

АВТОМОБИЛИ



Рекламное СМИ

Ток-шоу Долгожданный рост Точка подсчета Чистое надувательство

Volkswagen Multivan Business*

Управляйте бизнесом с комфортом



Достигнув определенных высот, начинаешь по-настоящему ценить чувство комфорта и надежности. Именно это может подарить своим владельцам Volkswagen Multivan Business. Эксклюзивный салон с обивкой из кожи лучшей выделки, ценными породами дерева и выверенной до мелочей эргономикой. Все это для одной цели – чтобы вы всегда оставались в выгодном положении. И неважно, какая задача стоит перед вами сейчас – простая поездка по городу, бизнес-встреча или деловая командировка.

Запишитесь на персональный тест-драйв/показ автомобиля по телефону 8-800-333-4441 или по ссылке vw-commercial.ru/business.

* Бизнес. Реклама.



Volkswagen



На международном конкурсе World Car Awards электрический Nissan Leaf признан самым экологичным автомобилем 2018 года

ТОК-ШОУ

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ВЫРЫВАЮТСЯ ВПЕРЕД

Александр Ставров

Главными экспонатами ежегодного автомобильного салона в Женеве стали электрокары. Автомобили на электрическом ходу показали практически все производители, и это не только серийные модели, но и прототипы, которые определят будущее автомобильного рынка на ближайшие годы. Если, конечно, им удастся преодолеть дистанцию от экспериментального цеха до конвейера.

ЧИСТЫЕ И УМНЫЕ

Пять лет назад в светлое будущее электромобилей верили преимущественно фантасты. Скептики ехидно уверяли, что дальность хода любого электрокара определяется длиной шнура, тянущегося к розетке, а автомобильные компании осторожно конструировали прототипы электрокаров в заводских лабораториях. Но все фантастическое рано

или поздно становится обыденным. Высокие цены на топливо, давление зеленых, поразительный пример Tesla и многие другие факторы сменили парадигму ценностей в автоиндустрии. Прошедший в начале марта Женевский автосалон, главный европейский смотр достижений автопрома, стал выставкой транспортной электрификации. Лучшие места на стендах автомобильных марок достались не спорткарам, выжимающим максимум лошадиных сил из каждого кубического сантиметра двигателя, а электромобилем, которые так же тихо, как они и передвигаются по улицам, завоевали рынок.

Представленные в павильонах выставочного комплекса PalExpo экспонаты можно делить по классам, маркам или техническим характеристикам. Но с практической точки зрения будет правильнее оценивать новинки по перспективе их появле-

ния в салонах официальных дилеров. И перспективы, прямо скажем, у всех представленных автомобилей разные. Хорошо, когда производитель не скрывает, что объект на его стенде — фантазия в чистом виде, эксперимент с далеким прицелом. Именно так поступила Lexus, организовавшая в Женеве европейскую премьеру концепта LF-1 Limitless. Название этого будущего флагманского кроссовера говорит само за себя. Никаких ограничений ни по конструкции, ни по идее. Компания даже еще не определилась, будет ли модель выпускаться с электрическим или каким-то другим, еще более эффективным приводом. К моменту серийного воплощения станет понятно, нужно ли владельцу пользоваться услугами шофера-человека или он предпочтет режим автопилота Chauffeur, полностью доверившись умной электронике.

Ряд небольших компаний и ателье, откровенно играя на хайпе, используют электрический привод в автомобиле, чтобы заявить о своих конструкторских, дизайнерских или технологических возможностях. Ателье GFG, в котором творит династия Джуджаро, представило электрокар Sibylla, сделанный совместно с китайской фирмой Envision Energy. Создатели красиво расписывают концепцию «прекрасной энергии», ко-

торая позволит вписать автомобиль в городскую инфраструктуру с умными машинами и умными домами, интеллектуальными системами управления транспортными и энергетическими потоками. Однако очевидно, что главное в экспонате — все же прекрасный фирменный дизайн Джуджаро. Двери в стиле «крыло чайки», трехсекционный стеклянный купол вместо отдельных окон и крыши, отсутствие центральных стоек... словом, художественное творение, а не транспортное средство.

