязания так и обозначена — «Почувствовать будущее». Дизайнерам предложено «исследовать интерьер как часть экстерьера с целью эмоционального, удобного и безопасного единения водителя и пассажиров с автомобилем 2029 года».

Итак, для определения черт автомобиля будущего следует прежде всего определиться с временными координатами. Людям свойственно привязываться к красивым цифрам. Сколько ярких экспериментальных моделей было построено в 1970-е под лозунгом «Автомобиль 2000 года»? Многие из предложенного действительно внедрили,



причем даже раньше оглашенной даты. И теперь не обойтись без отметки. «2020»? Неплохо смотрится, но какое это будущее? Нет в этой величине волнующего привкуса недоступности — большинство современных доживут до реализации этой мечты. Рассмотрим тогда 2025 год. К этому сроку, например, в германской фирме Continental (крупнейший разработчик автомобильной электроники) сверстаны планы по выпуску на дороги машин, управляемых без участия водителей. Это уже что-то. А если 2050 год?

Только на первый взгляд кажется, что сроки в разговоре об автомобиле далекого буду-

щего не важны. В начале 1990-х американский демограф Нейл Хоув совместно с историком Вильямом Штраусом выступили с теорией поколений, согласно которой поведение социума чередуется примерно раз в 20 лет с завидным постоянством, подобно тому, как на смену зиме приходит весна, затем лето и осень. То есть мы сегодняшние проявляем себя во многом как наши прадеды. Всего авторы этой на первый взгляд неправдоподобной теории выделили четыре модели поведения: «творцы-приспособленцы» (он же «зимний»), «пророки-идеалисты» («весенний»), «странники-активисты» («летний») и «герои-примиренцы» («осенний»). Эти изме-

нения отражаются и на предпочтениях. Поэтому, приняв за допущение шаг в 20 лет, можно просчитать, какие именно машины придутся по вкусу нашим прапрапра.

Так что создание автомобиля будущего прежде всего вопрос правильной разбивки задачи на переменные.

Энергетический круговорот

Главной из них, вероятно, следует считать энергетическую. Автомобиль — один из главных потребителей энергии на всех этапах: от выработки материалов, из которых его сде-

лают, до затрат на утилизацию. По прогнозам шведской компании Vattenfall, к 2050 году европейская энергосистема достигнет уровня, при котором будет полностью исключено загрязнение среды при выработке электричества. Что это значит для автомобилей? Они получат настолько эффективные электромоторы, что одного ветряного генератора будет достаточно, чтобы питать до 3 тыс. автомобилей. Идея включить автомобиль в своеобразный энергетический и экологический круговорот звучат уже сегодня. Выдвигается ряд аргументов в пользу этого: повторное использование материалов, повышение эффективности силовых агрегатов, сокращение трансмиссионных потерь и потерь при качении шин, уменьшение массы. Во всем этом нет ничего недостижимого.

В 1974 году, вскоре после начала мирового энергетического кризиса, на дорогах появился автомобиль марки Volkswagen, название которого стало нарицательным, — Golf, а сама машина образцом для подражания. Golf оснащался двигателем с рабочим объемом 1 л и мощностью 50 л. с. Этот автомобиль развивал скорость 142 км/ч, мог достичь отметки в 100 км/ч за 17 с и расходовал 9,5 л бензина на 100 км пути. Спустя 40 лет самая скромная из модификаций все также популярного VW Golf расходует в среднем почти вдвое меньше горючего (4,9 л), притом что оснащена она мотором 1,2 л, 86 л. с., развивает 179 км/ч и разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с. И, заметим, нынешний Golf заметно крупнее своего прародителя и обогнал по габаритам даже первый Passat, появившийся в 1973 году. Выходит, при желании можно отыскать резервы по снижению энергозатрат без ущерба потребительским качествам!

Нетрудно дофантазировать детали такого «энергосберегающего» автомобиля. Например, шины с переменными сцепными свойствами, делающие ненужным сезонную смену резины и, как следствие, сокращающие потребление в покрышках вдвое. Или крышу, сплошь состоящую из солнечных батарей для питания кондиционера, стеклоочистителей и ходовых огней.

17

Cadillac представляет проект «ТЕХНОЛОГИИ КАК ИСКУССТВО»

САДИЛЛАК ЛИШЬ НА СЕМЬ ЛЕТ МЛАДШЕ КИНЕМАТОГРАФА, ПОЭТОМУ НЕУДИВИТЕЛЬНО, ЧТО ИСТОРИЮ САМОЙ ЯРКОЙ И ТИТУЛОВАННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ МОЖНО ПРОСЛЕДИТЬ НА МАТЕРИАЛЕ СОТЕН КИНОФИЛЬМОВ САМЫХ РАЗНЫХ ЛЕТ. КОНЕЧНО, ПОДНЯТЬ ВСЕЭТОТ МАТЕРИАЛ, К ТОМУ ЖЕ ПОСТОЯННО ПОПОЛНЯЮЩИЙСЯ, НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, ПОПЫТАТЬСЯ ПРОСЛЕДИТЬ ИСТОРИЮ ГЛАВНОЙ АМЕРИКАНСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ НА ПРИМЕРЕ НЕСКОЛЬКИХ ИЗВЕСТНЫХ КАРТИН – ЗАДАЧА НЕ ТОЛЬКО ПОСИЛЬНАЯ, НО И ДОСТАТОЧНО ИНТЕРЕСНАЯ.

АЛЬ КАПОНЕ & КО

С первой же своей Model A (1902 год) Cadillac был маркой представительского класса автомобилей. В этом нет ничего удивительного, ведь автомобили в то время были доступны лишь избранным и использовались именно в представительских целях, а не как средство повседневного передвижения. Завоидились они с помощью пусковой рукоятки, а каждый экземпляр собирался вручную с нуля, в результате два автомобиля одной и той же модели отличались друг от друга настолько, что о взаимозаменяемости деталей не могло быть и речи. Кстатик сказать, как электрический автоматический стартер, так и стандартные, взаимозаменяемые детали впервые появились в автомобилях Cadillac. Именно основатель Cadillac Генри Лиланд, до этого много лет проработавший инженером на оружейном заводе Сама Колта, в 1908 году впервые ввел систему стандартизации (калибровки) деталей, а в 1912 представил модель с замком зажигания вместо пусковой рукоятки.

Закономерным следствием этих инновационных решений стал коммерческий успех третьей по счету модели Cadillac Model 30, обаянной своим названием 30-сильному двигателю. К 1914 году она была продана в количестве более 13 тысяч экземпляров, а ее преемником стал первый в истории серийный автомобиль с двигателем V8 и электрическим автоматическим стартером: Cadillac Model 51.

Впрочем, эти и несколько других ранних моделей Cadillac идентифицировать в исторических кинофильмах практически невозможно, поскольку внешний вид и внутреннее убранство практически каждого экземпляра изготавливалось на заказ конкретного владельца. По сути, говоря о «моделях» автомобилей Cadillac тех лет, корректней использовать еще не существовавший тогда и общеизвестный сейчас термин «платформа». О моделях в строгом смысле этого слова можно говорить лишь с 1927 года, когда – опять-таки впервые в истории – в General Motors появился отдел дизайнера, в задачи которого входила разработка экстерьера и интерьера новых моделей.

Примерно с этого же периода начинается и киноистория Cadillac. Начинается она с фильмом о бундлггерах и Аль Капоне – пожалуй, самом знаменитом владельце автомобиля Cadillac тех лет. В 2012 году тот самый, изготовленный по заказу гангстера №1 бронированный Cadillac V-16 Town Sedan (серия 341-A) 1928 года выпуска, был продан с аукциона за \$500 тыс. Это был, пожалуй, единственный по-настоящему гангстерский автомобиль. Шестимиллиметровая литая броня по всему кузову, включая «мягкий верх». Стекла толщиной 37 мм. Причем заднее могло опускаться для ведения огня по преследователям. Автомобиль имел бензобак из толстой стали и невидимые встроенные пулеметы, а в днище – люк. Машина обошлась Аль Капоне в \$30 тыс., при том что серийная модель (с двигателем V8) стоила \$9 тыс. и была самой дорогой на тот момент. После ареста Капоне автомобиль был конфискован и использовался, в частности, для перевозки президента Франклина Рузвельта. Этот автомобиль, точнее серийный аналог Cadillac 341-A, можно увидеть в фильме «Капоне» (1975 год), а также в других экранизациях и киновариациях на тему биографии этого сомнительного героя, например в оригинальном «Лице со шрамом» (1932 год) или «Неприкасаемых» (1987 год).

Конечно, в этих и других фильмах о смутных временах американской истории герои ездят не только на «кадиллаках», но и на «бьюиках», «фордах», «понтиаках», но центральный, самый богатый или самый авторитетный герой всегда ездит именно на Cadillac. Пример тому «Афера» (1973 год) с Полом Ньюманом в главной роли. Объект аферы банкир Лонеган ездит на Cadillac V-12 Model 370-A. Еще один классический фильм о тех временах – «Однажды в Америке» (1984 год). Тут мы можем видеть несколько моделей Cadillac из разных эпох этой великой марки: Cadillac Series 353, Cadillac Series 60 и ближе к финалу Cadillac Fleetwood 75.

Однако из всего этого вовсе не следует, что Cadillac был автомобилем гангстеров. Cadillac был автомобилем успешных людей, а уж то, что успешными людьми в довоенной Америке, как правило, становились персонажи с весьма сомнительной репутацией, – за это Cadillac точно не в ответе. Благо, послевоенная репутация марки полностью избавилась от криминального налета.

