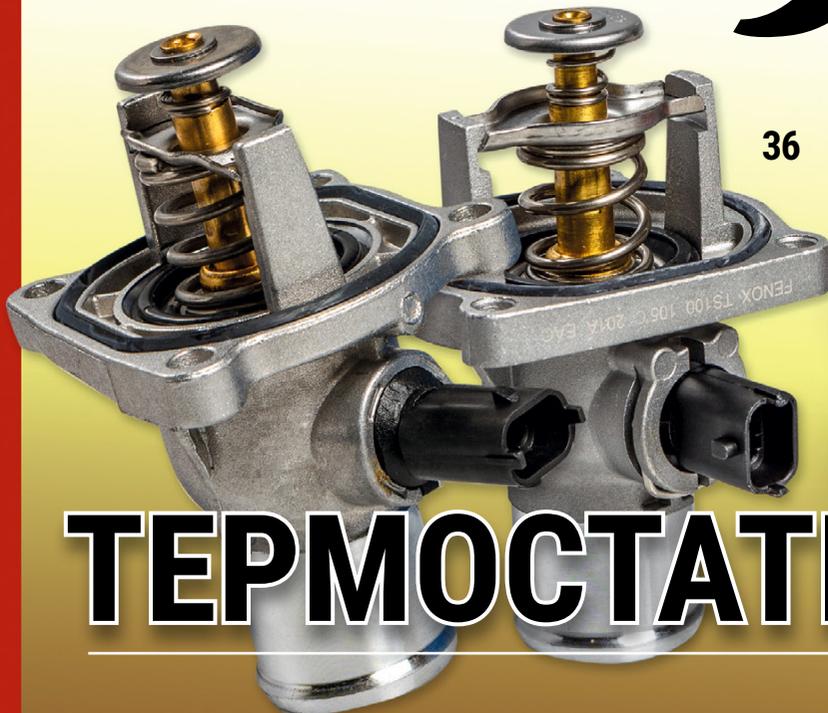




май 2022 • #105

Движок

про автомобили в деталях



36 Ресурсный тест термостатов для Chevrolet Cruze

11 ОБРАЗЦОВ

Как подмазать, чтобы поехать
Изучаем конструкцию современных масляных фильтров

42

ТЕРМОСТАТЫ



СТИЛЬ ИЛИ ПРАКТИЧНОСТЬ?



vs Renault Arkana
Chery Tiggo 7 Pro 24

12

Российский рынок послепродажного обслуживания и санкции

Рост цен, уход брендов и дефицит запчастей

Товарная группа «Детали двигателя»

- 53% СТО заявляют о проблемах с наличием деталей двигателя
- 73% СТО заявляют о проблемах с наличием оригинальных деталей двигателя
- Для 1/3 СТО дефицитные бренды занимают долю в 50% и более в продажах
- 43% СТО уже испытывают нехватку деталей двигателя

52

Репортаж с завода «Промтех»

