

# авто | коммерческий транспорт

## Токийский дрифт

Главное автошоу Страны восходящего солнца, кажется, ушло в глубокий и неуправляемый занос. Минули времена, когда на многочисленных стендах было не протолкнуться от желающих увидеть очередной электроконцепт или футуристическую идею, до которой могли додуматься только японцы. Теперь Токийский салон — это пара павильонов, разделенных 15-минутной поездкой на автобусе-шаттле либо получасовой прогулкой, и скромное число интересных новинок. Все самые важные из них рассмотрел корреспондент **Петр Ястребов**.

— новинки —

### Mazda MX-30

Один из главных экспонатов выставки. Во-первых, Mazda представила на выставке серийную модель, а не концепт. Во-вторых, новинка стала первым массовым электрокаром компании из Хиросимы. А в-третьих, на MX-30 уже принимают предзаказы. Правда, цена пока не названа — узнаем мы ее, скорее всего, ближе к середине лета.

Никакой футуристики — электромобиль Mazda выглядит как самый обычный кроссовер городского класса. И тем самым он удивляет намного сильнее, чем конкуренты, стремящиеся за счет невероятных форм подчеркнуть свою «зеленую» исключительность. Из нестандартных решений разве что задние двери, открывающиеся против движения, в стиле роторного RX-8. В остальном это типичный продукт дизайна Kodo.

В салоне тоже ничего революционного — привычное по последним моделям марки внутреннее убранство с экологичными акцентами вроде использования пробкового дерева и переработанных материалов в отделке.

Зато инженеры обещают, что на ходу MX-30 будет очень хорош по меркам «электричек». Причем не за счет силовой установки: около 145 л. с. и 200 км запаса хода — стандартные показатели для класса. Зато благодаря жесткому креплению всех электрокомпонентов к силовой структуре кузова и адаптированной системе GVC, улучшающей отклик автомобиля на команды водителя, новая Mazda будет рулиться не хуже, чем стандартные модели марки. А система динамик, имитирующая звуки работы двигателя внутренне-

го стогания, поможет водителю поверить, что он гонит на все сто.

### Nissan Ariya

Концепт, по заверениям представителей марки, весьма близок к серийному воплощению. Правда, верится в это с трудом: новый язык дизайна Nissan предлагает чересчур смелые снаружи и лаконичные внутри для конвейера формы.

Новинка будет первым Nissan, построенным на специальной платформе для электромобилей. Она позволяет ограничить свесы до минимума, а значит, при длине электрокара 4600 мм его салон будет очень просторным.

В движении новинку приводят два электромотора — по одному на ось. И хотя характеристики не обнаружены, ожидается, что разгон с места до 100 км/ч будет занимать менее 5 сек., а запас хода составит порядка 480 км. Потраченную энергию можно будет быстро восполнить за счет системы зарядки CHAdeMO.

Nissan Ariya оснащен системой ProPILOT 2.0, объединяющей возможности системы навигации и автономного вождения. Это значит, что водитель в определенные моменты движения по магистралям сможет передать управление электронике и превратиться в пассажира. Ну а если такого желания нет, электрический полный привод позволит получать максимум удовольствия от управления автомобилем в любых условиях при минимуме усилий за счет моментального перераспределения крутящего момента на каждое колесо в отдельности.

### Mitsubishi MI-TECH Concept

По мнению Mitsubishi, именно гибридный багги станет живым олицетворением удовольствия от вожде-

ния. Насколько живым, впрочем, пока не ясно, и неизвестно, велики ли у него шансы оказаться на конвейере. Хотя, если судить по другим моделям марки, возможностей перейти в серию у багги, пусть и в несколько более реалистичном виде, больше, чем может показаться.

В отличие от многих других экспонатов, представленных в Токио, MI-TECH Concept является не электрокаром, а подзаряжаемым гибридом. Силовая установка включает четыре электромотора и газотурбинный двигатель, работающий как генератор. Преимущество последнего в том, что он может работать на разных видах топлива — дизеле, керосине, спирте.

Благодаря электромоторам реализована и система полного привода, которая позволяет очень многое на бездорожье — при необходимости даже крутиться волчком вокруг собственной оси за счет встречного вращения правых и левых колес.

Как и должно быть у багги, передняя панель в салоне очень лаконична. Впрочем, нужно ли что-нибудь еще, если лобовое стекло превращено в мегаэкран с дополненной реальностью?

### Lexus LF-30

Еще один концепт, пожалуй, самый далекий от серийного воплощения. Хотя представители Lexus обещают, что первый электромобиль марки появится уже совсем скоро, а к 2025 году в гамме будут присутствовать электроверсии всех моделей, LF-30 вряд ли станет их прообразом — скорее он представляется фантазией на тему будущего.