Из этого же разряда и новинка под названием НК GT от ателье Pininfarina и гонконгской фирмы Hybrid Kinetic Group. Спортивное купе с распашными дверями-крыльями, зубастой решеткой радиатора и светодиодным ослепом выглядит эффектно с любого ракурса. В салоне, который в спокойном ритме передвижения подсвечивается умиротворяющим голубым, а в гоночном — красным цветом, уже не осталось никаких аналоговых приборов. В презентационных выкладках полноприводное купе НК GT с четырьмя электромоторами суммарной мощностью 1088 л.с. разгоняется с места до сотни за 2,7 секунды, а максимальная скорость электрокара оценивается в 350 км/ч. Комплект батарей емкостью 38 кВт/ч обеспечивает автомобилю 160 км пути в полно-

Периодическое печатное издание, журнал «В фокусе». Рекламное СМИ
Учредитель и издатель АО «Газета Известия»
Главный редактор В.И. Дюжий
Адрес издателя и редакции: 115093 г. Москва, Партийный пер., д. 1, корп. 57,
стр. 3, эт. 1, пом. 1, ком. 40а.

По вопросам размещения рекламных и информационных материалов в приложениях к газете «Известия» обращайтесь по тел.: +7 495 785-63-47, e-mail: advert@eve.rest
Отпечатано в АО «Полиграфический комплекс «Пушкинская площадь»,
г. Москва, ул. Шоссейная, д. 4д.

Зарегистрировано в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-71868)

Фото на обложке — ТАСС | Imago

Тираж 84 140

Заказ № 18-1230-F45

Цена свободная

Дата выхода в свет — 13 апреля 2018 г.

Использование материалов без письменного согласия редакции запрещено.



Porsche

Электрический Porsche E Cross Turismo разгоняется до «сотни» за 3,5 секунды

стью электрическом режиме. За счет встроенного микротурбогенератора пробег можно увеличить до 993 км.

Беда лишь в том, что эти выкладки с огромной степенью вероятности так и останутся на бумаге. Можно смело спорить на шляпу, что никаких серийных перспектив нет и у восточного чуда под названием LVCHN Venere, представляющего собой четырехместный премиум-седан с карбоновым шасси. Здесь также впечатляющая мощность электрических двигателей в 1005 л.с. и совершенно умопомрачительный разгон с нуля до 100 км/ч за 2,5 секунды. И никакой информации о том, кто же возьмется поставить это чудо на конвейер. К слову, в гонке за предельными цифрами в графах мощности и скорости всех обставила хорватская фирма Rimac со своей, уже второй моделью электрического гиперкара Rimac C Two, запас хода которого равен 644 км, а мощность силовой установки в пересчете на привычные единицы составляет астрономические 1888 л.с. Разгон до 100 км/ч у монстра с Адриатики занимает всего 1,85 секунды, а его максимальная скорость составляет 415 км/ч. Сравните с разработкой классика спортивного автомобилестроения: Mission E Cross Turismo от Porsche разгоняется до сотни за 3,5 секунды, а максимальная скорость ограничена 250 км/ч.

НА ЛИЦО УЖАСНЫЕ

Здоровые сомнения в возможной реализации целого ряда проектов порождает один только их внешний вид. Под несуразно большие 26-дюймовые колеса концептуального электрокара Isona Nucleus нужно будет создавать отдельную сеть шиномонтажных мастерских. Что будет делать владелец с автомобилем, если колесо пробьет где-то вдали от такой сетевой мастерской, остается только гадать. Впрочем, может статься, что ехать Nucleus куда и не придется, поскольку в объекте длиной 5,25 м и высотой более 2 м нет ни руля, ни педалей, зато наличествуют кресла и столик, легко трансформируемый в диван. Неслучайно в презентации компании Isona особый

упор делается на планы производства «бескомпромиссных гостиниц на колесах».

Вообще, в представлении целого ряда компаний электрификация транспорта приведет не просто к вытеснению двигателей внутреннего сгорания, а к революционной перестройке транспорта как такового. Другими словами, автомобиль перестанет быть как роскошью, так и средством передвижения в чистом виде, а превратится в инструмент, высвобождающий дополнительные ресурсы времени.

В фантазиях на эту тему Франку Риндеркнехту нет равных. По традиции он каждый год с друзьями привозит в Женеву какую-нибудь удивительную машинку. Этой традиции уже 40 лет. Rinspeed Snap — юбилейная модель, в которой прожект швейцарского мечтателя оказывается значительно смелее существующих трендов и авангардных проектов. Судите сами: предназначенный для служб каршеринга Snap — беспилотный электрокар, который способен самостоятельно рассчитать оптимальный маршрут и безопасно оставить вас в нужную точку, взаимодействуя с другими беспилотниками и дорожной инфраструктурой, а также предупреждая окружающих о ситуации на дороге с помощью внешних экранов. Запас хода в городских условиях — 100 км. Изюминка Snap, однако, не в том, что это продвинутый гаджет на колесах, в котором у каждого из четырех пассажиров своя развлекательная система. Snap — это модель с отдельными платформой и капсулой. Подвижная платформа с батареями, электромотором и программами управления является своего рода софтом, который можно легко поменять и апгрейдить. Тогда как более долговечную капсулу можно использовать даже на стационарной основе. В виде торговой точки, например. Другими словами, Snap будет делать бизнес, пока софт сам съездит на замену или модернизацию.