CADILLAC RECORDS

«Черный и на кадиллаке! Наверное, я в раю», – бросает реплику один из персонажей фильма «Кадиллак рекордс» (2008 год), посвященного реально существовавшей студии звукозаписи, благодаря которой мир узнал таких великих музыкантов, как Мадди Уотерс, Чак Берри, Литтл Уолтер. Да, действительно, если в 30-е самыми богатыми людьми Америки были бутлегеры и Cadillac ассоциировался в первую очередь с ними, то к 50-м годам ситуация изменилась. Теперь звезды зарождающегося шоу-бизнеса стали зарабатывать достаточно для того, чтобы купить лучший автомобиль Америки. Cadillac становится мечтой, и вся прелесть в том, что он становится мечтой вполне воплотимой.

Фильм «Кадиллак Рекордс» имеет историческую ценность не только с точки зрения музыки, но и с точки зрения истории марки Cadillac. Весь спектр великолепных моделей 50-х годов щедро показан в этом фильме. А ведь это были годы расцвета дизайнерского гения Харли Эрла – профессионального автомобильного дизайнера, возглавившего первое в истории автомобильное дизайн-бюро при General Motors еще в 1927 году. Именно Эрлу мы обязаны появлению знаменитого «плавникового» стиля, до сих пор вызывающего восхищение.

На смену поколению блэзменов из «Кадиллак Рекордс» в музыке пришел Элвис Пресли. Король рок-н-ролла, как и его предшественники, был большим поклонником Cadillac и на первый же свой крупный гонорар купил в подарок своей маме розовый – модель Fleetwood 60 Special 1955 года. Впрочем, это был далеко не единственный Cadillac Короля. Элвис коллекционировал понравившиеся ему модели своей любимой марки и принципиально ездил только на Cadillac. Другой звездой шоу-бизнеса тех лет, Мерилин Монро, в 1953 году подарили Cadillac Eldorado Cabriolet – первый в истории автомобиль с панорамным ветровым стеклом, радиоприемником с автоматическим поиском сигнала и системой автоматического регулирования света фар.

В 60-70-е годы продолжился расцвет Cadillac как автомобиля звезд шоу-бизнеса. Лучшее всего этот период отражен в культовом «Страхе и ненависти в Лас-Вегасе». Белый Cadillac Eldorado VIII Cabriolet, на котором герои путешествуют во второй половине фильма, выпускался с 1971 по 1979 год и без всякой натяжки был символом свободной и самостоятельной Америки 70-х.

ПЕРЕЗАГРУЗКА И КОНЦЕПТЫ

Начало нового века ознаменовалось полным обновлением модельного ряда главной автомобильной марки Америки. Ушли в прошлое роскошные легенды. На смену им пришли технологичные и прагматичные новые модели, первой из которых стал Cadillac CTS. Еще до старта продаж CTS был задействован в съемках второго фильма футуристической трилогии «Матрица: Перезагрузка». Машины принимали участие в самой длинной и самой сложной сцене погони, ради которой был с нуля построен отрезок автострады протяженностью полторы мили. В 2002 году «рубленый» дизайн новых CTS на общем фоне действительно смотрелся футуристично и идеально соответствовал стилю фильма.

Другие популярные модели обновленного ряда, такие как Cadillac SRX и Cadillac Escalade, активно снимаются в современных фильмах, причем SRX часто фигурирует в фантастических картинах вроде «Трансформеров», «Зомбиленда» или «Железного человека», а Escalade – в триллерах и боевиках вроде «Олдбоя» Спайка Ли или «Советника» Ридли Скотта.

Современные серийные модели Cadillac органично входят в кинематограф, но и концепты вроде Cadillac Cien не остаются без дела. Этот футуристичный суперкар был задействован в фильме Майкла Бэя «Остров» (2005 год). Именно этим автомобилем-мечтой владеет «оригинальный» Том Линкольн, заказавший себе за \$5 млн клона. К сожалению, пока нет фильмов с участием роскошного концепта седана-кабриолета Cadillac Ciel. Автомобиль этот настолько изыскан и шикарен, что так и просится в какую-нибудь, наверняка очень красивую, историю. Концепт Cadillac Elmiraj тоже пока не нашел себе кинороли, но пока еще есть надежда, что модель может пойти в серию, и тогда мы точно увидим его на киноэкранах.

Реклама

авто

Рынок ждет зарядки

Отсутствие зарядной инфраструктуры, уверенность в том, что нефти хватит еще надолго, равнодушие к проблеме защиты окружающей среды — вот основные причины низкого спроса на электрокары в России. Но несмотря на то что продажи пока измеряются десятками машин, автопроизводители уверены в том, что рано или поздно электромобиль станет для покупателей не менее привлекательным, чем традиционный бензиновый или дизельный.

— технологии —

Разговоры в пользу розетки

Надо признать, что рынок электромобилей за минувший год получил хороший стимул для развития. Речь идет, конечно, не о бесплатной парковке в Москве (хотя именно в столице и сосредоточен почти весь парк электрокаров), а об отмене ввозной пошлины на этот вид транспортных средств. После изменения таможенных правил цена, скажем, на электромобиль Mitsubishi i-MiEV упала с 1,8 млн руб. до 1 млн руб.

Впрочем, по мнению главы BMW в России Вольфганга Шлимме, развитие рынка электромобилей не может зависеть только от господдержки — важен фактический спрос на новый вид транспорта. Вице-президент по стратегическому планированию и партнерствам в Евразии Renault Никола Ремиз говорит, что его компания уже привозила в Россию электромобили Twizy для изучения спроса, но так и не решилась начать официальные поставки — в первую очередь из-за отсутствия сети зарядок.

Проект собственного электромобиля есть и у АвтоВАЗа. Директор по инжинирингу проекта Lada ELada (на базе Lada Kalina) Сергей Аманов рассказал, что 40 заводских дилеров изучали реакцию потенциальных клиентов на автомобиль и особой активности не увидели — в первую очередь из-за высокой цены.

«Nissan еще не принял решения везти электромобили в Россию. Тем не менее у Nissan есть Leaf и ENV-200, и мы серьезно рассматриваем Россию как потенциальный рынок сбыта», — говорит Роман Скольский, руководитель пресс-службы Nissan и Datsun в России.

Рыночные реалии, впрочем, не смущают чиновников. По словам заместителя главы департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономки Олега Плужникова, у министерства есть план развития электротранспорта, в котором нашлось место для участия целых 14 ведомств, а также ВЭБа, «Роснано» и «Россетей». Представитель последней заместитель гендиректора Роман Бердников рассказал, что в ближайшее время будет установлено 80 электрозаправок — на платных и перехватывающих парковках Москвы.

Плюс электрификация всей страны

Низкий спрос останавливает далеко не всех автопроизводителей. На проходящем сейчас в Москве автосалоне состоялись российские премьеры двух электромобилей — Mitsubishi Outlander PHEV и Kia Soul EV. Корейцы даже за день до автосалона на закрытом мероприятии устроили тест-драйв электрокара. Автомобиль журналистам сразу пришлось по душе, вот только представители Kia так и не сообщили цену для российского рынка и дату старта официальных продаж.

Зато цены назвали для Mitsubishi Outlander PHEV — 1,8 млн и 2 млн руб. Машины гордо прозвали «первым серийным электровнедорожником». Впрочем, PHEV — это



Радиостанция «Коммерсантъ FM» стала проводником «зеленого транспорта», открыв на территории Московского автосалона площадку, где посетители смогут попробовать в деле как двухколесные, так и четырехколесные транспортные средства

скорее гибрид, чем электромобиль. В движение он приводится только электромоторами, но у автомобиля есть и бензиновый двигатель, предназначенный для подзарядки батарей. За счет такой схемы подзарядки запас хода PHEV достигает 875 км.

«Outlander PHEV должен стать революционным, с точки зрения изменения сознания российских покупателей относительно

электромобилей, и именно он должен стать одним из локомотивов будущих продаж в пока еще зарождающемся сегменте электромобилей», — говорит Андрей Панков, главный исполнительный директор Mitsubishi Motor Company Rus.

Отметим, что по продажам «Mitsubishi i-MiEV Россия» гордо заняла в 2013 году третье место в Европе, лишь немного уступив Испании и Норвегии. Всего было продано 109 автомобилей, из которых 70 было приобретено для обслуживания гостей Санкт-Петербургского экономического форума.

В целом же российский рынок электрокаров пока несравним с рынком мировым.

По разным оценкам, в 2013 году в мире было продано более 200 тыс. автомобилей на электротяге.

Лидером стал Nissan Leaf, на который пришлось 23% всех продаж (47,5 тыс. шт.). На втором месте — Chevrolet Volt, 13%, или 28 тыс. штук. Тройку замыкает Toyota Prius PHEV — 11%. Отдельно стоит обратить внимание на самый популярный электрокар в США — Tesla Model S. Доля рынка для этого автомобиля, который называют «самым технологичным электрокаром», составила также 11%, общее число продаж — свыше 22 тыс. автомобилей.

Никита Баталов

ZEOD ЗАМКНУЛ КРУГ

Разработчики электромобилей уверены, что их детища в ближайшее время не будут уступать машинам с традиционными двигателями, по крайней мере — в скоростных характеристиках. Наглядная иллюстрация достижений в этом направлении — спортивные автомобили, работающие исключительно на электротяге. Практически все компании, сделавшие ставку на электромоторы, имеют образцы, чья единственная задача — ставить собственные рекорды скорости. ПIONEром в этой области стала компания Porsche, представившая в 2011 году Boxter E — городской спорткар, как его называли работники инженерной команды. Boxter E разогнался до 200 км/ч, что на тот момент казалось просто невероятным достижением. Спустя три года на гоночное кольцо в Ле-Мане вышел Nissan Zeod RC (Zero Emission



on Demand) — автомобиль, претендующий на звание самого быстрого болида на электротяге. Эта машина проектировалась исключительно для участия в кольцевых гонках, и, строго говоря, ее следу-

ет считать гибридом, а не электромобилем: помимо двух электромоторов она оснащена еще и полуторалитровым бензиновым мотором. Цель, заявленная разработчиками, была достигнута: на участке Mullsan

Straight (это часть национальной дороги №138, занятая на время гонок под трассу) автомобиль, управляемый пилотом Сатоси Мотоямой, используя только электромоторы, развил скорость 300 км/ч, став рекордсменом в своем классе. Справедливости ради надо отметить, что в гонке «Ле-Ман 24 часа» в этом году принимали участие гибриды марок Audi и Toyota, но только Zeod RC оказался способным пройти в скоростном режиме полный круг трассы (1370 м) исключительно на аккумуляторном питании. Zeod создавался не только для получения медалей на спортивных соревнованиях. Технологии в области создания электромоторов и аккумуляторов, разработанные для него, будут использованы и в модели Leaf — самом продаваемом на сегодняшний день электромобиле в мире.



