

Оглавление

Цены на газ отпустят в свободное плавание. Чем это грозит.....	2
Растаможка авто с пробегом в Казахстане подешевела.....	2
Škoda Kodiaq казахстанской сборки появится к концу 2017 года.....	2
Китайская SANY Group инвестирует в машиностроение Казахстана.....	3
За год в Казахстане зарегистрировано 35 электромобилей.....	4
В Костанае началось серийное производство Chevrolet NIVA.....	4
Проблемы у КОРЕЙЦЕВ Hyundai и KIA.....	5
Toyota инвестирует \$1,3 млрд в производство в США.....	5
Регистрации пикапов в 2016 году в Казахстане.....	6
Автопром показал рекордную прибыль: свыше 100 миллиардов евро («Авторевю»).....	7
LADA Vesta.....	8
Прототип электрического самолета Siemens Extra 330LE совершил первый испытательный полет и сразу установил два новых мировых рекорда скорости.....	15

Друзья!


Предлагаем вашему вниманию дайджест автомобильных новостей, вышедших 4 – 12 апреля 2017, на которые мы и наши специалисты в области СМИ обратили внимание.

Наш автомониторинг включил парсер новостей по лентам RSS более 50 казахстанских источников:

Панорама Шымкента
 Время по Гринвичу
 Эксперт-Казахстан (приложение к журналу Эксперт)
 Казахстанская правда
 Экспресс-К
 Взгляд
 Время Звезда
 Прииртышья
 Панорама
 Караван
 Liter.kz
 Rfca.kz
 Inform.kz
 Kt.kz
 Bnews.kz
 Profinance.kz
 Wfin.kz
 Newskaz.ru
 Rus.azattyq.org
 Kazakh-zerno.kz
 Np.kz
 Megapolis.kz
 And.kz
 Kp.kz
 Camonitor.com
 1mag.kz
 Asiakz.com
 Nur.kz
 Today.kz
 Interfax.kz
 Gazeta.kz
 Kaztag.kz
 Kapital.kz
 Autocruise.kz
 Zarulem.kz
 Kolesa.kz
 Omega.exx.kz
 Pitstop.kz
 Dknews.kz
 Khabar.kz
 Ktk.kz
 Astanatv.kz
 31.kz
 Tv7.kz
 Kaztrk.kz
 Prosportkz.kz
 Zonakz.net
 1tv.kz
 K1.kz
 Respublika-kz.info
 1vko.kz
 KZinform.com
 Almatylife.org
 Antiterror.KZ
 Infoportal.kz
 Alfa.kz
 Zakon.kz
 Tengrinews.kz
 Total.kz
 Vlast.kz
 Ivest.kz
 Sk.kz
 Akorda.kz
 Primeminister.kz
 Mint.gov.kz
 Forbes.kz
 Yvision.kz
 Expertonline.kz
 Time.kz
 Kursiv.kz
 Ortcom.kz
 Nomad.su
 Mfa.gov.kz
 Nif.kz
 Wap.inform.kz
 Kazcosmos.gov.kz
 24.kz
 Pharmnews.kz
 Kmj.kz
 Pharmreview.kz
 Kazakh-tv.kz
 Millioner.kz
 Oskemen.info
 Azh.kz
 Airtau.sko.kz
 Azh.sko.kz
 Ak.sko.kz
 Bayanaul.pavlodar.gov.kz
 Aksu.pavlodar.gov.kz
 Aktau.gov.kz
 Zhanaozen.gov.kz
 Akimat-pvl.gov.kz
 Esl.sko.kz
 Ertis.pavlodar.gov.kz
 Karakia.mangystau.gov.kz
 Kzh.sko.kz
 Audan.pavlodar.gov.kz
 Gm.sko.kz
 Mzh.sko.kz
 Tsh.sko.kz
 Tm.sko.kz
 Ua.sko.gov.kz
 Vko.sud.kz
 Zhmb.sud.kz
 Kaztrk.kz
 Krg.sud.kz
 Mvd.gov.kz
 Lada.kz
 Mytaldyk.kz
 Nv.kz
 03portal.kz
 Казахстанский медицинский информационный портал
 Adilsoz.kz
 Aktoberadio.kz
 Almaty.menu.ru
 Almatylife.kz
 Amansaulyk.kz
 Artparovoz.com
 Auto.1mag.kz
 Auto.kz
 Auto.lafa.kz
 Autokost.kz
 Automan.kz
 Benchit.kz
 Betterkz.com
 Bibib.kz
 Bisnews.kz
 Chuprina.kz
 Computerworld.kz
 Cosmo.kz
 Egov.kz
 E-history.kz
 Esquire.kz
 E-taraz.kz
 Europaplus.kz
 Fanatik.kz
 Petr-pavel.kz
 Agrosektor.kz
 Diapazon.kz
 Info-tses.kz
 Caravan.kz
 Ng.kz
 Newregion.kz
 Aktau-business.com
 Alau.kz/news/
 Ktk-tv.kz
 365info.kz
 Arnapress.kz
 Buro247.kz
 Dailynews.kz
 Headline.kz
 Kase.kz
 Life24.kz
 Newtimes.kz
 Otantravel.kz
 Otyrar.kz
 Prodengi.kz
 Profit.kz
 Sk-sport.kz
 Sports.kz
 Uber.kz
 Altaynews.kz
 Vseme.kz
 M-astana.kz
 Yvision.kz/shaiba
 Logmag.net
 Neeko.ru
 Oilnews.kz
 Webinfo.kz
 Kolesa.kz/content/news
 Mindbrain.ru
 Mk-kz.kz

Цены на газ отпустят в свободное плавание. Чем это грозит



      | 11 апреля 2017г 16:27 |Kolesa 

К 2020 году Казахстан может полностью отказаться от госрегулирования оптовых цен на сжиженный газ. В результате ц

— Предполагается, что в 2018 году 20 % газа в стране будет продаваться по рыночным ценам, в 2019-м — половина, а к концу 2020-го государство полностью перестанет контролировать прайсы оптовиков голубого топлива, — сказал на брифинге директор департамента развития газовой промышленности Минэнерго Зияш Киякбаев. По словам чиновника, сделано это будет для спасения отечественных газодобытчиков от убытков. Мол, сегодня установленная государством оптовая цена на газ составляет 31 600 тенге с НДС за тонну, в то время как себестоимость производства сжиженного газа колеблется в пределах 32 000–48 000 тенге. В то же время в приграничных с Казахстаном районах России она составляет 125 000, а в Таджикистане (Бекабад) — 107 000 тенге за тонну.

В Минэнерго отмечают, что больше всего на продажах сжиженного газа зарабатывают сегодня его розничные реализаторы. К примеру, в Южном Казахстане маржа от розницы составляет 51 % (оптовая цена — 31 360 тенге за тонну с НДС, транспортные расходы — 22 300 тенге, розничная цена — 109 800 тенге, то есть наценка — 56 140 тенге за тонну), на севере страны — 45 %, на богатом газом западе — 51 %, а в восточных регионах — 44 %.