К схожим по задумке беспилотникам и каршеринговым электрокарам, хотя и обладающим своеобразным

дизайном, относятся и такие выставочные образцы, как Renault EZ-GO и Audi Pop.Up Next. Первый в грядущие когда-нибудь годы станет конкурентом общественному транспорту. Автономный EZ-GO можно будет заказывать через приложение для смартфона и использовать совместно с группой попутчиков. Pop.Up рассматривается как более «интимный» вид каршерингового транспорта: его капсула рассчитана на двух пассажиров. Но уникальность этой беспилотной модели в том, что она может крепиться как к колесной платформе, так и к квадрокоптеру.

ОПЛАТА ПО ЭЛЕКТРОСЧЕТЧИКУ

На фоне подобных смелых экспериментов электромобили с осязаемыми перспективами выглядят если не скучно, то достаточно буднично. Renault Zoe уже несколько лет подряд является самым продаваемым электрокаром Европы. И в Женеве в этом году был представлен обновленный вариант с двигателем 80 кВт, который обеспечивает лучшее на целых две секунды ускорение. Как будто само собой разумеющееся был воспринят и факт начала продаж этим летом ком-

пактного кроссовера Hyundai Kona, который предлагается в двух вариантах исполнения — с запасом хода в 300 км на один заряд батареи и увеличенным до 470 км радиусом действия.

Электрический кроссовер Jaguar I-PACE российские ценители зеленой энергии вправе заказывать уже сейчас. Оснащенный литий-ионной батареей с емкостью 90 кВт/ч, I-PACE обладает запасом хода до 480 км. Примечательно, что после цикла жестких испытаний производитель гарантирует жизнеспособность новинки даже в Сибири. Воплощая знаменитый лозунг Grace, Space, Pace, этот автомобиль действительно и грациозен, и быстр, и вместителен. Суммарной мощи 400 л.с. синхронизированных электромоторов пятиместному полноприводному кроссоверу хватает, чтобы разогнаться как спорткар: до 100 км/ч всего за 4,8 секунды. Кстати, уже через два года каждый Jaguar должен иметь версию модели с электрическим приводом. Схожие планы и у концерна Volkswagen, выделившего электрокары в отдельную производственную линейку. В 2020 году концерн намерен запустить на конвейер как минимум четыре модели с электрическим приводом: хэтчбек, седан, микроавтобус и кроссовер. Для производства электрокаров VW намерен задействовать 16 заводов в различных частях земного шара.

Продажи конкурента I-PACE — Audi e-tron — уже не за горами. В Женеве покатаются на одном из 250 электрических кроссоверов Audi, курсировавших в окрестностях ПалЭкспо и накрутивших за несколько дней более 5 млн км, мог любой желающий. Вероятнее всего, серийный образец с запасом хода до 500 км будет представлен уже этой осенью на выставке во Франкфурте. О начале приема заказов на двухдверное купе с силовой установкой Electric Performance Hybrid мощностью 600 л.с. своего нового бренда Polestar в Женеве объявила также Volvo Car Group. Планы по выпуску у производителя — 500 автомобилей в год. Автомобили Polestar будут доступны по подписке, которую можно оформить на два или на три года.



Audi

Запас хода Audi E-tron составляет 500 км

ДОЛГОЖДАННЫЙ РОСТ



Сейчас Kia Rio — самая продаваемая в нашей стране машина

РЫНОК НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ АДАПТИРОВАЛСЯ К ЭКОНОМИКЕ

Наталья Тимашева

Самой продаваемой машиной в марте стала модель Kia Rio, на втором месте — Lada Vesta, замыкает тройку лидеров Lada Granta. За месяц было продано более 17,5 тыс. автомобилей Vesta и Granta. В целом на рынке новых машин началось оживление, от депрессивного состояния 2015–2016 годов он постепенно возвращается к росту.

Переломным для российско-го авторинка стал прошлый год: темпы сокращения продаж новых легковых автомобилей наконец-то замедлились. Многие автомобильные марки даже показали рост продаж на 17–25% по сравнению с 2016 годом. Эксперты связывают это с тремя факторами: стабилизация курса национальной валюты, адаптация покупателей к новым ценам (и здесь речь идет не только об автомобилях) и отложенный спрос, накопившийся за два года стагнации. По мнению представителей автопроизводителей и дилеров, в этом году стоит ожидать роста продаж по сравнению с 2017-м в пределах 5%.