Почему вы купили автомобиль Tesla?

Игорь Писарский, председатель совета директоров агентства Р.И.М. Porter Novelli

— Конечно, Tesla — это революция. Три месяца я езжу на ней по Москве и сейчас не вижу ни одной причины, по которой мировой автопром останется прежним в ближайшие 10–15 лет. Tesla S — первая ласточка.

Машина-первопроходец должна быть корявой, недоделанной, несовершенной. Но уже сейчас эта машина лучше всего того, за рулем чего мне приходилось сидеть. Неустойчиво работающий в Москве мобильный интернет, отсутствие пепельницы, дисковод и хоть каких-нибудь ящичков для телефона и документов в салоне, дизайн стандартного обмылка, напоминающего одновременно и Jaguar и Audi — все это ерунда по сравнению с удивительным кайфом от управления этим аппаратом.

Михаил Подорожанский, главный редактор «Авторевю»

— Боюсь, не появившись у меня Tesla, будучи человеком толкокожим, я бы на фоне нынешних событий двинулся рассудком. Или списался, что в общем-то одно и то же. А Tesla потеснила собой проклятую главную тему.

Это касается и разговоров с друзьями-приятелями: надо лишь дать им прокатиться — и общение спасено! Одно это обтило затраты, не говоря о том, что каждая поездка сама по себе радость, чтобы не сказать — щенячий восторг. Нечто подобное было почти десять лет назад, когда я купил Porsche 911 серии 997, но на прошлой неделе я продал Porsche 911, причем совсем новый — серии 991... А еще — и это не случайное совпадение! — я стал чаще ездить на велосипеде, на троллейбусе и на электричке. И вовсе не потому, что Tesla не хватает запаса электрохода — пока что, без малого за полгода обладания, это вообще не становилось сдерживающим фактором. А вот качество сборки на «четверочку с минусом» — настораживает то, что регулярно уплывают углы установки колес, пока что грешу на недостаточную жесткость кузова, а это серьезный конструктивный просчет.

Государство просят поддержать

— госрегулирование —

Продажи новых машин в России падают уже больше года. Из-за снижения спроса многие автозаводы были вынуждены приостанавливать производство. Большинство участников рынка признают, что набор мер по оптимизации издержек в этом году уже исчерпан. Поддерживать рынок придется государству, которое с 1 сентября запускает программу обновления автопарка, позволяющую купить машину со скидкой, сдав старую в утиль.

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в июле рынок новых легковых автомобилей и LCV упал на 22,4%, до 180,7 тыс. машин, за период январь — июль продажи снизились на 9,9%, до 1,4 млн автомобилей. Падение, которое еще в начале года затрагивало в основном бюджетные автомобили и коммерческий транспорт, перекинулось на премиальный сегмент. Например, у BMW продажи упали на 38%, до 2,1 тыс. машин, у Audi — на 12%, до 2,6 тыс. автомобилей, у Cadillac — на 29%, до 81 машины, у Jaguar — на 23%, до 135 машин.

В сегменте недорогих автомобилей и машин средней ценовой категории снижение

еще значительнее. Так, продажи Ford сократились на 52%, до 4,5 тыс. машин. Объем продаж Mitsubishi упал на 42%, до 3,5 тыс. машин, Chevrolet — на 45%, до 8,4 тыс. машин. Продажи АвтоВАЗа по итогам прошлого месяца упали на 25%, до 28 тыс. автомобилей. АЕБ уже снизила прогноз продаж на 2014 год, до 2,45 млн автомобилей, что на 12%, меньше, чем в 2013 году. Спрос сместился в сторону поддержанных машин: по данным «Автостата», по итогам первого полугодия вторичный рынок вырос на 12%. По оценкам источников «Б» среди автодилеров, доходность продаж поддержанных автомобилей за первый шесть месяцев текущего года выросла в среднем в два с половиной раза. Они объясняют это тем, что многие покупатели, которые раньше были ориентированы на машины среднего ценового сегмента, переключаются на более дешевые автомобили с пробегом.

На фоне падающего рынка все крупные российские автоконцерны оптимизируют издержки. В январе о сокращении работников объявил АвтоВАЗ. Программа оптимизации штата завода предполагает высвобождение 5,5 тыс. сотрудников. В апреле о сокращении объявил завод Ford Sollers во Всеволожске, оно коснулось 700 человек из 2 тыс. работающих на предприятии. GM сообщил

о приостановке завода в Санкт-Петербурге в общей сложности на полтора месяца. В компании объясняли, что остановка производства связана с продолжающимся замедлением российского автомобильного рынка. Весной на полтора месяца останавливался и всеволожский завод Ford Sollers. Летом в связи с «массовыми корпоративными отпусками» конвейеры остановили сразу три автозавода: АвтоВАЗ, GM-АвтоВАЗ (до 17 августа) и Volkswagen в Калуге (до 25 августа). Большинство автоконцернов пока не рассматривают долгосрочные планы развития в России, но объемы производства в текущем году они уже корректируют. Например, АвтоВАЗ принял решение осенью сократить производство Lada на 25 тыс. автомобилей.

Большинство опрошенных «Б» крупных игроков рынка говорят, что «с точки зрения оптимизации издержек все возможно в этом году уже сделано» и теперь поддержать продажи можно лишь за счет запуска новых моделей. АвтоВАЗ до выхода полностью новых Lada Vesta и Lada X-Ray (стартуют в 2015–2016 годах) рассчитывает поддержать свою долю рынка за счет обновленных моделей: в сентябре начнутся продажи Lada Kalina Cross, в октябре — Lada 4x4 Urban, а в ноябре — Lada Largus Cross. Renault с сентября на-

чинает продажи нового Sandero, который будет производиться на АвтоВАЗе. Kia презентует на Московском автосалоне обновленный седан бизнес-класса Kia Optima и Kia Picanto в новой комплектации. Peugeot представит седан премиум-класса Peugeot 508, а также впервые презентует в России хэтчбек Peugeot 308. Skoda проведет российскую премьеру универсала с характеристиками внедорожника Octavia Scout, а Nissan презентует новый Juke.

Впрочем, собеседники «Б» в автоконcernах и среди автодилеров сходятся во мнении, что «новые модели и различные акции стимулируют спрос, но кардинально ситуацию в этом году не изменят». «Замена моделей новинками должна привлечь покупателя, но в условиях стагнации спроса, когда многие люди просто экономят деньги, вряд ли это вызовет бурный рост продаж», — говорит один из источников «Б». В этом году рынок может упасть на 10–15%, и лишь в лучшем случае объем продаж сохранится на уровне 2013 года.

По мнению автопроизводителей, улучшить показатели продаж может госпрограмма обновления автопарка, о которой правительство объявило на прошлой неделе. Программа предполагает, что при сдаче старой

Родом из девяностых



Алексей Харнас, редактор «Авто»

Жанр авторской колонки — не самый благодарный для описания потребительских качеств автомобиля. В данном случае я выбрал его по двум причинам. Во-первых, говорить о потребительских качествах новой Volvo XC90 еще рано — поездить на этой машине никому не удалось, журналистам позволили только осмотреть автомобиль и посидеть в салоне. Во-вторых, я восемь лет пользовался автомобилем XC90, и, разумеется, все мои оценки новой модели не могут не быть субъективными.

Итак, на прошлой неделе Volvo показала давно ожидаемую (по крайней мере, мной) новинку — свой самый большой кроссовер в серии XC. В свое время XC90 буквально спас компанию — на эту очень удачную машину пришлось значительная часть продаж Volvo. Оптимальное соотношение цены, внедорожных качеств и комфорта сделало ее хитом и в России. До сих пор компания продает в мире до 800 тыс. этих автомобилей в год.

Новая 90-я также должна стать вехой в истории. Этот автомобиль построен на новой платформе, собственной (что неоднократно подчеркивали презентующие машину менеджеры Volvo) и масштабируемой (еще один важный акцент в презентации). С «собственной» все ясно — китайские акционеры вложились и в НИОКР, и в производство (на модернизацию производственных мощностей Volvo потрачено почти \$10 млрд). Интереснее — про масштабируемую. Это означает, что в ближайшие годы вся линейка XC под-



вернется радикальному обновлению. Эта же платформа предусматривает перевод всех моделей на гибридные двигатели.

В новой концепции Volvo делает ставку, скажем так, не на форму, а на содержание. Внешний вид машины отчасти потерял узнаваемость, стал более «универсальным». «Над дизайном работала интернациональная команда, мы не стремились сделать чистый шведский дизайн, нам нужна была машина, которую примут на всех рынках», — говорит Томас Ингелат, старший вице-президент Volvo. Впрочем, мне показалось, что машина стала просторнее, а сиденья — удобнее. Но уменьшился объем багажника — поскольку XC90 пока представлен в семиместной версии, а еще исчезла несомненно удобная двусторонняя дверь багажника, теперь люк занимает весь проем.