Несложно подсчитать, что уравнивание казахстанских оптовых цен на сжиженный газ с российскими, которые сегодня выше в 3.5 раза, может привести к соответствующему изменению прайсов на отечественных заправках. Но чиновники уверены, что это принесёт только пользу. По их словам, отмена госрегулирования стабилизирует цены на сжиженный газ внутри РК, исключит незаконный вывоз голубого топлива за границу, поддержит казахстанских производителей и позволит в дальнейшем избежать дефицита газа в Казахстане.

Для справки: сегодня средняя цена на сжиженный газ на российских заправках — от 16.5 до 20.5 рублей за литр (от 91.9 до 114.5 тенге). В Казахстане стоимость газа колеблется от 35 до 65 тенге за литр.

Растаможка авто с пробегом в Казахстане подешевела

      | 11 апреля 2017 г. 12:29 |Kolesa 

Выполняя требования ВТО, ввозные пошлины на автомобили в очередной раз незначительно понизили.

Таможенные пошлины на транспортные средства старше 7 лет стали ниже на 2 %. Соответствующий приказ министра национальной экономики РК, изданный под номером 58, вступил в силу в первых числах апреля.

Согласно документу, для новых бензиновых авто с двигателем объёмом от 1 500 до 3 000 кубов, для новых дизельных объёмом до 1 500 кубов, а также для всех категорий машин, бывших в употреблении до 7 лет, растаможка подешевела на 1 %, но всё равно осталась немаленькой — 19 %. Ставки на новые бензиновые авто с объёмом двигателя от 0 до 1 500 куб. см и свыше 3 000 куб. см, а также на дизельные с объёмом свыше 1 500 куб. см прежние — 15 % от таможенной стоимости.

Škoda Kodiaq казахстанской сборки появится к концу 2017 года

      | 10 апреля 2017 г. 13:27 |Kolesa 

В конце 2017 года на заводе «АЗИЯ АВТО» в Усть-Каменогорске будут собраны первые экземпляры новейшего кроссовера Škoda Kodiaq.

В планах собрать до конца года несколько машин для испытаний, а с января 2018 года должен стартовать массовый выпуск. Простеньких переднеприводных «кодиаков» в Казахстане не будет. Все машины полноприводные с автоматической трансмиссией (модифицированный 7-ступенчатый робот DSG) и с самым мощным из имеющихся бензиновых моторов — 2.0 TSI мощностью 180 л. с. и 320 Нм.

Ориентировочные цены — от 10.2 млн тенге за версию Active до 11.8 млн за топовый Style. Оснащение на хорошем уровне: камера заднего вида, парктроники по кругу, обогрев лобового стекла и 17-дюймовые колёса есть в версии Active, а топовый Style щеголяет кожаным салоном, вентиляцией передних кресел, электроприводом багажника, системой кругового обзора и продвинутой аудиосистемой Canton.



При таком уровне цен «Кодиак» выглядит весьма привлекательно. Стоимость сравнима с ценами на конкурентов с полным приводом и автоматическими трансмиссиями: [Toyota RAV4](#) (9.9–12.5 млн тенге), [Hyundai Santa Fe](#) (11.1–14.8), [Kia Sorento](#) (9.8–11.4), [Nissan X-Trail](#) (9.2–11.8), [Mitsubishi Outlander](#) (8.8–13.5) и [Subaru Forester](#) (10.2–13.2). Увы, но автомобиль может оказаться дороже, и зависит это от компании Škoda. Для сравнения: в России Kodiaq с мотором 2.0, полным приводом и роботом стоит в пересчёте на наши деньги минимум 12.7 млн тенге.

Китайская SANY Group инвестирует в машиностроение Казахстана

| 8 апреля 2017 г | 14:41 | |Казинформ |

ПЕКИН. КАЗИНФОРМ - Посол Казахстана в Китае Шахрат Нурышев обсудил со старшим вице-президентом корпорации «SANY Group» Дуань Давэй вопросы реализации потенциальных проектов на территории Казахстана и инвестирования в машиностроительную и транспортно-логистическую отрасли страны, передает собственный корреспондент МИА «Казинформ» в Китае.

Стороны обсудили реализацию договоренностей по итогам встречи руководства компании с министром по инвестициям и развитию РК Женисом Касымбеком в рамках его визита в КНР 26-28 февраля. Кроме того, состоялся обмен мнениями по дальнейшему развитию взаимодействия по итогам визита делегации «SANY Group» в Казахстан, в ходе которого состоялся ряд двусторонних встреч с руководством МИР РК, «КТЖ Экспресс», Казахстанского института развития индустрии, Союза машиностроителей Казахстана.


Дуань Давэй выразил заинтересованность в реализации проекта по строительству сборочной линии специальной и строительной техники на территории Казахстана (дорожная, строительная, портовая, техника горно-металлургического комплекса и др.), а также подчеркнул, что в свете реализуемой в РК Новой экономической политики «Нурлы жол» и ее дальнейшего сопряжения с китайской инициативой «Экономический пояс Шелкового пути», Казахстан является привлекательным рынком для инвестиций.

Казахстанский дипломат предложил представителям компании принять активное участие в расширении и создании транспортно-логистических центров на территории Казахстана, включая порт Актау, а также ознакомил собеседника с инвестиционным климатом и преференциями для иностранных инвесторов, основными положениями реализуемой в Казахстане «Программы по индустриализации и инвестициям между правительствами РК и КНР». С учетом богатого опыта работы компании в сфере возобновляемой и альтернативной энергетики, в частности, ветровой и солнечной энергии, Шахрат Нурышев пригласил «SANY Group» принять участие в Международной специализированной выставке «ЭКСПО-2017» в Астане.

Напомним, компания «SANY Group» была образована в 1989 году, входит в 5-ку крупнейших мировых производителей строительной специальной техники после «Caterpillar», «Komatsu», «Hitachi» и «Volvo». Штат сотрудников превышает 40 тыс человек. Компания обладает производственными линиями в Германии, США, Бразилии и Индии, имеет 28 филиалов по всему миру, 106 дистрибьюторов, 346 сервисных центров.

За год в Казахстане зарегистрировано 35 электромобилей



 | 11:48 | | Деловой портал Kapital.kz

11.04.2017 • 11:48 1468

В 2016 году в Казахстане было реализовано 35 новых электромобилей против 32 проданных годом ранее. Из них 25 единиц пришлось на модели Tesla Motors, 7 — на продукты марки JAC. Также в отчетный период было зарегистрировано 2 электрокара BMW и один автомобиль бренда Hyundai. Об этом [центру деловой информации Kapital.kz](#) сообщили в Союзе предприятий автомобильной отрасли «КазАвтоПром».

Сегмент электромобилей на рынке Казахстана практически целиком представлен премиальными моделями. Так, стоимость кроссовера Tesla Model X доходит до 120 тыс. долларов. BMW i3 обходится в 50 тыс. долларов.