Данные Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) по итогам 2017 года обнадеживают: спрос на новые машины в России вырос на 11,9%. В последний раз рекордный рост продаж был зафиксирован в 2012-м, после чего началось затяжное падение. И вот долгожданное восстановление спроса, начавшееся в марте 2017 года. Тренд оказался устойчивым: де-

кабрь, когда было продано 166 тыс. автомобилей, стал самым успешным для автодилеров за последние пять лет. Перед Новым годом покупатели традиционно ринулись в автосалоны, клюнув на предпраздничные скидки и гонимые страхом повышения цен в январе. Всего, по данным АЕБ, за 12 месяцев прошлого года в России было реализовано 1 млн 596 тыс. новых легковых и коммерческих автомобилей против 1 млн 426 тыс. в 2016-м. «Этому способствовали как общее оживление экономики, так и программы господдержки, действовавшие в прошлом году», — считает Алексей Калицев, управляющий директор «Хендэ Мотор СНГ».

Еще в пользу дилеров сыграло снижение процентных ставок по кредитам и депозитам — деньги переместились из банков в потребительский сектор. И что, наверное, в большей степени повлияло на развитие рынка, автопроизводители сумели перестроить свои производственные и маркетинговые программы и практически одновременно вывели на рынок несколько практичных, сверхбюджетных моделей. Недорогие автомобили — от Skoda Rapid до Hyundai Solaris — в первую очередь пополнили таксопарки, пожалуй, самый быстрорастущий сейчас транспортный сегмент.

Первая пятерка самых продаваемых марок сформировалась и не меняется уже несколько месяцев — Lada,

Kia, Hyundai, Renault и Volkswagen. К концу прошлого года в рост пошли Ravon, Mitsubishi, Subaru, Chery и Suzuki. А вот премиум-сегмент по итогам прошлого года сдал позиции: Mercedes-Benz на нуле, Lexus, Land Rover, Porsche, Audi и вовсе оказались в минусе по итогам прошлого года (-2%, -3%, -8% и -18% соответственно).

«Ярко выраженную положительную тенденцию мы наблюдали впервые за последние четыре года, — прокомментировали итоги 2017 года в пресс-службе «АвтоВАЗа». — В первом квартале прошлого года рост рынка уже был, но незначительный. Переломным стал второй квартал, когда процесс ускорился. С июля начали действовать новые программы господдержки автопрома «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль», которые оказались очень эффективными и также поспособствовали развитию наметившейся тенденции. В итоге к концу года наша доля рынка заметно увеличилась и составила более 19%, а в сегменте легковых автомобилей она составила более 20%. На практике это означает, что каждый пятый новый автомобиль, проданный на российском рынке, — это Lada, каждый 20-й — Lada Vesta».

Корейский концерн Hyundai, две модели которого входят в число самых любимых россиянами, также отмечает положительную динамику и планирует расширение модельного ряда.

«Учитывая, что в 2017 году мы продали почти 160 тыс. автомобилей, увеличив наш показатель по сравнению с 2016 годом на 9%, могу сказать, что мы идем по плану. Российский рынок в числе важнейших для компании, наш завод в Санкт-Петербурге — один из самых высокотехнологичных и современных предприятий в рамках корпорации. В 2016-м мы успешно запустили кроссовер Creta и новый бренд — Genesis. Через полтора-два года в линейке появятся еще два кроссовера», — рассказывает Алексей Калицев.

Большинство экспертов и производителей сходятся в том, что после затяжной стагнации российский рынок будет расти и в 2018-м. Автомобильный парк в стране все еще старый, среднее количество автомобилей на тысячу человек населения низкое, следовательно, потребность в новых автомобилях есть.

«Даже те люди, которые в кризисный период решили отложить покупку нового авто на более поздний срок, все равно рано или поздно его приобретут. Поэтому рынок должен и будет расти. Вопрос лишь в том, насколько быстро. Это зависит от множества факторов — как от экономической ситуации в стране, так и от программ государственной поддержки», — считают специалисты группы «АвтоВАЗ», входящей в альянс Renault–Nissan–Mitsubishi. Программы утилизации и субсидирования трейд-ин оказались весьма полезными и эффективными инструментами, отчасти именно благодаря господдержке автопрома, рынок наконец-то сдвинулся с мертвой точки. Сейчас и в обозримом будущем самой важной для российских автопроизводителей станет программа субсидирования кредитных ставок, благодаря которой займы на покупку автомобиля станут более доступными покупателям.