Главное в машине — ее электронная начинка. Приборная панель — это космос, и явно неземного происхождения. iPad в качестве интерфейса медиасистемы — продукт сотрудничества с Apple. Все понятно и знакомо — разве что selfie этот интерфейс делать не может. Системы безопасности — конек Volvo — теперь уже даже не подпадают подсчет. Вообще компания поставила перед собой смелую задачу — сделать так, чтобы с 2020 года ни один водитель или пассажир новых Volvo не погиб в автомобильной аварии.

Но вернемся на землю. Этот, несомненно, прекрасный автомобиль поменялся вместе с прайс-листом. Если XC90 предыдущей версии сейчас можно купить в Москве за 1,8 млн руб., то стартовая цена на машину следующего поколения уже на 1 млн руб. больше. А как иначе, полеты в космос стоят дорого.

машины на утилизацию или замене старого автомобиля на новый с доплатой по схеме trade-in автовладельцы смогут получить скидки на покупку новых автомобилей. Программа продлится с 1 сентября до конца года, государство выделяет на нее 10 млрд руб. В программе будут участвовать все категории автомобилей: легковые, внедорожники, LCV, грузовики и автобусы. Скидку можно будет получить, сдав автомобиль в утилизацию или купив новый по схеме trade-in. При сдаче машины в утиль скидка на новую легковушку составит 50 тыс. руб., при схеме trade-in — 40 тыс. руб.

Впрочем, по оценкам аналитиков, даже с учетом всех мер, принимаемых автопроизводителями, и госпрограммы обновления парка переломить негативный тренд на рынке в этом году вряд ли удастся. «Даже с учетом госпрограммы обновления автопарка рынок все равно по итогам года упадет примерно на 10%», — считает Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала».

По расчетам правительства, программа утилизации должна обеспечить дополнительно продажи 170 тыс. машин, но, по оценкам АЕБ, объем авторынка может оказаться на 335 тыс. машин меньше, чем в 2013 году.

Егор Попов

В мир, где все определяют регламенты и стандарты,
где оригинальность штампуется на конвейере,
а желание отличаться бросает вызов,
приходит настоящая свобода.

АБСОЛЮТНО НОВЫЙ INFINITI Q50. ЗАВОДИТ НА УРОВНЕ ИНСТИНКТОВ



от 1 450 000 рублей**

- НОВЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ ТУРБОДВИГАТЕЛЬ 2.0 L МОЩНОСТЬЮ 211 Л. С.
- УНИКАЛЬНАЯ АДАПТИВНАЯ СИСТЕМА РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ¹
- НОВЕЙШАЯ СИСТЕМА INFINITI InTouch² – ВСЕ ТЕХНОЛОГИИ
В ВАШИХ РУКАХ

☎ 8 800 200 7077 www.infiniti.ru

¹ Среди модельного ряда Infiniti. ² ИнТач.

** Указана рекомендованная розничная цена на автомобиль Infiniti Q50 2.0 L
в комплектации Base. Предложение действительно до 30.11.2014.



* Сила вдохновения

авто

Участие Audi в Олимпиаде дало рост узнаваемости

Audi — одна из трех автомобильных марок концерна Volkswagen, ставших генеральным спонсором зимних Олимпийских игр в Сочи. О результатах первого в истории компании олимпийского партнерства «Ъ-Авто» поговорил с ЕЛЕНОЙ СМIRНОВОЙ, главой марки Audi в России.

— Что принесло Audi сотрудничество с Оргкомитетом «Сочи 2014»? — Мы не оценивали, сколько автомобилей мы сможем продать благодаря этому проекту. Для Audi это была возможность показать клиентам значимость российского рынка для немецкого концерна.

Сам факт участия Audi в Олимпиаде дал рост узнаваемости. Например, Audi уже в третий раз была названа любимой маркой в России. Я уверена: то, что мы поддерживали Олимпиаду, оказало влияние на голосование в конкурсе «Автомобиль года», где участвовало более 1 млн человек. Компания Audi победила с большим отрывом от



ФОТО: АНДРЕЙ ЛЕВЧЕНКО

других представителей «большой немецкой тройки».

«Эффект Олимпиады» можно было также отметить по продажам лимитированной серии «Коллекция Сочи». За год до старта Игр мы выпустили 365 автомобилей уникальной комплектации Audi Q3, Audi Q5 и Audi Q7. Автомобили из этой се-

рии имели большой успех в России и были распроданы задолго до начала Олимпиады.

— Что произошло с автомобилями, которые работали на Олимпийских играх?

— Абсолютно все «олимпийские» автомобили после Игр были проданы по программе Audi plus. Был очень интересный момент. Все автомобили были оклеены яркими логотипами «Сочи 2014». Общаясь с нашими дилерами на тему снятия оклейки, мы узнали, что это не нужно. Еще до завершения Игр все больше клиентов просили оставить надписи «Сочи 2014». Клиентам было приятно ездить на автомобилях, которые участвовали в Олимпиаде. Мы это не отслеживали, машины разошлись по всей стране, но и сейчас иногда в Москве такие автомобили встречаются. — Планирует ли Audi продолжать сотрудничество с Международным олимпийским комитетом или этот проект завершен? — Олимпиада в Сочи прошла невероятно успешно для России. Теперь

эстафета передана Корею. В плане поддержки спортивных инициатив мы никогда не останавливались. Уже более десяти лет Audi является титульным спонсором Кубка мира FIS по горным лыжам (Audi FIS Ski World Cup) и более 25 лет — генеральным спонсором Немецкой федерации по горнолыжному спорту (Deutscher Skiverband). В глобальном масштабе Audi сотрудничает с Международным олимпийским комитетом и национальными комитетами в нескольких странах. И, конечно, не могу не вспомнить наше активное участие в поддержке гонок DTM в Москве. Есть и другие проекты, которые мы пока не обсуждаем публично.

На память об Олимпиаде мы выпустили коллекционный альбом «The Red Book. Olympic Album», в котором запечатлены самые яркие и незабываемые моменты Игр. Альбом доступен в продаже во всех официальных дилерских центрах Audi в России, а также крупнейших книжных магазинах.

Мы продолжим спонсировать мировой чемпионат по футболу

Компания Kia много внимания уделяет имиджевым проектам. Вице-президент и операционный директор Kia Motors ТО-МАС О уверен, что инвестиции себя оправдывают: показывая на ММАС-2014 электромобиль, компания демонстрирует технологические достижения, а спонсируя мировой футбольный чемпионат — привлекает клиентов в свои дилерские центры.



АЛЕКСАНДР ЛЕВЧЕНКО

— Вы представляете на автосалоне модель Soul EV, первый электромобиль марки Kia. Как вы оцениваете его перспективы на российском рынке, есть ли уже план продаж этой модели в России?

— Это очень важная для нас машина — первый электрический автомобиль. Бренд Kia — это не только бренд бюджетных автомобилей, это бренд, который создает современные технологии. Пока мы завезли небольшую партию электромобилей — чтобы протестировать российский рынок электромобилей. Думаю, что пока рынок инфраструктурно не готов, должна быть развита сеть зарядных станций. Хотя уже сейчас я думаю, что электромобили могут быть использованы клиентами, которые ездят между домом и работой. Довольно большой пробег нашего электромобиля — 200 км — позволяет это.

— Как вы оцениваете рынок электромобилей в целом в мире и какое место на этом рынке может занять Kia с моделью Soul EV и, возможно, другими моделями?

— Мы два года назад представили Optima с гибридным двигателем. Сейчас продажи этой машины составляют около 9% глобальных продаж модели, этот автомобиль весьма популярен в США. В этом году мы продали около 600 тыс. автомобилей с гибридными двигателями и электромобилей — это сейчас 6% глобальных продаж Kia, и цифра растет и будет расти.

Но я не буду говорить, что начало продаж электромобилей обусловлено исключительно коммерческими факторами. Для нас это больше имиджевый проект.

— Говоря о месте Kia на глобальном автомобильном рынке, нель-

зя не сказать и о маркетинговых инициативах компании. Вы стали одним из спонсоров чемпионата мира по футболу. Как вы оцениваете свое участие в «футбольном проекте»?

— Мы не можем разглашать цифры по спонсорству, но можем рассказать, почему мы это делаем: в первую очередь мы способствуем расширению восприятия нашего бренда по всему миру. Спорт, и в частности футбол, объединяет людей, и через спорт мы можем информировать большие массы людей.

Мы гордимся дилерской сетью, которая есть у нас в России, она наиболее эффективная, нигде в мире нет таких продаж на одну дилерскую точку — более 1,1 тыс. автомобилей. Как привлечь людей в салоны? Это очень большая задача, и футбол нам помогает в ее решении.

Мы оценивали разные виды спорта: футбол, баскетбол, волейбол, теннис. Для нас было важно выбрать тот вид спорта, который был бы актуален как для какой-то отдельной страны, так и для региона — Европы, Америки. Футбол подошел как нельзя лучше, и было принято стратегическое решение работать с чемпионатом мира по футболу.

— В 2018 году ЧМ по футболу пройдет в России, Kia будет его спонсировать?

— Особенностью бренда является то, что, если мы принимаем какое-то решение, мы придерживаемся этого решения. Мы продолжим спонсорство мирового чемпионата по футболу до 2022 года, мы спонсируем чемпионат в России и чемпионат в Катаре. Пока все наши инвестиции себя оправдывают.

Записал Илья Зиновьев

Мы планируем увеличить продажи в три раза

Infiniti видит задачей на ближайшие пять лет увеличение своей доли на рынке в два раза, а объема продаж — в три раза. Какие технологии и личности помогут в этом, рассказала управляющий директор Infiniti в России и на Украине ОЛЬГА ФИЛИППОВА.

— Последнее время автопроизводители, работающие в премиальном сегменте, предлагают все больше гибридов, заряжаемых гибридов, электромобилей. Компания Infiniti в тренде?