Из 35 реализованных автомобилей 25 были зарегистрированы в Алматы, 8 — в Астане и 2 — в Восточно-Казахстанской области.

На период со 2 сентября 2016 года по август 2017 года на территории Казахстана, России и Беларуси введена нулевая пошлина на импорт электромобилей. Ставка утилизационного сбора 150 месячных расчетных показателей (МРП). Кроме того, электромобили освобождены от уплаты транспортного налога на территории республики.

«Продажи электромобилей в Казахстане по-прежнему исчисляются символическими цифрами. Эта категория транспорта остается предметом роскоши, а среди покупателей моделей Tesla заметную долю занимают участники списка Forbes. Причины непопулярности электрокаров кроются не только в суровом климате на большей части территории страны и отсутствии инфраструктуры зарядных станций и сервиса. Основным барьером остается ценовой фактор. Сегодня на глобальной карте рынка электромобилей лишь полтора десятка стран. Объединяют их одно — массивные государственные субсидии, гарантированные покупателям. К примеру, в Китае государство дотирует до половины стоимости электромобиля. Казахстан к числу государств, субсидирующих покупку электротранспорта, не относится», — отметил председатель правления «КазАвтоПром» Олег Алфёров.

При полном или частичном использовании материалов гиперссылка на деловой портал Kapital.kz в первом абзаце обязательна.

Заметили опечатку? Выделите ее мышью и нажмите сочетание клавиш Ctrl+Enter.

В Костане началось серийное производство Chevrolet NIVA



 | 10 апреля 2017 г. 14:56 | | Деловой портал Kapital.kz

10.04.2017 • 14:56 4149

В Костане на базе «СарыаркаАвтоПром» запущено серийное производство автомобилей Chevrolet NIVA. Машинокомплекты будут поставлять из Тольятти. Об этом сообщает корреспондент [центра деловой информации Kapital.kz](#) со ссылкой на информацию компании «GM-АвтоВАЗ».

Соглашение о поставке сборочных комплектов между «Джи Эм-АВТОВАЗ» и «СарыаркаАвтоПром» было подписано в январе 2017 года.

«Казахстан является одним из наиболее значимых экспортных рынков для ЗАО „Джи Эм-АВТОВАЗ“. Локализация сборки позволит повысить конкурентоспособность внедорожника и предложить продукт, соответствующий ожиданиям потребителей», — говорится в сообщении компании.

ЗАО «GM-АвтоВАЗ» — это совместное предприятие «АвтоВАЗа» и General Motors, компания расположена в Тольятти. По итогам 2016 года произведено 32 тыс. 104 автомобиля Chevrolet NIVA. Дилерам отгружено 31 597 автомобилей, в том числе 1555 — в страны СНГ. Всего с начала производства реализовано 638 175 автомобилей Chevrolet NIVA, в том числе 46 255 — в страны СНГ.

Проблемы у КОРЕЙЦЕВ Hyundai и KIA



| 11:41 | Блог-платформа Your Vision |

Что из себя представляет новый «Infiniti QX80»? Будущее автопилотов. Какое оно? Компактный кроссовер от «Hyundai». Каким станет конкурент «Nissan Juke»? Это очередной выпуск новостей об автомобилях от «Pit Lane». По традиции видео в конце статьи.

Отзыв Hyundai и KIA

А начнем мы с уже излюбленной нами темы – отзыва автомобилей. На этот раз «накосячили» корейцы. «Hyundai» и «Kia» планируют отозвать почти 1,5 миллиона своих автомобилей в США и Южной Корее. Проблема, как сообщается, у двигателей в моделях «Hyundai Santa Fe», «Sonata» (2013 и 2014 г.в.), «Kia Sportage» (с 2011 по 2013 г.в.), «Optima» (с 2011 по 2014 г.в.) и «Sorento» (с 2011 по 2013 г.в.). Аналитики предполагают, что отзыв будет стоить компаниям около 220-ти миллионов долларов США, хотя сами корейцы эти цифры не подтвердили, но заявили, что проблема была в производственном цикле, а не в самой конструкции двигателя. В районе коленчатого вала может находиться металлический мусор, что может приводить к повреждениям и глушению двигателя. По этим автомобилям в Казахстане информации нет. То, что они тоже подвержены данным неисправностям исключать нельзя.

Infiniti QX80 Monograph

«Infiniti» анонсировали свой новый полноразмерный кроссовер «QX80 Monograph». Разработкой дизайна для нового поколения «QX» занималась японская студия «Infiniti» в Ацуги. Показать публике его должны как раз сегодня на Нью-Йоркском автосалоне, поэтому на данный момент никаких подробностей у нас нет, только тизеры. Как заявили в «Infiniti» новый дизайн будет задавать направление стиля всех кроссоверов компании.

Об автопилотах...

Инновационная американская компания «Tesla Motors» как обычно представляет будущее. Но сейчас не о самой «Tesla», а об автопилотах в целом. Дело в том, что в «Tesla» установлен автопилот 3-го уровня и на данный момент он является самым совершенным. На днях должен быть представлен «рестайлинговый» s-класс, и в «Mercedes» уже объявили, что он также будет оборудован автопилотом 3-го уровня. Летом этого года представят новую «Audi A8». И что бы вы думали? Тоже с автопилотом 3-го уровня. Вся проблема в том, что такие системы нельзя назвать автоматически управляемыми и они, все-таки, передают управление водителю в сложной ситуации. Как мы знаем, компания «Google» работает над роботомобилями. Но разработки такие ведет и компания «Volvo». Уже в этом году они обещали представить автопилот 4-го уровня, который не требует участия человека в управлении. Если, конечно, сроки не затянутся. Не знаю на счет разработок, но вот законодательство точно еще пока к этому не готово. И все-таки в удивительное время мы с Вами живем.

Hyundai Kona


Компактный кроссовер от «Hyundai» по имени «Kona», которому не дает покоя слава автомобиля «Nissan Juke», готовится к выходу. Об этом говорят множественные фотографии в камуфляже, в том числе на испытаниях в Нюрбургринге. Сами же «Hyundai» позиционируют его как «истинный внедорожник» (SUV), вероятно имея ввиду систему полного привода, которая может быть позаимствована у большего по размеру «Santa Fe». Платформа, предположительно, использована хэтчбэка «i20». В компании отметили, что в продажу кроссовер поступит уже этим летом.

На этой неделе это все новости от «Pit Lane». Пишите в комментариях что Вы думаете о данных отзывах компаний. Буду благодарен за лайк и подписку на YouTube канал – это мотивация для создания новых выпусков и их совершенствования.

Николай Руднев

Toyota инвестирует \$1,3 млрд в производство в США



 | 7:12 | | Деловой портал Kapital.kz



Японский автопроизводитель Toyota инвестирует 1,33 млрд долларов в развитие своего завода в штате Кентукки в США, сообщила компания, пишет [RNS](#).