«Мы рассчитываем, что позитивный тренд сохранится в текущем году и позволит рынку вырасти еще на 8–10%. По нашим оценкам, к концу этого года российский рынок сможет достичь цифры 1,75 млн проданных новых автомобилей», — говорит Алексей Калицев.

Скептики напоминают о том, что повышение акцизов и утилизационного сбора в 2018 году может обернуться серьезным ростом цен на новые автомобили, что ударит в первую очередь по импорту. Однако это лишь замедлит темпы роста продаж, но в целом позитивный тренд сохранится.

Рост продаж новых легковых и легковых коммерческих автомобилей наблюдается и на мировом рынке: в 2017 году в мире было продано 95,308 млн штук, что на 2,4% превысило аналогичный показатель 2016 года. Мировым лидером остается Китай, где было реализовано почти 30% от общемировых продаж (28,592 млн автомобилей). На втором месте США (17,21 млн новых авто), на третьем — Япония (5,16 млн авто). Далее среди крупнейших рынков по количеству проданных автомобилей идут Германия, Индия, Великобритания, Канада и Бразилия. Россия в мировом рейтинге сохранила 12-е место.

ТОЧКА ПОДСЧЕТА

ВОЗРАСТ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Сколько будет стоить ваша новая машина через три года? Что повлияет на эту цену и легко ли будет ее продать? Можно ли вообще строить прогнозы цены автомобиля на вторичном рынке в условиях постоянно растущей конкуренции автопроизводителей? Эти вопросы задает себе каждый покупатель нового авто. Наш корреспондент Валерий Чусов попросил найти на них ответ.

ГОДЫ БЕРУТ СВОЕ

Если машина с годами мало теряет в цене, это означает, что она сохраняет исходные характеристики. «Мы уделяем большое внимание остаточной стоимости автомобилей Hyundai на вторичном рынке. Высокая остаточная стоимость положительно влияет на имидж бренда и повышение лояльности владельцев Hyundai. Это также может влиять на решение при покупке нового авто. Чем выше цена на автомобили с пробегом на вторичном рынке, тем выше дилеры могут оценить автомобиль клиента при сделке трейд-ин, тем больше вероятность продать новый автомобиль», — рассказывает представитель «Хендэ Мотор СНГ» Юлия Тихонравова.

Автопроизводители действительно выгодно высокая цена их машин на вторичном рынке. Ведь чем меньше автомобиль подешевеет за первые три-пять лет, тем больше вероятность того, что потенциальный покупатель возьмет кредит чуть больше и купит новую машину, а не поддержанную. Но вторичный рынок авто — рынок настоящий, регулировать его крайне сложно, и именно на нем под давлением спроса и предложения формируется честная цена машины.

Вторичный рынок можно разделить на три неравных сегмента. Это продажа через официальных дилеров, которые практикуют трейд-ин, — прием поддержанного автомобиля в зачет стоимости нового. По самым оптимистичным оценкам, доля «официалов» на вторичном рынке — процентов 15, не более. Чуть большая часть сделок проходит через других посредников — компании, которые специализируются на скупке и продаже поддержанных автомобилей, либо частные лица, так называемые перекупы. Но все же самая значительная часть поддержанных автомобилей продается их владельцами самостоятельно. Как правило, с использованием различных онлайн-площадок.

В таких условиях информация о реальных ценах сделок может быть очень приблизительной. Онлайн-площадки отслеживают только заявленные в объявлениях цены, но, по какой стоимости машина в итоге уходит к покупателю, остается неизвестным. Автопроизводители в

лице своих представителей — импортеров могут получать информацию о ценах только от своих официальных дилеров.

УПРАВЛЯЕМЫЙ РЫНОК

Впрочем, надо отдать должное импортерам. Год за годом они все активнее пытаются работать на вторичном рынке или как-то влиять на него. Вы ведь помните — им выгодна высокая остаточная цена.

Практически у всех — от премиальных до бюджетных марок — есть собственные программы по перепродаже автомобилей с пробегом. Mercedes-Benz Certified — российская программа продаж автомобилей Mercedes с пробегом. Возраст этих машин не превышает пяти лет, а пробег — 125 тыс. км. «Мерседес-Бенц РУС» продает, таким образом, не только автомобили от частных лиц и организаций, но и собственные машины, которых у него довольно много, — они использовались на различных мероприятиях, уровень которых предполагает автомобили премиальных брендов, или были задействованы в тестовом парке. В программу «Audi с пробегом :plus» попадают только автомобили не старше пяти лет с пробегом не более 120 тыс. км. BMW для продажи по программе BMW Premium Selection ограничивает пробег сотней тысяч километров.