— В настоящее время в нашей линейке присутствуют два таких автомобиля — это Q50 и QX60 в гибридной версии. Эти машины пользуются достаточной популярностью среди наших клиентов, в особенности наша новинка седан премиум-класса Q50. Этот автомобиль был запущен как раз в гибридной версии, имеющей высокие динамические и скоростные характеристики, а сейчас на автосалоне мы представили бензиновую версию Q50, более доступную для наших клиентов.

— А что у Infiniti в планах?

— Наши планы амбициозны: мы планируем увеличить продажи в три раза, увеличить нашу долю на рынке в два раза, расширив модельную линейку и нарастив нашу дилерскую сеть. Говоря о расширении модельной линейки, мы



АЛЕКСАНДР ЛЕВЧЕНКО

прежде всего говорим о тех сегментах, где сейчас не представлены автомобили Infiniti. В ближайшую пятилетку каждый год мы будем радовать наших клиентов новинками, и уже совсем в ближайшем будущем мы представим Q30 — компактный хэтчбек и QX30 — компактный кроссовер. Говоря в целом об автомобилях Infiniti, мы по-прежнему продолжаем придерживаться нашей основной стратегии: предлагать клиентам яркие автомобили с ярким дизайном с высокими мощностными характеристиками, способными подчеркнуть как статус наших клиентов, так и их индивидуальность.

— Это будут собственные разработки Infiniti или новые автомобили будут строиться на основе моделей Nissan?

— Сейчас мы говорим о том, что весь модельный ряд, который планируется обновить и представить в ближайшие пять лет, — это разработки непосредственно Infiniti. Над всеми нашими новыми моделями работают в том числе и инженеры команды «Формулы-1» Infiniti Red Bull Racing при непосредственном участии четырехкратного чемпиона мира пилота «Формулы-1» Себастьяна Феттеля — главного эксперта и директора по усовершенствованию автомобилей Infiniti. Этот человек привносит формульные технологии в нашу повседневную жизнь, в жизнь наших клиентов.

— Насколько российский рынок важен для Infiniti?

— Для Infiniti Россия является одним из важнейших, одним из ключевых рынков, и именно с Россией связаны достаточно большие, глобальные планы развития нашего бренда. В настоящий момент российский рынок занимает третье место после рынков США и Китая. Россия — это 73% от европейских продаж, в прошлом году мы реализовали 9,2 тыс. автомобилей. И мы будем укреплять наши позиции, как я уже сказала, наши цели достаточно амбициозны.

Записал Илья Зиновьев

Китайские инвестиции в Тульскую область

В Тульской области дан старт строительству крупного завода китайской корпорации Great Wall



В Тульской области, в индустриальном парке «Узловая» состоялось мероприятие, посвященное началу строительства завода китайского автопроизводителя Great Wall. В нем приняли участие губернатор Тульской области Владимир Груздев, президент корпорации Great Wall Motors Вэй Цзяньцзюнь, представитель компартии Китая Не Жуйпин, другие официальные лица.

Предприятие с размахом

Компания Great Wall — один из крупнейших китайских автопроизводителей. Она входит в число 500 крупнейших предприятий Китая и прежде всего ориентируется на выпуск внедорожников — более 10 лет подряд данный производитель занимает в Китае первую позицию в сегменте внедорожников и 15 лет — в сегменте пикапов. В следующем году компания рассчитывает достичь объемов выпуска 1,5 млн автомобилей в год. Исторически Great Wall является, пожалуй, самым активным китайским автопроизводителем в области развития собственных производственных мощностей на российской территории. О стремлении создания

своего производства в РФ Great Wall заявляла еще в 2007 году.

Предприятие под Тулой станет самым значимым производственным проектом компании в России. Строительство здесь развернуто с размахом: производственная мощность нового завода составит 150 тысяч автомобилей в год. Правда, на полную мощность предприятие выйдет не сразу. Создание завода будет происходить в два этапа. Первый рассчитан на ближайшие три года, и к 2017 году предприятие должно выйти на ежегодную мощность в 80 тысяч авто. Позже завод будет введен на выпуск 150 тысяч автомобилей ежегодно. На первом этапе на предприятии появится 1650 рабочих

мест, на втором этапе общее количество рабочего персонала превысит 2500 человек.

Новое предприятие задумано как полный цикл по производству автомобилей. Здесь будут цеха штамповки, сварки, а также цеха окраски и сборки.

В планах Great Wall оснастить новое предприятие по последнему слову производственных технологий — на заводе предполагается установка около 300 роботов, будут полностью автоматизированы работы по сварке, штамповке и ряд других ключевых операций. Вокруг завода вырастут производственная и социальная инфраструктуры — крупные склады и базы запчастей, предполагается создание специальных дорог для испытания автомобилей. Также будут построены общежития, столовые и другие социальные объекты. В перспективе китайская сторона не исключает возведения специальных объектов НОКР, есть вероятность появления в будущем дополнительных мощностей для локализации производства двигателей.

Премиальный суббренд

В проект Great Wall обещает осуществить значимые инвестиции. Согласно инвестиционному соглашению, китайская сторона планирует вложить в новое производство до 18 млрд рублей. Одновременно правительство Тульской области предоставляет для китайского инвестора ряд налоговых льгот до 2026 г. Интересно, что на новом заводе китайский производитель планирует выпускать машины под новым брендом Haval, премьера которого проходит в эти дни на Московском международном автосалоне. Новые машины позиционируются как пре-

миальные внедорожники и кроссоверы из Китая, отличающиеся люксовой отделкой и широким набором дополнительных опций.

Под Тулой предполагается выпускать модели Haval H1, H2, H6. Ожидается, что они будут процентов на 20–30 дороже, чем продающиеся сейчас внедорожники Great Wall. Китайская сторона обещает, что ценовой диапазон новых моделей будет колебаться в районе 800–900 тыс. рублей. Одновременно Great Wall предполагает, что производимые на заводе автомобили будут продаваться не только на внутреннем российском рынке, но также экспортироваться за пределы России, в первую очередь в страны СНГ.

Новый автокластер «Узловая»

Начало строительства нового завода Great Wall, по сути, знаменует собой появление под Тулой нового автомобильного производственного кластера. Предприятие Great Wall с площадью застройки 200 гектаров станет так называемым якорным резидентом нового индустриального парка

«Узловая». Расположенная в 180 км от Москвы и в 40 км от Тулы промплощадка удобна с точки зрения логистики: рядом — федеральная трасса М4, по границам площадки проходит железнодорожная ветка. Общая площадь индустриального парка составляет около 2,5 тыс. гектаров. Новым индустриальным парком управляет ОАО «Корпорация развития Тульской области», которая обеспечит нарождающийся автомобильный кластер всей необходимой инфраструктурой. В частности, в рамках развития нового кластера в индустриальном парке «Узловая» предусмотрено создание промышленных зон, строительство временных складских помещений, таможенного терминала, возведение социальных объектов и жилья для работников предприятий-резидентов.

По словам руководства Корпорации, уже более десятка компаний в области производителей автокомпонентов рассматривают индустриальный парк «Узловая» в качестве возможной производственной площадки.



Реклама

авто

Заряжено в Швеции

— гибриды —

Я верю, что в недалеком будущем центральные районы крупных городов будут избавлены от шума и копоти, щедро производимых двигателями внутреннего сгорания. Вряд ли можно полностью отказаться от моторов внутреннего сгорания, но гибриды — первый шаг к сокращению потребления нефтепродуктов. Один из таких борцов за сохранение экологии планеты — Volvo V60 Plug-in Hybrid — достался мне для тестирования.

В V60 Plug-in Hybrid гибридная силовая установка построена на основе турбодизельного двигателя. Это необычное решение — гибриды других производителей строятся на базе бензиновых моторов. Автомобиль способен проехать до 50 км исключительно на электрическом моторе в 68 лошадиных сил. Шведы подсчитали, что примерно столько в среднем проезжает за день житель мегаполиса. То есть при подобной схеме передвижения и своевременной зарядке батарей от сети 215-сильный дизельный двигатель вообще не будет использоваться. А если будет, то средний расход топлива составит всего 1,8 л на 100 км.

Внешне автомобиль практически не отличается от своих братьев, оснащенных двигателем внутреннего сгорания, только шильдик на бампере V60 Plug-in Hybrid говорит о наличии на борту технологии будущего. Управление режимами работы двигателя производится тремя кнопками: PURE переводит автомобиль в полностью электрический режим, HYBRID — смешанный режим, POWER выдаст максимальную мощность обоих двигателей и позволит насладиться 283 лошадиными силами и крутящим моментом в 600 Нм. В этом режиме двухтонный универсал показывает свой истинный спортивный характер и разгоняется за 6,1 сек. до 100 км/ч. Электрический мотор питается от литиево-ионной батареи емкостью 11,2 кВт•ч, которая заряжается как от розетки 230В/6А, 16А или 10А, так и от встроенного в автомобиль генератора высокого напряжения. Генератор, в свою очередь, от работающего дизельного двигателя. За три с половиной-семь с половиной часов батарея заряжается полностью, время зависит от силы тока, выдаваемого сетью. От бытовой розетки батарея подзаряжается через переходник, любезно предоставленный производителем в комплекте с автомоби-



Средний расход топлива гибридной XC60 составляет всего 1,8 литра на 100 км.

лем. А еще энергия от торможения рекуперируется и идет на подзарядку аккумуляторной батареи. Кстати, о тормозной системе. В первый час управления Volvo V60 Plug-in Hybrid меня не покидало чувство, что тормоза не справляются с тяжелым агрегатом. Но затем просвещенные коллеги разяснили хитрости их устройства: притормаживание происходит при помощи электрического мотора и задних колес, и только если этого недостаточно, в ход идет механический тормоз. Стоит добавить, что аккумулятор оснащен системой, всегда поддерживающей минимально допустимый уровень заряда аккумулятора, достаточный для преодоления 20 км исключительно на электричестве. А в случае достижения этого минимума дизельный мотор автоматически переводит заботу о движении автомобиля на себя. Для увеличения запаса хода и жизни батареи установлена система, поддерживающая оптимальную температуру аккумулятора. Производитель предоставляет заводскую гарантию на батарею для Volvo V60 Plug-

in Hybrid — пять лет или 100 тыс. км. По истечении срока службы аккумулятора заботу о нем берет на себя компания Waterfall — разработчик этих батарей. Детали утилизации и переработки достаточно вредных компонентов батареи мне выяснить не удалось. Остается верить, что рьяные защитники чистоты нашей планеты, шведы не позволят отслужившим аккумуляторам оказаться похороненными в какой-нибудь небогатой стране.