Завод производит Самгу, на нем трудится 8,2 тыс. сотрудников. Недавно компания дополнительно наняла 700 работников для выпуска новой Самгу в 2018 году. Завод станет первым в Северной Америке, на котором будет использована новая платформа Toyota New Global Architecture.

В 2016 году завод в Кентукки выпустил около четверти всего произведенного в Северной Америке объема — порядка 500 тыс. автомобилей.

Эти инвестиции — часть плана по вложению в производство в США 10 млрд долларов в течение ближайших пяти лет, подчеркивает компания. Свой план компания анонсировала в январе 2017 года, вскоре после того, как президент США Дональд Трамп раскритиковал решение компании об открытии производства в Мексике. В том же месяце Toyota объявила об инвестировании 600 млн долларов в увеличение производственных мощностей в Принстоне, штат Индиана.

При полном или частичном использовании материалов гиперссылка на деловой портал Kapital.kz в первом абзаце обязательна.

Заметили опечатку? Выделите ее мышью и нажмите сочетание клавиш Ctrl+Enter.

Регистрации пикапов в 2016 году в Казахстане


 | 8 апреля 2017 г. 3:25 | Кристина Смирнова | АКАБ

06 апреля 2017

Справочно:

Первые развозные пикапы с небольшой платформой для перевозки мелких партий грузов на базе легковых автомобилей с ДВС появились в начале XX века в Европе и в США. Во второй половине 1910-х годов крупнейшие американские автомобилестроительные фирмы Ford, Dodge и Chevrolet развернули их массовую конвейерную сборку.

На протяжении 1910-х—1970-х годов пикапы считались сугубо утилитарными автомобилями, прежде всего, необходимыми фермерам и мелкому бизнесу, и в качестве вспомогательных развозных грузовиков транспортным, сервисным, строительным и дорожно-ремонтным компаниям.

В настоящее время условно существуют две основные конструкторские школы «пикапостроения»: европейско-австралийская, предполагающая создание пикапа на базе обычной легковой модели с несущим кузовом, и американо-азиатская, в которой пикап основан на прочном рамном шасси, часто унифицированном с полноприводными внедорожниками (SUV). В 1990-е годы и в первой половине 2000-х годов массовый спрос сместился от легковых автомобилей к пикапам, что привело к появлению в данном сегменте новых брендов, включая даже такие престижные как Cadillac и Lincoln. У маркетологов и транспортников появился даже специальный термин «пикап индивидуального назначения», то есть используемый не как коммерческий, а как частный легковой автомобиль.

На автомобильном рынке Казахстана пикапы представлены, в основном, именно в категории «частный легковой автомобиль». Так, в 2016 году доля физических лиц-владельцев пикапов (по базе регистраций МВД РК) составила 78,37%, а доля юридических лиц — 21,63%. В 2016 году в Республике Казахстан было зарегистрировано 7 578 пикапов, в т.ч. в рамках первичной регистрации (первичные продажи на официальном и сером рынке, импорт физ.лицами) — 1 066 единиц (14 %) и вторичной регистрации (перепродажи физ. и юр.лицами б/у автомобилей, уже ездящих по РК, внесение изменений в техпаспорт, замена СРТС и ГРНЗ в связи с перемещением автомобиля, временный ввоз из других стран и пр.) — 6 512 единиц (86 %). Лидирующую позицию как в первичной, так и во вторичной регистрации занимает Toyota (860 ед. и 4509 ед. соответственно). В общем объеме зарегистрированных пикапов на Toyota приходится основная доля (71 %, 5 369 единиц).

В первой пятёрке лидеров со значительным отставанием далее идут Mitsubishi (11 %, 815 единиц), Ssang Yong (8 %, 598 единиц), Nissan (3 %, 202 единицы), (3 %, 193 единицы).

По первичной регистрации автомобилей доля Toyota еще выше 81 % (860 единиц). В Топ-5, хотя и с еще большим отставанием, все также присутствуют Mitsubishi (5 %, 53 единицы), Ssang Yong (4 %, 41 единица), а четвертую и пятую позицию занимают Volkswagen (4 %, 41 единица) и Mercedes-Benz (3 %, 31 единица).

Если рассматривать регистрации пикапов по модели, то можно видеть, что наиболее популярен в Казахстане автомобиль — Toyota Hilux, его доля занимает 67 % (5 056 единиц). За ним с большим отставанием идут Mitsubishi L200 (11 %, 815 единиц), Ssang Yong Actyon Sports (7 %, 568 единиц), Toyota Tundra (3 %, 210 единиц) и Ford Ranger (2,3 %, 174 единицы).

По первичной регистрации доля Toyota Hilux еще выше 80 % (850 единиц). В первой тройке лидеров с существенно меньшей долей присутствуют все те же Mitsubishi L200 (5 %, 53 единицы) и Ssang Yong Actyon (4,2 %, 45 единиц), а четвертое и пятое занимают Volkswagen Amarok (3,8 %, 41 единица) и Mercedes Benz AMG (3 %, 31 единица), соответственно.

В региональном разрезе по общему объему зарегистрированных пикапов лидирует г.Алматы (1 395 единиц, 18 %), Мангистауская область (964 единицы, 13 %) и Атырауская область (847 единиц, 11 %). Замыкает список Северо-Казахстанская область (119 единиц) с долей менее 2 %. Астана занимает 5-е место (553 единиц, 7 %).

По первичной регистрации концентрация на отдельных регионах более выражена — больше половины объема приходится на тройку лидеров Атырауская область (262 единицы, 25 %), г.Алматы (233 единицы, 22 %), Мангистауская область (132 единицы, 12 %). В целом на регион Западного Казахстана приходится более трети всего объема. На последнем месте Павлодарская область (11 единиц, 1 %). Доля Астаны несколько выше (9 %, 91 единица).

По итогам регистраций транспортных средств в региональном разрезе наибольшей популярностью пикапы пользуются в городе Алматы. В южной столице всего было зарегистрировано 1395 ед. пикапов, 233 их которых являются первично зарегистрированными, остальные же 1162 ед. отражают количество сделок на вторичном рынке. Самыми продаваемыми в этом регионе были Toyota Hilux, Mitsubishi L200 и SsangYong Actyon Sports, Toyota Tundra и Volkswagen Amarok.

По количеству первичных регистраций пикапов Атырауская область занимает первое место. Наибольшей популярностью как на первичном, так и на вторичном рынке в этом регионе пользуются пикапы Toyota Hilux и Mitsubishi L200.

Официальный рынок представлен несколькими брендами/моделями пикапов. Это Toyota, UAZ, Volkswagen, Ford, SsangYong, Mitsubishi. За последние три года на официальном рынке было продано около 4,5 тысяч новых автомобилей этой категории. Безоговорочный лидер в рейтинге продаж — Toyota HILUX DC, в 2016 году было продано 693 единицы авто (65% от общего уровня продаж пикапов), на втором месте по продажам 2016 года UAZ Patriot Pickup с продажами 316 единиц (30%), замыкает тройку лидеров Volkswagen Amarok с уровнем продаж 31 единица (3%).