Фантазия эта ладно скроена — сотканный из нереальных в серийном производстве элементов кузов с двумя дверями типа крыло чайки умело



Концепт-кар Lexus LF-30 вряд ли окажется на конвейере, но к 2025 году японская компания обещает выпустить электроверсии всех без исключения своих моделей

скрывает пятиметровую длину. Салон рассчитан на четверых, причем он скорее напоминает внутренности космолета, которая транспортное средство, которое должно передвигаться по асфальту. К удобству пассажиров второго ряда — заднее стекло, которое, по сути, является большим экраном дополненной реальности.

Компания заявляет, что четыре электромотора совокупной мощностью 544 л. с. позволяют LF-30 ускоряться с места до 100 км/ч за 3,8 сек. и разгоняться до максимальных 200 км/ч. Запас хода тоже очень достойный — 500 км. Даже жаль, что шансов проверить все эти заявления на дороге нет.

### Subaru Levorg

Универсал прибыл на шоу в статусе прототипа, но по факту при переходе в серию вряд ли внешне сильно изменится, если изменится вовсе: внешне Levorg выглядит как готовый к конвейеру автомо-

бил. Готов ли к тому же интерьер автомобиля — сказать сложно: публике его не показали — салон был надежно скрыт за затемненными стеклами, а фотографии или изображения японская компания не обнародовала.

Впрочем, по опыту салоны в автомобилях Subaru далеко не самое главное. Гораздо важнее, что универсал переедет на платформу Subaru Global Platform, что должно гарантировать лучшую управляемость и еще больше эмоций от управления автомобилем. Кроме того, за счет использования нового оппозитного турбомотора объемом 1,8 л с непосредственным впрыском должна повыситься и динамика.

Инженеры поработали над активной безопасностью — ее будет обеспечивать усовершенствованная система EyeSight, которая получит стереокамеру с увеличенным углом обзора и четыре радары в переднем и заднем бамперах. Совместно они смогут надежнее замечать потенциальную опасность и раньше давать команду на автоматическое торможение даже в условиях ограниченного обзора. Старт продаж

универсала нового поколения намечен на вторую половину 2020 года.

### Toyota GranAce

Что же показал главный японский бренд? С одной стороны — много всего. С десятком беспилотников, которые находятся даже не на стадии концепта, а на стадии идеи. Среди них выделяются спортивный родстер, беспилотный автобус e-Palette и... самоходная ветка. Как часто бывает с идеями, конкретной информации о них нет практически никакой.

С другой стороны, реальная новинка была лишь одна — люксовая версия минивэна HiAce под названием GranAce. Салон выделяется высококачественной кожаной обивкой с ромбовидной строчкой и отделкой деревом. Всего предусмотрено шесть посадочных мест. В движение бизнес-версия приводится 2,8-литровый дизель в сочетании с шестидиапазонным автоматом. Продажи новинки в Японии стартовали сразу после презентации, в то время как в России практически синхронно стал доступен «легковой» вариант HiAce с девятью посадочными местами.

## Около ноля

— аналитика —

**Итоги десяти месяцев продаж техники коммерческого назначения можно коротко охарактеризовать фразой «без изменений». Как следует из данных аналитического агентства «Автостат», в России было реализовано 89 223 автомобиля сегмента LCV, что на 1,2% ниже, чем в 2018 году. Аналогичная ситуация и среди большегрузов — 63 038 единиц техники и падение на 2,5%. Стоит отметить, что, несмотря на это, во втором полугодии продажи грузовиков показали надежду на позитивное завершение года.**

### В малом весе

В желтой майке лидера сегмента LCV по-прежнему находится ГАЗ. Нижегородцам удалось продать 39 992 единицы (−0,2%) новой техники и занять с этим показателем без малого 45% всего рынка. Флагманская модель ГАЗель NEXT во всех своих ипостасях разошлась тиражом 22 953 единицы (−1,3%). Причем не совсем понятно, попали ли в статистику каркасно-панельные автобусы ГАЗ-А64R42, которых за десять месяцев было выпущено несколько сотен.

За серебро активно борется УАЗ — 13 787 единиц (−1,7%). Вот только орудие борьбы, возможно, ульяновцам стоило бы заменить. Флагман продаж марки — бессмертная «буханка» УАЗ-3909 (6356 автомобилей, −1,2%). Машина устаревает с каждым днем, но совокупность потребительских качеств до сих пор позволяет ей находить своих покупателей и занимать пятую строчку в топ-10 моделей.

Бронзовый призер десяти месяцев — Ford. Сконцентрировавшись на производстве коммерческих автомобилей, СП Ford Sollers уверенно завоевывает все большую часть рынка: 10 317 единиц (+19%), или 11,5% всего сегмента, — это уже серьезно. Флагманский Ford Transit разошелся по дорогам тиражом 9980 машин (+22,2%) — это вторая строчка в топ-10 марок и рост продаж в октябре на уровне 58%.