Рассказ о Volvo V60 Plug-in Hybrid напоминает публикацию в журнале о «науке и технике», но нельзя не отметить, что машина вызывает массу положительных эмоций. Ну правда приятно так легко управляться с технологиями из будущего. Стоит технологичный «плуг» 2 959 000 рублей, за эти деньги можно получить комплектацию Summum, которая включает в себя большой, возможно, даже слишком, набор опций. В нашей стране, к сожалению, нет программ, стимулирующих приобретение гибридов, — налоговых льгот или возврата части стоимости, которые активно практикуются в Европе, но уверена, что Volvo V60 Plug-in Hybrid найдет своих почитателей и в России.

Оксана Максимович

Вдоль по Питеру



— седаны —

На современном рынке выявление отчетливая тенденция: дорогие марки чувствуют себя хорошо даже в кризис. Почему покупатели сравнительно дорогих моделей не отказываются от приобретения новых машин? ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ пытается ответить на этот вопрос, проехав на Audi по ночным улицам Санкт-Петербурга.

Главным сюрпризом для меня в ночном тест-драйве, который устроила Audi в северной столице, стал Audi A3 Sedan. Казалось бы, что может быть интересного в седане класса С, который представляет собой развитие уже известной модели? Но именно эта модель стала обладателем российской премии «Автомобиль года» в категории «Малый средний класс», и все семейство А3 было избрано всемирным автомобилем года-2014. Поневоле задумаешься, чем машина привлекает профессионалов, которые участвовали в жюри «там», и сотни тысяч простых россиян, которые приняли участие в голосовании у нас.

Знакомство с этим седаном для меня началось в Кронштадте и получилось, так сказать, на контрасте. Маршрут до этого города я преодолел на более спортивной и обремененной если не на большую популярность, то на большее внимание Audi SQ5. Сочетание проходимости кроссовера с динамикой спортивной модели в SQ5 близко к оптимальному. Не такой гигантский, как Q7, но очень просторный, этот кроссовер предоставляет достаточно комфорта: в салоне с неизменно высокачественной отделкой мы видим практически все, о чем может подумать водитель, избалованный высокими технологиями. По пути я заблудился, и для перенастройки навигации пришлось остановиться на набережной — при парковке у поребрика между множе-

ством автомобилей очень помогает система помощи с дисплеем и камерой. Местные водители проявили неожиданное терпение и охотно предоставляли достаточно времени для маневрирования — даже с ассистирующими системами это не так-то быстро. А когда я преодолел узкие улочки центра и выбрался на КАД, то поставился навестать отставание от графика. Двигатель 3.0 TFSI поразительно отзывчив, и только усилие воли (вместе с периодически мелькающими над КАД камерами) помогло мне не нарушать правила чрезмерно. Зато допустимую скорость 354-сильный автомобиль набирает так, что фраза о спортивных генах из пресс-релиза уже не кажется преувеличением: заставить пассажира ощущать затылком подготовку оказывается не просто, а очень просто. Разгон до 100 км/ч у SQ5 занимает всего 5,3 секунды.

После прохвата на спортивном кроссовере Audi A3 Sedan меня не очень впечатлил. И салон поскромнее, и посадка низкая — прямо какое-то купе. И двигатель 1,4 л, и только благодаря турбонаддуву и непосредственному впрыску развивает 125 л. с. Но первые же километры впечатляют. В силу своей «дорожной» ориентации А3 хорошо стоит на дороге, и такое поведение, которое в SQ5 можно считать большим достижением конструкторов, для седана вполне естественно. Качество отделки салона не намного скромнее: в том, что касается интерьера, Audi остается одним из образцов даже в самых скромных своих воплощениях. И двигатель в 125 л. с. вполне хватает, чтобы держаться в нашей колонне вместе с той же SQ5 и более мощными Audi A8 и даже RS 7. Возникающие из-за светодисков разрывы я ликвидировал быстро и достаточно уверенно, хотя и без некоторого напряжения в отдельные моменты. Но ведь большая часть нашей автомобильной жизни происходит в потоке, для которого и 60 км/ч

Стильный А3 стал лауреатом премии «Автомобиль года» в категории «малый средний класс»

— достижение. А главное, стоимость Audi A3 Sedan начинается примерно с 1 млн руб. При этом управление машиной доставляет достаточно удовольствие и воспринимается нынешний А3 Sedan почти как А4. Собственно, по размерам седан А3 вполне сопоставим с А4 предыдущих поколений. А его салон, пожалуй, даже просторнее и комфортабельнее.

По словам представителей Audi, эта модель с момента своего появления уже успела стать бестселлером, и я понимаю почему. Стильный седан А3, который неопытный взгляд может спутать с более солидным и дорогим А4, достаточная мощность двигателя в сочетании с экономичностью, вариатор S tronic для упрощения жизни в пробках, неплохая комплектация — и все это под маркой Audi всего за миллион с небольшим.

Именно так премиальные бренды и завоевывают клиентов: научившись создавать комфорт и поддерживать удовольствие от управления за счет дорогих моделей, они теперь предлагают этот опыт тем, кто более сдержан в тратах. А покупателям нравится приобретать не просто средство передвижения, но и возможность демонстрации своего вкуса и стремления к высоким технологиям. Как в случае с Audi A3 Sedan.

Финальным автомобилем на том тест-драйве по ночному Санкт-Петербургу для меня стал Audi A8 с новой системой освещения на светодиодах Matrix LED. Конечно, салон А8 роскошнее, чем у А3. Но не все могут себе позволить жить в Зимнем дворце. Кому-то приходится ограничиваться и квартирами в «старом фонде», а то и в новых домах. Но все же в Санкт-Петербурге. Вот и А8, А3 Sedan, SQ5 и RS — все Audi, пусть и разные по назначению и цене.

Генезис разумности



— седаны —

Hyundai Genesis изменил отношение придирчивых покупателей к продукции корейского автопрома. Один из таких покупателей провел несколько дней за рулем новой машины и вышел из нее совсем другим человеком.

Недавно в разговоре с главным редактором известного автомобильного издания абстрактно обсуждался вопрос выбора корпоративного автомобиля для старших менеджеров предприятий среднего, а возможно, и крупного бизнеса. В условиях не самой волшебной экономической перспективы, когда выбор в качестве такого автомобиля известных представителей люксового сегмента может показаться просто вызывающим, разговор свелся к обсуждению ряда моделей известных японских производителей. И вдруг прозвучал вопрос: «А может быть, Hyundai Genesis?» Неожиданным оказался немислимый еще несколько лет назад ответ упомянутого главного редактора: «Конечно, Hyundai. Он престижнее и надежнее будет!»

Это высказывание заставило задуматься о восприятии нами продукции корейского автопрома вообще и конкретной модели — Hyundai Genesis — в частности. Выбор в качестве обобщенного лица корейской промышленности модели Hyundai оправдан как статистически (объемами продаж и долей рынка), так и субъективно — сами назовите первую пришедшую в голову ассоциацию.

Прорыв в класс престижных автомобилей когда-то совершила модель Sonata. Я хорошо помню свое удивление, когда послал одной свеженаобразованной прибалтийской страны, подвозя меня, пригласить в эту машину. Ощущение бы-

ло примерно такое: «Ну, туда тоже можно...» Опуская промежуточные этапы, конечно, нельзя обойти EQUUS. Судя по корейским фильмам, модель оказалась в Корее такой же культовой, как в России были «семера» BMW или «стосорокет» Mercedes. Со всеми своими положительными и отрицательными аналогиями. Посмотрите любой южнокорейский фильм про мафию или политику, и вы увидите, что любая сходка больших преступников или политиков (не надо никаких аналогий!) сводится к выставке моделей EQUUS. Как же удивительно было встретить эту модель в первый раз в качестве персональной машины весьма достойного российского бизнесмена. Надо было обладать достаточной смелостью и непредвзятостью, чтобы принять решение о покупке этой машины — вполне, кстати, конкурентоспособной по своим потребительским качествам. И вот новый Genesis. Почему именно он стал вехой? Ведь это не первая модель семейства, это не флагман линейки...

Genesis второго поколения обрел ряд качеств, выдвинувших его из достаточно однообразного ряда моделей корейского концерна. На первое место я поставлю полный привод, впервые реализованный на этой модели. В России только-только приходит осознание того факта, что полный привод является не столько средством доставки мешка картошки со своей дачи в Нижних Колтунах, сколько механизмом обеспечения безопасной и динамичной езды по хорошим дорогам. Этот полный привод, подержанный рядом достойных моторов (249 и 315 л. с.) и восьмиступенчатой автоматической коробкой передач, обеспечивает необходимое ускорение — вплоть до 6,5 сек. до 100 км/ч — почти пятиметровому седану.

ществулению» автомобиля, когда им станут пользоваться как сегодня сотовой системой связи или электронной почтой — абонируя свободную автоматическую машину на время. Это избавит от обременений, присущих в наши дни личному владению транспортным средством. Зародыш подобной системы уже прижился в Париже (проект Autolib).