Автопром показал рекордную прибыль: свыше 100 миллиардов евро («Авторевю»)

✕

| 6 апреля 2017 г. 12:24 | «Авторевю» | Автостат : Статьи |

Производство автомобилей нынче выгоднее, чем когда бы то ни было. В 2016 году 17 крупнейших автопроизводителей показали прибыль 104 миллиарда евро, что на десять миллиардов больше, чем годом ранее. По расчетам экспертов немецкого Центра автомобильного менеджмента (CAM), это самый высокий показатель за всю историю мирового автопрома! Рекорды бьют и продажи: 78,1 миллиона автомобилей за год.

А немецкое деловое издание Handelsblatt опубликовало исследование CAM, основанное на финансовых отчетах автопромышленных групп. По их данным, лидерами по операционной прибыли стали три концерна: Toyota, Daimler и General Motors. У японского гиганта показатель EBIT (прибыль до уплаты процентов и налогов) превысил в прошлом году 17 миллиардов евро, немецкий концерн заработал 12,9 миллиарда, а американская корпорация – 11,9 миллиарда евро. На эти три компании пришлось 40% прибыли всего мирового автопрома. А если прибавить к ним Ford (9,8 млрд) и BMW (9,4 млрд), то окажется, что на топ-пятерку автопроизводителей приходится 60% операционной прибыли всей отрасли.

Неожиданные результаты принес анализ операционной рентабельности (то есть соотношения операционной прибыли и выручки). Наилучший результат показала... компания Subaru – 13,5%! А вот дальше все более или менее прогнозируемо.

Второе место занимает фирма BMW (10%), за ней идут Daimler (8,4%), Toyota (7,8%) и GM (7,5%). Правда, по объему продаж и выручки Subaru далеко до лидеров: в прошлом году реализовано лишь 958 тысяч автомобилей.



Ведущими автостроителями планеты по объему продаж стали Volkswagen и Toyota: у обеих компаний сбыт превысил десять миллионов машин. Но по финансовым показателям немецкий и японский концерны даже не рядом. По данным консалтинговой фирмы Ernst & Young, концерн Volkswagen по объему прибыли находится лишь на 14-м месте (7,3 млрд евро), а рентабельность, по данным САМ, составила всего 3,3%.

Как следствие, в разы отличается и рыночная капитализация: суммарная стоимость акций Тойоты составляет 186 млрд евро, а концерна Volkswagen – 69 млрд. То есть японская компания на бирже стоит больше, чем все американские автоконцерны, вместе взятые!

«Авторевю»

LADA Vesta

✕

 | 7 апреля 2017 г. 16:40 | Колёса | 

Vesta оснащена современным симпатичным ключом с выкидным жалом и кнопками дистанционного открывания/закрывания дверей и отпирания багажника. Правда, такой ключ недоступен в простой версии Classic, а запасной — самый обычный, с огромной ручкой, как на автомобилях Renault.

К LADA Vesta уже не подойти с той линейкой, которой мы мерили все предыдущие модели АВТОВАЗа. Новый седан симпатичен, современен, отлично едет и, кажется, имеет приличное качество. Увы, но «Веста» при этом лишилась того, что позволяло закрывать глаза на всё остальное, — невысокой цены. Теперь с «Весты» придётся спросить по всей строгости и на общих основаниях сравнить с конкурентами.

Не будь вазовской ладьи на решётке радиатора да четырёх больших букв на крышке, мы бы приняли её за новую модель корейского, японского или даже немецкого производителя. Сложнее всего поверить, что «Веста» — российский автомобиль. Правильнее будет сказать: «Веста» — это в первую очередь Vesta и только потом LADA. Это касается всего: дизайна, оснащения, ездовых повадок и, увы, цены. «Ладу» уже не купишь просто потому, что она доступна по деньгам и дешёва в эксплуатации. «Веста» — это осознанный выбор, и, делая его, надо скрупулёзно подсчитать все плюсы и минусы.

Задняя часть — слабое место бюджетных седанов, у «Весты» с этим всё в порядке. Жаль, что хэтчбека не будет, но универсал обещает быть ещё краше с такого ракурса

Смотрим и облизываемся

Как же Vesta хороша! Симпатичная и узнаваемая внешность — жирный плюс и первое, на что обращает внимание покупатель. Это не та суровая самобытность, присущая другим «ладам», здесь всё элегантно и без заимствований. Придаться можно лишь к задним фонарям, мол, на Kio Rio такие же, но это будет именно придирка. Сохранён стиль и в салоне: пусть незатейливо, но аккуратно и современно. Эстеты отметят фирменные усы X-face магнитолы.

Фары простые, галогенные, но выглядят отлично и светят по-взрослому

Повторитель поворота в зеркале запотел — плохо, но само его наличие уже воспринимается как должное

Базовые колёса 185/65 R15 на железном диске, в дорогих версиях «литьё» с шинами 195/55 R16. Обратите внимание, что даже колпаки у «Весты» оригинального, своего дизайна

Фирменный стиль

С 2012 года у АВТОВАЗа есть собственная студия дизайнера в Москве и самый настоящий шеф-дизайнер Стив Маттин. Vesta — первый проект Маттина, и он явно не вышел комом. В воровстве дизайнера у LADA обвиняли и [китайцев](#), и [даже японцев](#), но ещё никто не заикался о том, что «лада» позаимствовала у кого-то идеи.

Качество и АВТОВАЗ — это известный и не самый счастливый роман. Но в «Весте» стороны как будто нашли новый рецепт счастья. За неделю в редакции под машиной не натекла лужа масла, ни один ремень не порвался, а все бортовые системы продолжали работать. Признайтесь, вы ведь ждали чего-то подобного? Мы тоже, но лишь до тех пор, пока не забрали машину у дилера. Всем своим видом «Веста» говорит: «Забудьте о всех „падах“, что были до меня. Я другая!» Мы легко забываем, и в отсутствие закипевшего мотора и отказавшего усилителя руля нервировать нас начинают неидеальная подгонка деталей в салоне, идущие волной резинки и уплотнители да запотевшие повторители поворотника в корпусе зеркал — видимо, из-за влаги диоды в нём с пассажирской стороны в итоге потухли.

Размещаемся в салоне

Широкие дверные проёмы и низкий порог — «Веста» радушно встречает как водителя, так и пассажиров. По посадке в салоне, как на передних сиденьях, так и на заднем диване, LADA превосходит многих конкурентов. У водителя отличная эргономика и обзорность, у пассажира простор. Но чем дальше в лес, тем тише восторги. Лоска машине не хватает! Ещё при посадке в нос бьёт не самый приятный запах, пластик дешёвенький и разнофактурный, набивка сидений слишком мягкая, подстаканники неглубокие, света в задней части салона нет и далее по списку. Впрочем, у конкурентов похожие проблемы: где-то руль не регулируется по вылету, где-то кнопки находятся в неудобном месте, а где-то чего-то просто нет. Не стоит забывать, что это бюджетный B-класс, и для него такое — норма.