Четвертое место занимает Lada — 9193 единицы (+5%). Популярная

Lada Largus VU с результатом 7713 машины (+6,4%) прочно удерживает четвертую строчку. Спрос на модель есть, в своей нише она практически монополист, так что потеснить ее вряд ли у кого-то получится.

Замыкает пятерку лидеров Volkswagen — 4530 единиц (+3,4%). Семейство Caravelle, как и раньше, занимает девятую строчку топ-10 — 1964 единицы (−10%).

### Большой формат

В стане больших грузовиков также никаких открытий: безусловным и недостижимым лидером остается КамАЗ. За десять месяцев было реализовано 21 876 автомобилей (+9%), что составляет 34,7% всего сегмента. КамАЗ-43118 с результатом 5218 единиц (+0,3%) уже который месяц возглавляет модельный топ, притом что объяснить столь длительный ажиотаж вокруг полноприводного шасси не берутся даже аналитики.

Заслуженное «серебро» достается компании ГАЗ — 7002 единицы (+4,4%). ГАЗон NEXT, который еще недавно демонстрировал уверенный рост, остановился на второй строчке топ-10 — 4864 единицы (+4,7%).

Volvo сумела отстоять свое законное третье место — 4499 единиц (−13,7%), а на четвертое внезапно ворвался MAN — 3956 машин (−1,5%). Флагманский MAN TGX по итогам десяти месяцев занимает седьмую строчку в топ-10 самых популярных моделей — 2112 автомобилей (−4%), а компания ему теперь составляет и MAN TGS — 1669 единиц (+0,5%) с девятой строчки списка.

Марка Scania спустилась на пятое место — 3907 машин (−19,5%). Ее модель Scania R замыкает топ-10 с результатом 1192 единицы (−37,0%).

### Слюдьми на борту

Автобусный сегмент российского рынка чувствует себя удивительно хорошо. За десять месяцев было реализовано 11 009 единиц техники (не считая категории M2), что на 7,5% больше, чем за аналогичный период 2018 года.

Как и прежде, первое место прочно удерживает за собой ПАЗ — 6322 единицы (+11,5%), что составляет 57,4% всего рынка новых автобусов.

Бессменный лидер рынка в целом и предприятия в частности ПАЗ-3205 и его модификации были отгружены перевозчикам в количестве 2868 штук (+0,5%) — это больше, чем в общем поставили на рынок два ближайших конкурента. Благодаря низкой цене, сочетающейся с простой и выносливостью конструкции, модель жестко отменяет все попытки заменить ее более современными автобусами. Впрочем, постепенно растет популярность самой современной машины модельного ряда ПАЗ «Вектор NEXT» (ПАЗ-3204) — 2096 единиц (+14,2%), занимающей вторую строчку в топ популярных моделей.

На втором месте — ЛиАЗ с результатом 1233 проданные машины (−2,1%). Погоду заводу делают расположившийся на пятой строчке топ-10 моделей 12-метровый ЛиАЗ-5292 (563 автобуса, +41,8%) и сочлененный ЛиАЗ-6213 (458 машин, +101,8%), занявший шестую строчку.

«Бронзу» по-прежнему удерживает НеФАЗ — 1102 автобуса (+40,9%). Единая нумерация НеФАЗ-5299, охватывающая практически весь модельный ряд предприятия, позволила модели расположиться на третьем месте в топ-10 (954 единицы, +58,2%). Остальное приходится на вахтовки, пользующиеся устойчивым спросом у нефтяников и газовиков.

Четвертое место занимает китайский Yutong — 481 единица (+4,8%). Серьезный рост продаж — на 71,7% — пришелся на октябрь. Лидер продаж Yutong 6119 (352 автобуса, −7,4%) обеспечил модели седьмое место в топ-10. На данный момент компания — безусловный лидер в сегменте междугородных и туристских автобусов, и никакой серьезной конкуренции у нее ни со стороны «китайцев», ни со стороны ответственного автопрома, ни тем более «европейцев» не видно.

На пятом месте расположился Volgabus — 360 единиц (−27,4%), а шестую позицию отвоевал КАВЗ — 319 автобусов (+23,6%). Похоже, перевозчиков по-прежнему вполне устраивает КАВЗ-4238, замыкающий топ-10 популярных моделей — 221 единица (+7,3%).

**Андрей Филиппов**





ИНГОССТРАХ

www.ingos.ru

Время для жизни

Отдел страхования грузовых перевозок  
Москва, ул. Лесная, д. 41  
8 495 234 36 14  
toperators@ingos.ru

Страхование  
транспортных  
операторов

СПАО «Ингосстрах», Лицензии ЦБ РФ без ограничения срока действия на осуществление страхования СИ № 0928, СЛ № 0928, ОС № 0928-03, ОС № 0928-04, ОС № 0928-05 и на осуществление перестрахования ПС № 0928, выданные 23.09.2015, ОС № 0928-02, выданная 28.09.2016. Реклама.