В то же время социологи усматривают в «автомобильной зависимости» прямую угрозу обществу: вместо парков разбивают паркинги, стоимость еды начинает зависеть от цен на топливо, число погибающих в авариях сравнивается с потерями в военном конфликте. Безопасность вообще отдельная тема обсуждения. В этом плане показательны усилия компании Volvo Cars по полному исключению гибели людей в дорожных инцидентах. Именно защита людей ставится во главу угла в проекте полностью автономного транспортного средства DriveMe, реализация которого намечена на 2017 год.

А сегодня... Увы, сегодня аналитики констатируют, что развитие автомобиля зашло в тупик. Профессор Сассекского университета Мариана Маццукато сравнивает поведение компаний с ребенком, тайком вытаскивающим из копилки накопленные монетки. Впрочем, неудивительно, что в нашу эпоху постмодерна на фоне посприяния каких-либо устоев и авторитетов декадентские настроения проникли и в автомобильную индустрию. И инженеры — преданные жрецы автомобильного бога — изменили своему служению. То, с чем прежде справлялся один Фердинанд Порше, сегодня с горем пополам осиливают огромные коллективы, в процессе смачно поглощая миллионы евро и находя тому весомые оправдания.

авто

С приездом

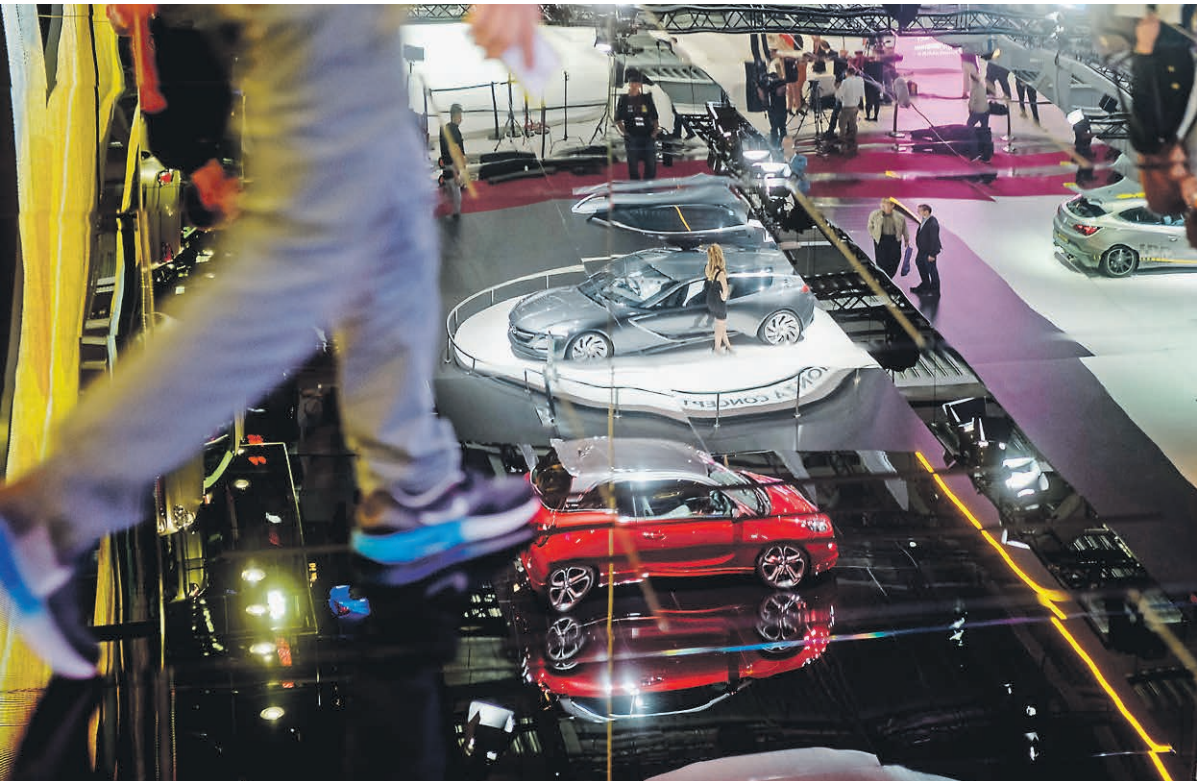
Московский автосалон 2014 года обошелся без громких премьер и визитов высокопоставленных представителей автомобильного бизнеса. Торговые войны пока не коснулись автомобильного рынка, но не все штаб-квартиры автоконцернов отправили своих представителей на выставку в страну, подпавшую под международные санкции. Тем же, кто приехал, пришлось ответить на вопросы «Ъ-Авто».



Кейичи Нисияма, заместитель главного инженера Lexus NX:
— В нашем Lexus NX все новое. Форма кузова воплощает образ животного на охоте, которое готовится к прыжку. Главная особенность этого автомобиля — баланс между внешностью и его возможностями. Здесь, в Москве, состоялась российская премьера этого кроссовера. Мы предлагаем сразу несколько вариантов привода — NX 200 с бензиновым двигателем объемом 2 л, NX 200t с турбонаддувом и NX 300h с гибридным приводом. Гибриды экономичные и эффективные, и я хотел бы, чтобы они стали популярны в России.



Ли Юн Сок, координатор отдела планирования продукта Hyundai:
— Новый Hyundai Genesis воплощает наш новый язык дизайна. Граненая шестиугольная облицовка является ключевым элементом и дает представление о новом фирменном стиле Hyundai. Этот высококлассный дизайн внешнего вида находит отклик и внутри. В интерьере мы используем самые качественные материалы: натуральное дерево в отделке, лучшие сорта кожи, алюминий — это настоящий алюминий. Что создает более современный и премиальный облик и внутри, и снаружи. Не менее важны динамические характеристики. Мы предлагаем две версии двигателя, и обе с системой полного привода HTRAC. Еще одна привлекательная черта — очень дружелюбный к человеку интерфейс различных систем. Вам не понадобится читать инструкцию, чтобы пользоваться самыми современными технологиями.



Вольфганг Шлиме, генеральный директор «BMW Group Россия»:
— Наша мировая премьера новый BMW X5 High Security — уникальное сочетание проходимости, которую обеспечит полный привод xDrive, динамики, удовольствия от управления и комфорта. А в версии High Security он предлагает еще и высокий уровень безопасности, активной и пассивной, и защищенности. Важность российского рынка постоянно растёт, и совсем неудивительно, что мы выбрали Московский салон как место мировой премьеры этой модели. Сыграло роль и то, что салон в Москве проходит раньше, чем другие.



Ола Каллениус, член правления Mercedes-Benz Cars, ответственный за продажи и маркетинг:
— Три наши главные премьеры — от бренда AMG. Мы прилагаем большие усилия для его развития, и они увенчались успехом. За год продажи AMG выросли на 85%. В Москве состоялась мировая премьера нового S 65 AMG Coupe. Это автомобиль для клиентов, которые ценят индивидуальность и комфорт. Четырёхдверное купе CLS 63 AMG 4MATIC ориентировано на бизнес-сегмент. А кроссовер GLA 45 AMG 4MATIC может стать моделью, которая открывает дверь в мир AMG для тех, кто ранее только мечтал об этой марке. Еще одна мировая премьера — защищенная версия нашего флагмана S 600 Guard.



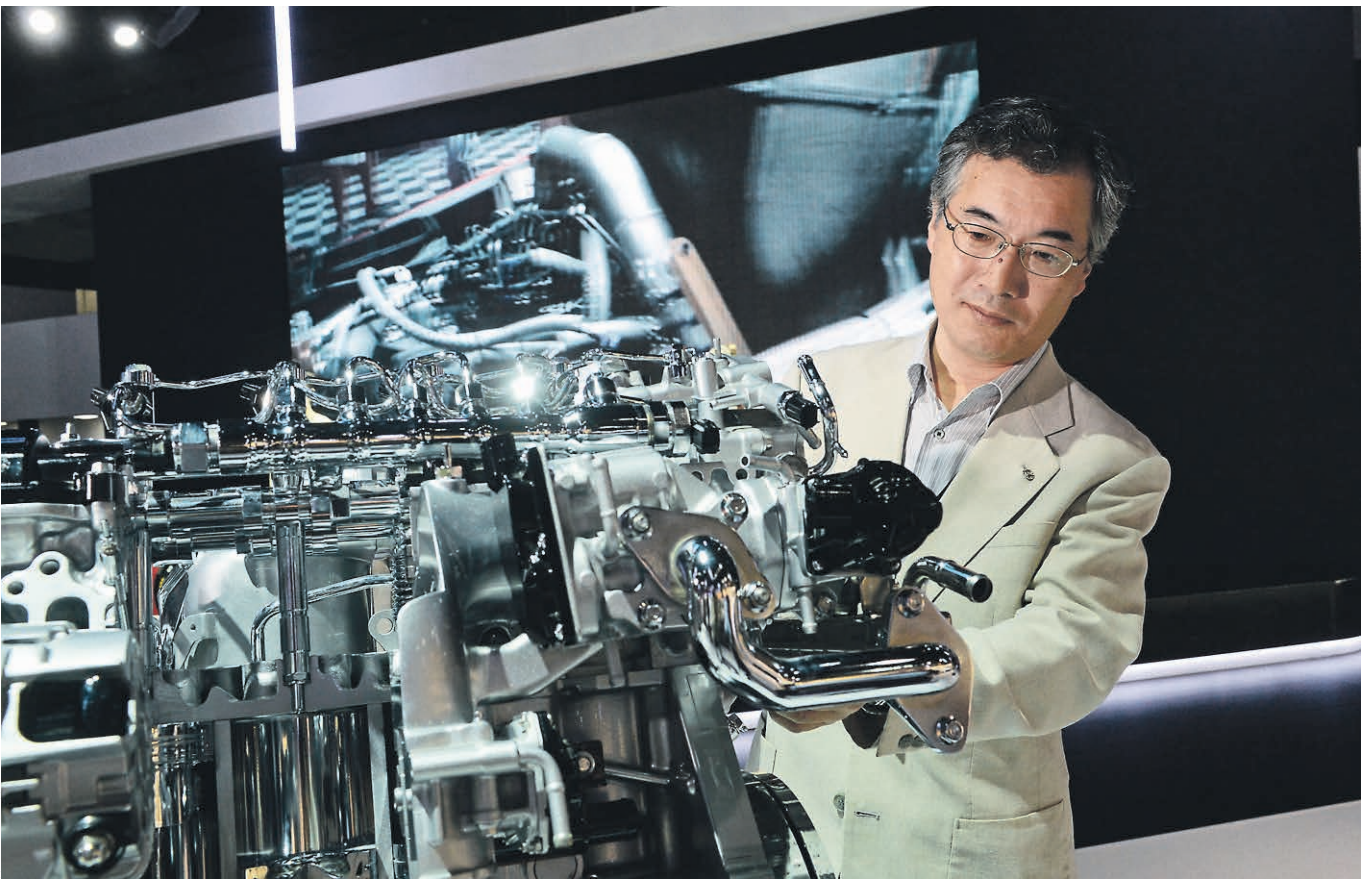
Эрик Апод, вице-президент по продукту и развитию марки DS:
— Марка DS, которую мы выделили из Citroen, — это воплощение французского понимания роскоши, люкса. Посмотрите на новые фары DS 3 — в них реализованы передовые технологии. Светодиоды создают динамику: огни указателей поворота не просто мигают, а создают эффект движения. Задние фонари, также новые, выглядят объемными. Обратите внимание и на цвета. Фиолетовый цвет Whisper подчеркивает образ люкса по-французски. Это мы делаем для того, чтобы машины выглядели еще более впечатляющими.