«Ладу» не узнать! Симпатичная передняя панель с фамильными чертами, удобный руль

В нашей машине простой руль, на версии Luxe — управление круиз-контролем и музыкой

Толстые стрелки и массивные риски придают приборке своеобразие, но в остальном никаких претензий. Удобно и симпатично

Функционал на пятёрку, удобство использования — тройка!

Управление климатом — это главный прокол эргономики. Что интересно, в дорогих версиях блок точно такой же, но температура там уже в градусах

Рекордная беременность

LADA Vesta появилась с неслыханной для российского автопрома скоростью. Седан не пришлось ждать годами, серийный автомобиль появился спустя год с небольшим после демонстрации первого прототипа. У нас автомобиль из ранних партий, выпущенных в 2015 году, и ведь не скажешь, что делали машину в спешке и забыли что-то прикрутить.

Мелочи. Приятные и не очень

Электрификацией бюджетных авто уже не удивишь, в классе есть выскочки с подогревом руля, обогревом лобового стекла, push-start'ом и бесключевым доступом. Обогрев лобовика есть и в «Весте», но на нашей машине не было не только его, но и электропривода задних стеклоподъёмников. Такого укола в спину после всех восторгов не ожидаешь. Зато хватало приятных мелочей: при включении задней передачи музыка стихает, поворотники мигают три раза в ответ на одиночное касание, центральный замок можно запрограммировать на автоматическое запираение при трогании, бардачок оснащён подсветкой и охлаждается, а на склоне тормоз придерживает машину пару секунд, помогая тронуться без отката назад.

Посадка за рулём враскоряку ушла в прошлое: в «Весте» удобное сиденье, регулируемый по вылету руль, а все органы управления под рукой

Основное преимущество второго ряда — запас места для ног

«Вёсла» у задних пассажиров выглядят чужеродно, хотя в Европе это норма даже для породистых машин

Подогрев сидений греет хорошо, даже слишком, единственный режим способен поджарить за пару минут

На передних дверях не хватает клавиш задних стеклоподъемников, а у водительского нет автоматического режима

Помимо клавиши слева от руля багажник, его можно открыть кнопкой на ключе или самим ключом

Бардачок с подсветкой и охлаждением очень приятный момент

Багажник аккуратен и вмещает 480 литров — неплохо по меркам класса

Подполье организовано хорошо, в пенопластовом ложементе домкрат, балонник и буксирная проушина, есть место для мелочей в нише запасного колеса

В таксопарках. Скоро или не очень

LADA Vesta — отличный вариант для такси с точки зрения клиента: просторный салон, отличная плавность хода, из щелей не дует, как в «нексиях». Но у нас есть опасение, что машина приглянется нашим таксистам — уж больно дорога.

Продвинутые мультимедиа на вазовских машинах есть уже давно, Vesta в этом плане скромница. Простенькая магнитола с монохромным дисплеем, но при hands free, USB-входе и слоте для SD-карты. Хвалим? Как бы не так! Логика устройства похлеще женской. Без мануала не разобраться. Запутанный алгоритм и у бортового компьютера, который, кстати, как и подрулевые рычажки, взят от автомобилей Renault. Других заимствований у машин альянса Renault-Nissan немного, и они не так очевидны.

Vesta хороша в деталях, даже простую версию, на железных дисках и без туманок, хочется рассмотреть со всех сторон, потрогать

Как ездить

На ходу LADA Vesta всем хороша, но есть у неё два недостатка: разгоняется так себе и делает это коряво. В первом недуге виноват 1.6-литровый 16-клапанный мотор, такой же как на других вазовских моделях. За корявость «благодарить» надо коробку АМТ, которая, помимо прочего, ответственна за слабую динамику. Всё понимаю, экономика должна быть экономной, но о работе без нецензурных выражений говорить порой очень сложно... Мотор принять легче. Проверенный и неприхотливый агрегат, который ещё и неплохо тянет с низов.

В первые дни езды на «Весте» с автоматизированной трансмиссией мне казалось, что автоматизировано тут только переключение вниз, и то при полной остановке. Скидывать передачи при ускорении, а также переключаться вверх приходилось вручную — так и задержки меньше и разгон более предсказуем. Но со временем, когда ты привык к его заторможенности и наловчился сбрасывать газ в нужный момент, робот перестаёт раздражать своими паузами. Одним словом, если впервые сели за руль «Весты» с АМТ, не пугайтесь рывков (агрегат вполне исправен) и жуйте листья коки (говорят, помогает расслабиться).

АМТ — автоматизированная трансмиссия, а не Античеловеческий Механизм Телеги, как мы думали сначала

Но чем эта LADA нас реально удивила, так это хорошей управляемостью и отличной плавностью хода. Шумоизоляция на высоком уровне для бюджетников, а подвеска прекрасно справляется с любыми неровностями, сохранив при этом традиционную непробиваемость. В нашей машине раздавались посторонние звуки при проезде ям, но АВТОВАЗ божится, что устранил эту проблему на нынешних седанах. Позже проверим!

Проходимость «Весты» — это двоякая тема. С одной стороны, это даже не кроссовер, чтобы месить грязь, да и робот при пробуксовке быстро перегревается. С другой — 178 мм дорожного просвета и отключаемая система стабилизации. В общем, по полю проедет, если под колёсами более-менее сцепление будет. А если про город говорить, то так: бамперы сидят высоко и парковаться у бордюров можно без опасения уткнуться пластиком.

Дорожный просвет — 178 мм, а углы въезда и съезда поболее, чем у некоторых кроссоверов, тут LADA осталась «ладой»

Подытожим

АВТОВАЗ постарался на славу, и LADA Vesta — классный автомобиль. Седан способен на равных конкурировать с одноклассниками. Кого-то он кладёт на лопатки по простору в салоне, кому-то вчистую проигрывает по динамике, но в целом у «лады» появились те качества, за которые её можно предпочесть корейским, французским или японским седанам.



Коричневый цвет кузова называется «анкор», всего же у «Весты» девять вариантов окраса, включая ядовито-зелёный «лайм», красный «сердолик» и тёмно-голубой «блюз»

Но вот тут-то и зарыта собака. Стоит «лада» дороже иных иномарок. Если говорить о двухпедальных вариантах, то дешевле «Весты» в Казахстане можно купить [Renault Logan](#), Ravon Nexia R3 и R4 (бывший [Chevrolet Cobalt](#)), а также Ford Fiesta. А если добавить около полумиллиона тенге, то можно замахнуться на Hyundai Accent, Kia Rio, [Volkswagen Polo](#) и [Škoda Rapid](#). С нормальным автоматом!