Официальный импортер Mitsubishi Motors в России «ММС Рус» с 2016 года развивает собственный проект по продаже сертифициро-

ванных автомобилей с пробегом — Diamond Car. «Высокая стоимость автомобиля с пробегом на рынке является показателем ликвидности модели в глазах потребителей. В нашем случае это признание высоких качеств автомобилей Mitsubishi и их надежности», — считает Наоя Накамура, президент и главный исполнительный директор «ММС Рус».

В любой такой программе главный вопрос, ответ на который ищут маркетологи, — как правильно определить цену выкупа поддержанного авто, чтобы не отпугнуть продавца (а он же — и покупатель нового авто) и не прогадать.

Сейчас российский авторынок находится в сложном положении. На нестабильность курса, или, попросту говоря, на падение рубля в 2014 году, разные марки отреагировали по-разному. Кто-то пытался удержать клиентов и поднимал рублевые цены с заметным отставанием от роста курса твердой валюты, кто-то, наоборот, решил не терять деньги. Сейчас как раз прошло три года с момента этих ценовых скачков, и купленные до падения рубля новые автомобили стали появляться на вторичном рынке. В рублевом исчислении подешевели они не сильно. Такой ценовой парадокс, разумеется, ломает все принятые в мире системы калькуляции вторичной цены машины. А новации, которые ждут рынок в ближайшее время, не позволяют делать сколь-либо надежный прогноз по динамике цен в будущем. Так, в этом месяце заметно вырос утилизационный сбор на новые автомобили, что тоже приведет к росту цен.

ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ

С точки зрения сбора информации «золотыми» можно считать времена СССР, когда практически все сделки проходили через государственные

комиссионные магазины. В магазине сделка всегда проходила по определенной государством цене, которая зависела только от розничной цены машины и ее возраста. Дороже продавать было нельзя — это спекуляция, уголовное преступление. Сейчас сделки на автомобили также фиксируются. Но продавцы далеко не всегда рады сообщать реальную цену, хотя базы данных с реальными ценами сделок могли бы стать идеальным подспорьем для всех участников рынка. В России есть независимые организации, торгующие поддержанными автомобилями, и для оценки машин они используют свои базы данных. Так, портал CarPrice сообщает, что оценивает автомобили на основе базы данных по более чем 50 тыс. машин.

В других странах определение цены поддержанного авто более формализовано. На американском рынке, самом крупном в мире, в качестве авторитетного справочника используют Kelly Blue Book, база данных по поддержанным автомобилям есть у североамериканской ассоциации дилеров NADA. В Италии статистику о ценах на вторичном рынке много десятилетий собирает и публикует крупнейший автомобильный журнал Quattroruote. В России единого и общепризнанного источника нет.

Сейчас мы вплотную подошли к моменту, когда технически возможна фиксация истории большинства автомобилей на рынке — доля серого импорта снизилась до символической. Уже работает сервис «Автотека», в котором можно проверить историю автомобиля перед покупкой. Агентство «Автостат» планирует запустить собственную базу данных по ценам на поддержанные автомобили. Накопление данных о реальных сделках позволило бы упростить жизнь всем участникам рынка.



Хорошие автомобили свой возраст не скрывают

REUTERS | Sergei Karpukhin

В марте интернет облетела фотография огромного автомобильного кладбища где-то посреди пустыни. Автор фотографии уверял, что в кадре — автомобили марки Volkswagen, от которых избавились американские покупатели, узнав, что производитель искажал данные о реальном вреде, причиняемом окружающей среде выхлопом дизельного двигателя. Вскоре выяснилось, что на фотографии — площадка со старыми машинами, подлежащими утилизации, не только немецкими и не только дизельными. Однако наш корреспондент Александр Ставров все же решил выяснить, к каким последствиям привел дизельгейт, разразившийся три года назад.

В сентябре 2015 года американское Агентство по охране окружающей среды (US EPA) обвинило компанию VW Group в фальсификации данных о вредных выбросах дизельных автомобилей. Выяснилось, что инженеры компании модифицировали программное обеспечение испытательных стендов, в результате чего достигались нужные показатели как расхода топлива, так и уровня выбросов. Разоблачение дорого обошлось концерну, которому пришлось выплатить значительную компенсацию и вложиться в модернизацию своих автомобилей и разработку нового программного обеспечения.