авто



Джон Эдвардс, управляющий директор подразделения Jaguar Land Rover Special Vehicles Operations:
— Наша мировая премьера — Range Rover Sport SVR. Это самый мощный, самый быстрый и самый динамичный среди всех автомобилей Land Rover. Его двигатель развивает 550 л. с., и он разгоняется до 100 км/ч меньше чем за пять секунд. Это первый продукт нового подразделения Special Vehicles Operations. Обозначение SVR указывает на то, что это не обычный Range Rover Sport, и R в этом сокращении означает «Racing» — «гонки»!



Реджи Окита, программный менеджер отдела разработки силовых агрегатов Mazda Motor Corporation:
— Это двигатель семейства Skyactiv, дизель объемом 2,2 л. Он по-настоящему великолепен! Как и бензиновый, он создан для максимальной эффективности. Мы сумели создать оптимальные условия для сгорания смеси и уменьшить степень сжатия до 14. Это обеспечивает менее токсичные отработавшие газы, и к тому же двигатель можно сделать легче. Обороты нашего дизеля выше, чем у других, и это заметно любому водителю — машина очень динамичная. Skyactiv-D установлен на двух автомобилях, которые можно видеть на стенде Mazda: спортивном прототипе для гонок USCC и специальной версии Mazda CX-5 XTREME. И, конечно, на серийных Mazda CX-5.



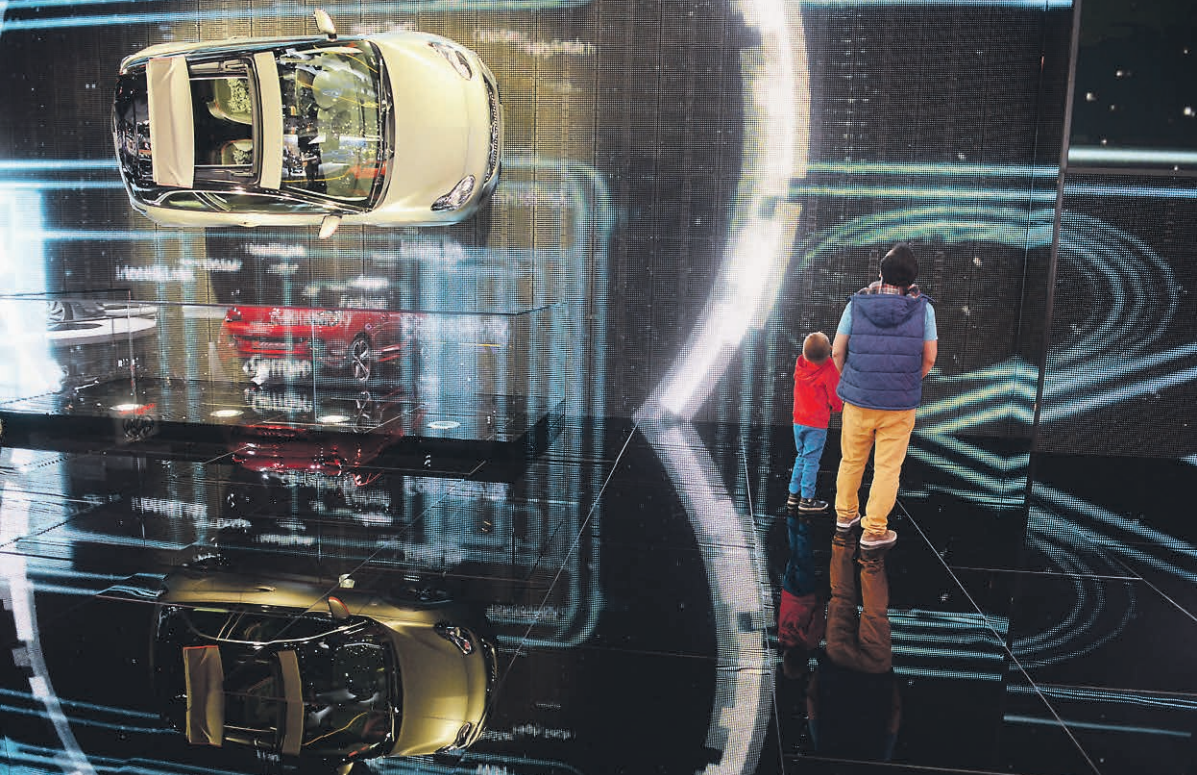
Гийом Картье, вице-президент по продажам и маркетингу Nissan Europe:
— У нас сразу две новинки — Pathfinder и Sentra. Pathfinder очень вместителен и хорошо подходит для семьи. Полный привод также привлечет российских покупателей. И мы предлагаем широкую гамму вариантов, в том числе гибрид. Это первый гибрид, который будут производить в России и для России. Мы будем следить за реакцией потребителей, чтобы понять, насколько гибриды им интересны. Россия — самый важный стратегический рынок, и в перспективе это может быть рынок номер один в Европе. Здесь у нас четыре завода, и в этом году число моделей мы доведем до девяти. В их числе будет Sentra, новая модель класса C, очень просторная.



Михаэль Хельшер, менеджер проекта Porsche 918:
— Наша российская премьера — суперкар Porsche 918 Spyder с гибридным приводом. Мы на Porsche каждые десять лет представляем суперкар, но в данном случае для нас очень важно показать, что мы способны создать и произвести не просто суперкар, который лучше других и может очень быстро ездить. Porsche 918 еще и расходует всего лишь 3 л на 100 км. За последние десять лет представления о суперкарах изменились, и этот аспект тоже важен потребителям. Российский рынок очень важен для Porsche, и здесь, в Москве, мы показываем лучшие технологии из Вайсаха.



Геннадий Баранов, директор «Cadillac Россия»:
— Мы с большой радостью и гордостью представляем Cadillac Escalade четвертого поколения. Эта модель занимает особое место среди внедорожников. Большой и мощный автомобиль стал еще более высокотехнологичным и комфортабельным. В нем реализована идеология Art of science — «Наука как искусство», которая сочетает достижения технологий с выдающимся дизайном Cadillac. Отличительная черта нового Escalade — светодиодная оптика, которая позволила уменьшить размеры фар и фонарей. В продажах Cadillac доля Escalade составляет около 40%, и с поставками новой модели в будущем году эта доля увеличится. Такой автомобиль с таким оснащением за такую цену трудно найти.





- ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ / 150 000 КМ ⁴
- БЕСПЛАТНОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ 5 ЛЕТ ⁵
- ПРОГРАММА ПОДДЕРЖКИ НА ДОРОГАХ 24x7 ⁶



Высшая оценка в рейтинге американского Страхового института безопасности дорожного движения.

НОВЫЙ GENESIS¹ ПОЛНЫЙ ПРИВОД ОЩУЩЕНИЙ

Не важно, что готовит для вас дорога. Вы в абсолютной безопасности. Ваша цель впереди и ничто не способно помешать.

Цена: 1 859 000 руб. ²

Служба клиентской поддержки: 8 800 333 0 111

СИСТЕМА МОНИТОРИНГА СЛЕПЫХ ЗОН

ПРОСТОРНЫЙ САЛОН

ДВИГАТЕЛИ 3.0 GDI (249 Л.С.) И 3.8 GDI (315 Л.С.)

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ КРУИЗ-КОНТРОЛЬ



¹ Джenezис. ² Максимальная рекомендуемая розничная цена в комплектации Business (Бизнес). Окончательную цену можно узнать у официальных дилеров HYUNDAI. ³ Премиум Эшуранс. Подробности на www.HYUNDAI.ru ⁴ Срок гарантии составляет 5 лет или 150 000 км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше, с учетом ограничений, изложенных в сервисной книжке. ⁵ Бесплатное обслуживание на протяжении 5 лет или 5 раз в зависимости от того, что наступит раньше. В обслуживание входят стандартные операции, указанные в Руководстве по эксплуатации и Регламенте ТО. ⁶ Услуга «Техпомощь на дорогах» предоставляется 24 часа в сутки 7 дней в неделю в течение 5 лет. Датой начала гарантии и услуги «Техпомощь на дорогах» является дата передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю. Оборудование, представленное в рекламе, доступно не во всех комплектациях. За подробной информацией обращайтесь к официальным дилерам HYUNDAI. Реклама