У немцев есть бесплатная опция — отсутствие шильдиков на кузове. В случае с «Вестой» за ликвидацию слова LADA я бы даже доплатил

Понравилось:

- яркий дизайн АВТОВАЗ построил действительно красивую машину. Не будь крупных букв LADA на корме и эмблемы на решётке радиатора, мало кто догадался бы, что это «лада».
- хорошая эргономика Удобное сиденье и органы управления, достаточные диапазоны регулировок — настолько удобно не во всех «корейцах» и «японцах».
- добротная работа подвески Даже превратившись в красивую машину, LADA по-прежнему готова пережаривать наши корявые дороги — подвеска хорошо обрабатывает.
- уровень оснащения Противооткатная система, парктроники, современная мультимедийная система, обогрев зеркал, охлаждаемый бардачок — это уже машина для людей.

Не понравилось:

- работа роботизированной коробки передач В бочке добротной «Весты» не обошлось без всё портящей ложки АМТ.
- высокая цена LADA, которая дороже Renault и недотягивает до Hyundai с Kia, — это что-то новенькое.
- неудобная климатическая система Сама система работает отлично: тихий вентилятор, стёкла обдуваются хорошо, пассажиры не мёрзнут, но ничего настроить вслепую не получится.
- неочевидная надёжность Станет ли «Веста» такой же проблемной, как другая продукция АВТОВАЗа, или выход на новый уровень будет и здесь, пока главный вопрос.

Взгляд со стороны

Я, робот

Перед тем как начать, давайте вспомним Айзека Азимова. Вот основа основ — три правила робототехники:

1. Робот не может причинить вреда человеку или своим бездействием допустить, чтобы человеку был причинён вред.
2. Робот должен повиноваться всем приказам, которые даёт человек, кроме тех случаев, когда эти приказы противоречат Первому Закону.
3. Робот должен заботиться о своей безопасности в той мере, в которой это не противоречит Первому или Второму Закону.

С точки зрения этих правил LADA Vesta вроде бы правильный автомобиль, вреда окружающим не причиняет, приказам повинуется. Вот только с третьим правилом заминка — задумчивость и неторопливость при переключениях таковы, что вполне могут стать угрозой безопасности. Даже моя мама переключала бы быстрее!

Впрочем, плюсы тоже есть. Педалей всего две, а значит, целевая аудитория этой «лады» расширяется до невиданных границ. И дизайн вполне себе симпатичный. Я забирал машину вечером, и первое, что увидел, — шикарная приборка! Она реально классная, видимо, все силы были брошены на неё, а на остальное дизайнеров уже не хватило. Управление борткомпьютером замурдованное, бардачок вываливается на колени пассажиру, в багажнике огромная железка усилителя кузова. Вот чего не хватает, так это выверенности и внимания к мелочам. Но уже сейчас я могу сравнить «Весту» с недорогими иномарками, и в чём-то она даже лучше многих из них.

Так вот вышло, что первый робот, на котором мне довелось поехать, оказался российского производства. Ну как российского? КПП, да, вазовская. Но вот сами актуаторы тут немецкие, ZF. Вопрос надёжности? Пока не понятно, но есть

надежда, что ресурс у коробки достаточный. Ну и главный вопрос: может ли стать роботизированная КПП заменой традиционному автомату? При определённых условиях — да. Если вы не хотите заморачиваться с тремя педалями и у вас достаточно уравновешенный характер, то LADA с роботизированной КПП вполне может стать вашим выбором. Иначе будете раздражаться при каждом переключении.

Роман Ким

Личные автомобили BMW M3 (2 шт.).

Любитель автомобилей из 80-х.

Вехи истории

2014 год — Lada Vesta Concept
 2014 год — Lada Vesta Concept
 2014 год — Lada Vesta Concept
 2015 год — Lada Vesta Cross Concept
 2015 год — Lada Vesta Cross Concept
 2015 год — Lada Vesta Cross Concept
 2016 год — Lada Vesta Signature
 2015 год — Lada Vesta (GFL)
 2015 год — Lada Vesta (GFL)
 2015 год — Lada Vesta (GFL)

В том виде, в каком LADA Vesta попала на конвейер, машину показали летом 2014 года на Московском автосалоне. Фактически это был серийный автомобиль, разве что конвейерная версия имеет колёса попроще, да фары попроще. Осенью того же года в Ижевске произвели первый седан, в конце 2015 года стартовали продажи автомобиля. Следующим на очереди был Vesta-хэтчбек. Однако сначала было решено первым выпустить универсал, а потом и вовсе решили пятидверный хэтч не производить, опасаясь конкуренции с моделью XRAY. В 2016 году была создана удлинённая на 25 см версия Vesta Signature. Экспериментальный авто обещали передать чиновникам для пробной эксплуатации, но серийные перспективы машины пока туманны.

Kia Rio — от **4.93 млн тенге** за седан с автоматом (Comfort RS+, 1.6, 6AT)

Hyundai Accent с автоматом, пусть и в простой комплектации, стоит **4.79 млн тенге** (Base, 1.4, 4AT)

Renault Logan тоже с роботом, но заметно дешевле — **3.725 млн тенге** (Comfort, 1.6, 5AT)

Volkswagen Polo с настоящим автоматом можно купить за **4.72 млн тенге** (Comfortline, 1.6, 6AT)

Nissan Almera, который в отличие от «Весты» производится в Тольятти, стоит в РК **4.652 млн тенге** (Comfort A/C, 1.6, 4AT)

Peugeot 301, даром что отечественной сборки, заметно дороже — **5.7 млн тенге** (Active, 1.6, 4AT)

Ravon Nexia R3 узбекской сборки с автоматом стоит у нас **3.099 млн тенге** (Optimum, 1.5, 6AT)

Ravon R4, экс-Cobalt по фамилии Chevrolet, с автоматом можно купить за **3 359 000 тенге** (Comfort Plus, 1.5, 6AT)

Ford Fiesta роднит с «ладой» наличие роботизированной механики. Стоит такая машина **4.2 млн тенге** (Trend, 1.6, 6AT)

Škoda Rapid с автоматом и кузовом лифтбек стоит у нас **4 650 000 тенге** (Active, 1.6, 6AT)

Одноклассники

Недорогие седаны В-класса — самые популярные авто в Казахстане. На рынке почти два десятка вариантов, и все они имеют двухпедальные версии с автоматом. Здесь мы будем рассматривать именно такие машины.

Рынок сегодня

Стоимость LADA Vesta Comfort (GFL12-9T9-51) в **Казахстане** — **4 250 000 тенге**

Стоимость базового LADA Vesta Comfort AMT в **России** — **3 461 000 тенге**

Стоимость базового LADA Vesta Comfort AMT в **Беларуси** — **3 723 000 тенге**

Завод и Vesta

Приятным сюрпризом стала работа, которую АВТОВАЗ проводит по улучшению «Весты». С момента запуска производства в конструкцию машины внесено с десяток изменений. Какие-то нововведения являются реакцией на жалобы владельцев, какие-то баги завод находит самостоятельно. Вот что было сделано за время выпуска: доработаны передняя подвеска (стойки стабилизатора, прокладка пружины), механическая КПП (снижены шумы и усилие включения передач, улучшена избирательность), в задней подвеске появился новый шарнир верхней опоры амортизатора, модернизирован уплотнитель бокового стекла, лучше стала шумоизоляция, появились новое сцепление и доработанная панель приборов.