Большинству экспертов автоиндустрии с самого начала было очевидно, что практика VW не уникальна. Но, как в известном случае с допинговым скандалом, должен быть найден и публично наказан главный нарушитель правил игры. Уже позже американское агентство предъявило аналогичное обвинение концерну Fiat Chrysler, а также высказало подозрения относительно ряда моделей Volvo и Hyundai. Ряд независимых исследователей выявили несоответствия между лабораторными и реальными тестами у Renault, Opel, Ford, Daimler, BMW. Еще в 2015 году неправительственная экологическая группа Deutsche Umwelthilfe обнародовала результаты своего исследования, которое свидетельствовало о «чудесах» и особенностях измерений. Выяснилось, что соответствие разных автомобилей экологическим нормам сильно зависит от условий эксплуатации. Например, выхлопы модели Opel Zafira в режиме монопривода были даже ниже принятых в ЕС стандартов. Но, когда подключался полный привод, содержание вредных веществ подскакивало уже в 2–4 раза выше допустимых. Renault Espace с прогретым мотором в 25 раз превышал планку по выбросу окислов азота. Однако при холодном пуске у него все было в норме. Проверка международного совета по экологичности транспортных средств дизельного кроссовера BMW X3 показала, что его реальные выбросы в 11 раз выше заявленных, а количество NO₂ в выхлопе Audi A8 выше аж в 22 раза. В 2016 году комиссия главного антимонопольного управления Франции выявила схожие превышения у 86 дизельных



«Чистый дизель» оказался мифом

ЧИСТОЕ НАДУВАТЕЛЬСТВО

К ЧЕМУ ПРИВЕЛИ НЕВЕРНЫЕ ДАННЫЕ О ВЫХЛОПЕ

автомобилей разных марок. Автопроизводители в массе своей не признали вины, а в ответ ссылались на смягчающие вину факторы. В частности на то, что при температуре ниже 17 градусов использование экологических технологий может повредить двигателю, потому они и не используются. К слову, вслед за дизельгейтом почти сразу же последовал и другой скандал. Критике подверглись также исследования VW по воздействию токсичных выхлопных газов на животных. По информации из разных источников, испытуемых обезьян запирали в герметических камерах и затем подавали внутрь выхлопы от работающего дизельного Volkswagen Beetle. Эксперимент должен был подтвердить, что новые дизельные двигатели более экологически чистые, чем моторы предыдущих поколений. Впрочем, и в этом случае выяснилось, что к экспериментам, проводимым Европейской исследовательской группой по защите окружающей среды и здоровья в транспортном секторе как на обезьянах, так и на людях, причастны также и другие немецкие производители, выступавшие в качестве спонсоров. Но через некоторое время исследовательская группа EUGT, спонсируемая автопроизводителями и проводившая эти опыты, была распущена. А все автокомпании опять же поспешили от нее открытаться.

Последствия дизельгейта, согласно плану, должны были быть улажены еще прошлой осенью. Надежды возлагались на то, что обновление программного обеспечения для транспортных средств поможет

снять главные вопросы. Однако выяснилось, что новый софт и изменение конструкции автомобилей в полной мере не помогли. Несмотря на то что концерн потратил €25 млрд на переоснащение 11 миллионов автомобилей, разница в показателях выбросов, по данным американской автомобильной ассоциации, все равно составляла десятки процентов от заявленных. Тест австралийской автомобильной ассоциации модернизированного автомобиля Volkswagen Golf показал повышение расхода топлива на 14%. Отличие реальных показателей выхлопов 30 автомобилей даже с одобренным и проверенным программным обеспечением от лабораторных доходило до 23%.

По данным Международного совета по экологичности транспортных средств, на дорогах Европы (не включая Россию) до сих пор находится более 25 миллионов «грязных» дизельных автомобилей. Они повинны примерно в 7000 преждевременных смертей среди населения стран ЕС.

Ответной мерой на дизельгейт стало введение с 1 сентября 2017 года новых правил тестирования автомобилей, сменивших принятый в 1997-м стандарт NEDC — New European Driving Cycle («Новый европейский цикл вождения»). Согласно новым правилам, все лабораторные испытания должны быть прозрачными, их методика ужесточена, а потребителю должны представляться результаты тестов в реальных условиях движения. Скептики полагают, что и в новых правилах немало лазеек для недобросовестных производителей. Кроме того, они допускают для дизельных моде-







