

Выпускается в двух версиях с мощностью мотора 141 и 148 лошадиных сил. Двигатель прошел испытания при экстремальных температурах и работает от -40°C до +70°C.

Климат-контроль, подогрев передних сидений, система очистки воздуха в салоне.

Шесть подушек безопасности: фронтальные и боковые.

7-дюймовый цифровой дисплей на приборной панели и система коммуникации водитель-автомобиль с голосовым управлением.

Системы Start/Stop и курсовой устойчивости, бесключевой доступ, датчики света и дождя.

В некоторых модификациях авто оснащено системой предупреждения аварий. Она определяет расстояние до идущей впереди машины и снижает скорость.

В комплектации Standard с двухлитровым двигателем и механической трансмиссией стоит 1 029 990 рублей.

Топовая комплектация Luxury с полным приводом, мотором 2.4 литра и «автоматом» - 1 389 990 рублей.

Евгения ЗАБОЛОТСКИХ

В России презентовали первый внедорожник родом из Беларуси. Презентация новинки прошла в Москве, в бывшей советской испытательной лаборатории. А развлекали гостей... роботы.

«НАДО КОЕ-ЧТО СМАЗАТЬ!»

Привет! Меня зовут R-One, - здоровается, сверкая синими глазами, огромный, под два метра ростом, андроид. Выглядит так, будто только что телепортировался из «Звездных войн».

Говоришь по-русски? - делаю круглые глаза, ведь на презентации правят бал белорусы и китайцы.

Конечно! - отвечает железяка. - После того как выучил китайский, все языки кажутся элементарными.

Пожилая огромную металлическую ладонь. Чувствую: пробежала искра!

Тут подходит мужчина в строгом сером костюме. Это Андрей Левин, директор по маркетингу Geely Motors в России и ведущий презентации. Он не дает нам с R-One высечь из искры пламя и уводит моего визави под мощные ручки со словами «Простите, ему надо кое-что смазать!»

До начала презентации - пара минут. Оказывается, R-One еще и конференсье подрабатывает!

Вместе с Андреем Левиным они рассказывают о новых автомобилях, которые пока томятся в ожидании под покрывалами. Почетную миссию «открыть личико» поручили первому замминистра промышленности Беларуси Геннадию Сви́дерскому и президенту и гендиректору концерна Geely Auto Group Ань Цуйхуэю.

Ведущий презентации робот R-One, ростом под два метра, сразу обаял гостей.

ДЖИЛИ-БЫЛИ

ШВЕДСКИЕ ГЕНЫ

- До чего похожи на скандинавов! - перешептываются зрители, явно имея в виду кроссоверы Volvo. Сходство в самом деле видно

невооруженным взглядом. Впрочем, это неудивительно, даже закономерно. Дело в том,

что над внешностью Geely

Atlas («Джилы Атлас») работал Питер Хорбери.

Много лет этот британский дизайнер трудился на шведском автогиганте. С «первым белорусским авто» Питеру помогали коллеги из Америки, Австралии, Франции и Германии, а также выпускники китайских вузов. Их задача была сделать приспособленным к суровым российским условиям внедорожник.

По словам Геннадия Сви́дерского, в Синеокой машина не только собирается, в «Джилы» есть и белорусские комплектующие:

- Ставим отечественные шины, решены вопросы по освоению силовой установки, на перспективу думаем над производством радиаторов, мо-

стов и других компонентов. В итоге товар будет соответствовать требованиям Евразийского экономического союза.

ТОЛЬКО СКАЖИ, ГДЕ «БЕЛДЖИ»

«Китаец» стал первой ласточкой, вылетевшей с нового завода «БелДжи». Предприятие расположено рядом с городком Жодино в Минской области. Оснащено по последнему слову техники. На территории в 120 гектаров - цеха сборки, окраски и сварки. Мощность завода - от шестидесяти тысяч машин в год. Сейчас на заводе работают 762 человека, в основном белорусы и китайцы.

Новый завод «БелДжи» строили несколько лет. Сборку машин начали еще в 2012 году, в здании бывшего Борисовского предприятия «Автогидроусилитель». В ноябре 2017-го новую линию открыл лично президент Александр Лукашенко, тогда же с конвейера сошли и первые авто.

Современный завод нам удалось построить в рекордно короткие сроки, - говорит Геннадий Сви́дер-

ский. - Все благодаря активному сотрудничеству правительств Беларуси и Китая. Этот инвестиционный проект - очень значимый для нас. Мы выпускаем действительно конкурентоспособные автомобили. Они найдут своего покупателя как в Беларуси, так и в России. Предприятие ориентировано на российский рынок - девять из десяти выпущенных с конвейера машин будет продаваться в РФ.

Смотрим в будущее: особое внимание уделяем экологии, поэтому планируем оснащать автомобили электро- и гибридными двигателями, - рассказал «СВ» гендиректор «БелДжи» Дмитрий Батраков, который тоже ездит на Geely Atlas.

Тем временем Андрей Левин продолжает экзаменовывать робота R-One: - Что общего у Geely Atlas и России-матушки?

Очень много. Во-первых, они обе очень красивые, - послушно отвечает тот.

- А отличия?

Есть поговорка, что русские долго запрягают. А Atlas - едет сразу, - нашелся «железный человек».

Не сразу, но в скором времени производитель обещает начать поставки кроссовера в Казахстан. Так что R-One придется выучить новый язык.

КСТАТИ

Это уже не первый совместный автопроект, в котором участвует Беларусь. Одним из самых громких был нашумевший «Ё-мобиль». Его создавали «Группа ОНЭКСИМ» предпринимателя Михаила Прохорова и российско-белорусский холдинг «Яровит Моторс». Впервые об экзотической новинке заговорили в 2010 году. В продвинутой машине собирались поставить гибридную силовую установку, емкостные конденсаторы, накапливающие энергию во время движения, кузов из композитных материалов... В Петербурге даже начали строить завод для серийного производства. Но в 2014 году из-за недостатка финансирования проект закрыли.

Зато в прошлом году в Минске выпустили свой электрокар. Его создали на заводе «БелДжи». Там же планируется и массовый выпуск таких машин. У проекта есть все шансы на успех, так как с вводом Белорусской АЭС появятся большие возможности для использования электричества. Кстати, электробусы Vitovt Max Electro производства «Белкоммунмаша» уже курсируют в Минске - на линию вышли первые четыре машины.

Впрочем, о совместной работе белорусские и российские производители не забыли. На предприятиях РФ изготавливают больше шести десятков разновидностей комплектующих для грузовиков «МАЗ» и «БелАЗ». Да и Минский тракторный завод детали и агрегаты получает от 54 российских поставщиков.