Vesta и спорт

Ещё до того, как началось её серийное производство, «Веста» появилась на гоночных трассах. В 2015-2016 годах заводская команда LADA Sport Rosneft выступала в WTCC, причём неплохо. На счету LADA Vesta WTCC три победы и несколько подиумов. В 2017-м российская команда ушла из чемпионата мира, а на экс заводских машинах теперь выступает частная команда RC Motorsport.

Комплектация

На данный момент в Казахстане собирают только пять версий, а в России их больше десятка, но все они базируются на трёх основных комплектациях: Classic, Comfort и Luxe. Позже в Усть-Каменогорске обещали увеличить ассортимент, но пока доступны пять вариантов, один из которых оснащён трансмиссией АМТ. Наиболее доступная комплектация Classic за 3.89 млн тенге имеет довольно скромное оснащение: подогрев сидений, кондиционер, центральный замок с дистанционным управлением. Топовая версия Luxe (код GFL12-04P-52) стоит 4.6 млн тенге и имеет в арсенале четыре подушки безопасности, обогрев лобового стекла, камеру заднего вида и парктроники, климат-контроль, датчики дождя и света, а также легкосплавные 16-дюймовые диски.

Единственная версия с роботом Comfort имеет средний уровень оснащения: есть задний парктроник, обогрев лобового стекла, охлаждаемый перчаточный ящик и легкосплавные диски, однако нет противотуманных фар, климатическая система хоть и с дисплеем, но большинство самых вкусных опций отсутствует.

Гамма моторов

На казахстанском рынке «Веста» представлена с одним-единственным двигателем — 1.6-литровым агрегатом ВАЗ-21129 (106 л. с., 148 Нм). Есть в арсенале седана и более мощный 1.8-литровый двигатель ВАЗ-21179 (122 л. с., 170 Нм). Оба мотора отвечают экологическим нормам Евро-5 и рассчитаны на заправку 95-м бензином.

Дела трансмиссионные

LADA Vesta бывает исключительно переднеприводной, и перспективы появления полноприводного варианта пока туманны. Выбор коробок передач сейчас сводится к трём вариантам: 5-ступенчатой механике ВАЗ-21807, французскому 5-ступенчатому агрегату JH3 514 и двум механическим КПП автоматизированной механической трансмиссии (сокращённо АМТ) ВАЗ-21827.

О безопасности

LADA Vesta — это самый безопасный автомобиль АВТОВАЗа. Машина создавалась по современным стандартам, арсенал средств активной и пассивной безопасности не хуже, чем у конкурентов, поэтому неудивительно, что по итогам независимого краш-теста «АвтоРевю» машина получила максимальные четыре звезды. Все собираемые в Казахстане «весты» оснащены двумя подушками безопасности (фирма Takata, кстати), ABS, EDB, системами курсовой устойчивости и помощи при трогании на подъёме, а также кнопкой экстренного оповещения «ЭРА-ГЛОНАСС».

Технические характеристики

Автомобиль

Марка, модель	LADA Vesta
Производство	Россия
Год выпуска	2015

Кузов	несущий
Тип	седан
Количество дверей	4
Количество мест	5

Двигатель

Модель	21129
Тип	бензиновый рядный
Расположение	спереди поперечно
Система питания	распределённый впрыск
Число цилиндров/клапанов	4/16
Рабочий объём, см куб.	1 596
Максимальная мощность, л. с. (кВт)/об/мин	106 (78)/5 800
Максимальный крутящий момент, Нм/об/мин	148/4 200
Экологический класс	Евро-5

Динамические характеристики

Максимальная скорость, км/ч	178
Время разгона до 100 км/ч, с	14.1

Трансмиссия

Привод	на передние колёса
Коробка передач	роботизированная 5-ступенчатая

Подвеска

Передняя	независимая пружинная типа McPherson
Задняя	полузависимая пружинная

Тормоза

Передние	дисковые вентилируемые
Задние	дисковые

Размеры и вес

Клиренс, мм	178
Длина/ширина/высота, мм	4 410/1 764/1 497
Колёсная база, мм	2 635
Размерность шин	185/65 R15
Снаряжённая масса, кг	1 230–1 280
Полная масса, кг	1 670
Объём багажника, л	480

Расход топлива

Городской, л/100 км	9.0
Загородный, л/100 км	5.3
Смешанный цикл, л/100 км	6.6
Объём топливного бака, л	55

Прототип электрического самолета Siemens Extra 330LE совершил первый испытательный полет и сразу установил два новых мировых рекорда скорости



 | 10 апреля 2017 г. 12:24 | Владимир Скрипин | itc.ua | 

Прототип электрического спасательного самолета Extra 330LE, оснащенный силовой установкой, которую разработали специалисты немецкого промышленного концерна Siemens, установил сразу два мировых рекорда скорости в классе электрических самолетов с аккумуляторным питанием. Кроме того, Siemens Extra 330LE – первый самолет, выполнивший процедуру буксировки планера на заданную высоту. Как утверждается, прототип электрического самолета Siemens Extra 330LE решил главную конструктивную проблему электрических самолетов – слишком большой вес в сочетании с недостаточной энергетической плотностью аккумуляторных батарей. Ключом к успеху в данном случае стала инновационная силовая установка.

Электродвигатель, которым оснащен Extra 330LE, обеспечивает 260 кВт мощности при весе всего в 50 килограмм. Разработка данного двигателя была выполнена в рамках более глобальной программы Siemens, целью которой является разработка электрических гибридных силовых систем для небольших самолетов регионального класса. Партнером Siemens по этой программе является французская авиастроительная корпорация Airbus, которая работает над собственным вариантом подобной системы под названием E-Fan.

Отметим, что летные испытания Extra 330LE с установкой рекордов состоялись 23 марта 2017 года на аэродроме Dinslaken Schwarze Heide Airfield в Германии. В рамках испытаний самолет развил рекордную для аппаратов этого класса скорость в 337,5 км/ч на дистанции в 3 км при весе до 1000 кг, а затем после внесения ряда конструктивных изменений, которые увеличили массу аппарата свыше 1000 кг, установил еще один рекорд — 342,86 км/ч. Рекордный полет выполнил пилот Уолтер Экстра, который побил рекорд, установленный в 2013 году его коллегой Уильямом М. Йейтсом, на 1 минуту и 10 секунд.

Как уже отмечалось выше, помимо двух рекордов скорости, самолет Extra 330LE отметился еще одним достижением – он первым протаскил планер на буксире и поднял его на высоту 600 метров всего за 76 секунд.

Франк Антон, глава eAircraft, дочерней компании Siemens, отметил, что нынешние достижения являются убедительными доказательствами впечатляющих возможностей нового двигателя компании. Он также отметил, что шесть таких двигателей будет достаточно для стандартного гибридного электрического самолета легкого класса, рассчитанного на перевозку 19 пассажиров.