лей превышение вредных выбросов от норм Euro 6 на 210% в течение еще трех ближайших лет. Что будет по прошествии этого периода — вопрос открытый. Некоторые европейские парламентарии предлагают ввести более четкую маркировку автомобилей, чтобы покупатель обладал максимально полной информацией о товаре. Другие грозятся ввести непомерные штрафы за обман с технической информацией. Третьи предлагают ввести запрет на въезд дизелей в центр больших городов. И такие предложения, судя по всему, услышаны. Мэр Рима, в частности, недавно заявил о том, что к 2024 году движение дизельных автомобилей в итальянской столице будет полностью запрещено. Ряд компаний надеются на технологию выборочного каталитического восстановления — Selective Catalytic Reduction, или SCR, позволяющую превращать вредные продукты окислов азота в безвредные азот и воду. Благодаря этой технологии целый ряд дизельных моделей укладывается в норму Euro 6, она устанавливает допустимость выброса NO_x на уровне 80 мг/км. Renault Group планирует перевести все свои дизельные модели на эту технологию к сентябрю 2019 года. И все же очевидно, что добиваться строгого соответствия эксплуатационных характеристик экологическим требованиям, которые постоянно ужесточаются, и отвечать за это финансово производителям дизельной техники будет все сложнее и сложнее. Куда как проще перейти на выпуск электрокаров. Что большинство автомобильных компаний и начинают делать.

GAZ Next

ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ВАШЕГО БИЗНЕСА



ВЫГОДА до **325 000** ₺¹

-  Рассрочка – 2 года²
-  Trade-in* – выгода 100 000 ₺¹
-  Скидка на автомобили с ГБО – 60 000 ₺³
-  Гарантия – 4 года⁴
-  Грузоподъемность – до 2,6 тонн
-  Более 300 вариантов спецтехники

www.azgaz.ru
8-800-700-0-747
Звонок по России бесплатный



(1) Размер выгоды 325 тыс. руб. Указанный размер выгоды складывается за счет одновременного предоставления на автомобиль ГАЗ-A32R32-80 1/ST,5GA,A4A стоимостью 1439 тыс. руб. скидки по следующим программам: по программе «Фирменный Trade-in» скидка в размере 100 тыс. руб. предоставляется Клиенту, сдающему по схеме Trade-in коммерческий автомобиль полной массой свыше 2400 кг., бывший во владении не менее 1 года; – по фирменной кредитной программе с ООО «Русфинанс Банк» (лицензия выдана Центробанком РФ от 13.02.2013 №1792) при сроке кредитования 36 мес. и первоначальном взносе 20% (267,8 тыс. руб.) от стоимости автомобиля Клиенту предоставляется скидка 101,5 тыс. руб. Обязательно страхование КАСКО. Решение о выдаче кредита принимается банком-партнером; – по программе «Семейный автомобиль» Клиенту банком предоставляется скидка в размере 10% (123,5 тыс. руб.) от стоимости автомобиля с учетом всех вышеуказанных скидок. У Клиента должно быть не менее 2-х несовершеннолетних детей (необходимо предъявление свидетельств о рождении) и это должен быть первый автомобиль, приобретенный по данной программе. Не является публичной офертой. Все программы действуют до 31.05.2018 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. (2) Рассрочка на 2 года – программа, предполагает предоставление Клиенту специальной цены на автомобиль ГАЗ-A32R32-80 1/ST, 5GA, A4A при приобретении его в кредит через ООО «Русфинанс Банк», что делает переплату по кредиту сопоставимой со ставкой кредитования 0%. Кредит оформляется по тарифу «Classic» ООО «Русфинанс Банк». Основные условия программы: кредит в рублях РФ, срок 24 мес., первоначальный взнос от 40% стоимости автомобиля, ставка в кредитном договоре 15,5%, комиссий нет. Обязательно страхование КАСКО. Решение о выдаче кредита принимается банком-партнером. Требования, предъявляемые к заемщику, определяются банком-партнером. ООО «Русфинанс Банк». Генеральная лицензия Банка России №1792. Не является публичной офертой. (3) Скидка предоставляется при приобретении автомобилем ГАЗ-A2XRХ5 (где X-любой символ) и спецтехники на их базе. Размер скидки составляет 60 тыс. руб. Предложение действительно до 30.04.2018 г. либо до окончания бюджета Программ. Подробности уточняйте в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. (4) 4 года гарантии предоставляются в рамках программы «Дополнительный год гарантии». Программа действует на отдельные модели автомобилей (ГАЗ-3302XX, ГАЗ-2310XX, ГАЗ-A2XRХХ, ГАЗ-A3XRХХ, где X – любой символ). Подробности уточняйте в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. (*) Трейд-ин. РЕКЛАМА.