Автомобили для «последней мили», и не только

62

Мировой автоспорт

Герои месяца, цифры, статистика



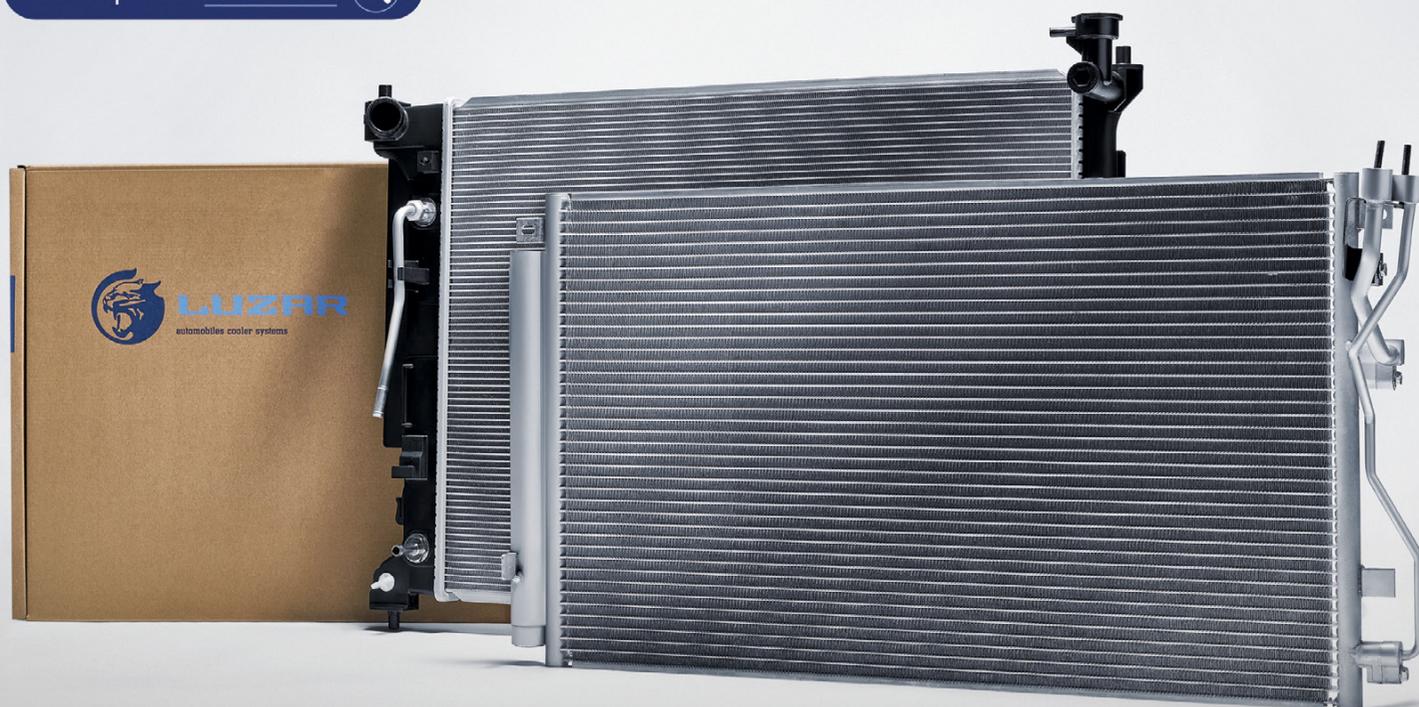
LUZAR
детали системы охлаждения

Российский лидер

Производим автомобильные запчасти на 97% актуального автопарка

- ↻ Идеальное сопряжение
- ⊕ Высокая эффективность
- 🕒 Увеличенный ресурс

Выбери на luzar.ru 🔍



Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости Carville Racing

НАБОР АВТОМОБИЛИСТА

Мы следим за вашей безопасностью



Соответствуют
требованиям ГИБДД



Изготовлены из
качественных материалов



Надежные вместительные
сумки



Комплектуются в России

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Силков Константин Валентинович

Главный редактор:
Зубко Роман Юрьевич

Обозреватели:
Вадим Аскарлов
Александр Ефимкин (новости)

Дизайн журнала и сайта:
Владимир Мироненко

Сайт журнала:
dvizhok.ru



Адрес редакции:
194044, Россия, Санкт-Петербург,
ул. Комиссара Смирнова, 15, лит. А,
офис 347,
тел.: +7 (812) 448-57-87,
chief@dvizhok.ru

Печать журнала:
Типография «Премиум-пресс»,
г. Санкт-Петербург, ул. Оптиков, 4

Подписано в печать 05.05.2022 г.

Рекламно-информационное издание.
Свидетельство о регистрации средства
массовой информации
ПИ № ФС77-59686 от 23.10.2014 г.
выдано Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор).

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется
БЕСПЛАТНО

Любое использование опубликованных
материалов, а также дизайнерских
разработок допускается только
с письменного разрешения редакции.

Мнение редакции может не совпадать
с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности
за содержание предоставленных
рекламных материалов.

Back in USSR

НЕТ В НАЛИЧИИ

На российском рынке послепродажного обслуживания автомобилей сложилась ситуация, о которой мечтал когда-то лирический герой Аркадия Райкина: «Пусть все будет, но пусть чего-то не хватает. Хоть маленький — но дефицит!» Дефицит, правда, возник отнюдь не маленьких, и запчасти, по мнению участников рынка, в скором времени придется не покупать, а доставать — как и в те годы, когда был написан сценарий знаменитой миниатюры.

Об этой проблеме к середине весны стали говорить едва ли не все представители сферы послепродажного обслуживания: от крупных дилерских сетей до небольших независимых СТО и от дистрибьюторов автокомпонентов до розничных магазинов запчастей. Представители отрасли, оценивая ситуацию в ней, сходятся в одном: на фоне известных «геополитических событий» ушли или приостановили работу в России бренды из числа тех, что поставляют в нашу страну критически важные для ремонта и своевременного обслуживания автомобилей запчасти, и это вызвало ощутимые перебои с поставками таких деталей. В числе производителей незаменимых запчастей называют прежде всего Bosch, Denso, Era, Gates, Continental, Dayco, NGK, SKF, Reinz, Elring и других.

Причем пик проблем с поставками еще впереди: как говорят дистрибьюторы, наиболее острым дефицит станет пример-

но в середине лета — в июне-июле текущего года. Где дефицит — там, естественно, растут и цены. А в нынешних условиях их толкают вверх еще и такие факторы, как проблемы с логистикой и постоянный рост цен на сырье и материалы.

Что делать в подобной ситуации рядовым автовладельцам? Универсальный ответ может показаться банальным, но он актуален в любую эпоху и для любого кризиса: если нужно что-то купить, лучше не делать это в момент всеобщей паники. Грубо говоря, если в магазинах очереди за сахаром и народ готов скупать его по любым ценам, занимать место в хвосте такой очереди однозначно не стоит! Точно так же — с запчастями: если профессионалы рынка ожидают пик дефицита в июне-июле — значит, не нужно планировать на этот период ТО или ремонт автомобиля. Или, зная, что именно в это время подойдет срок планового техобслуживания, имеет смысл закупить необходимые расходники заранее (кстати, моторное масло, по прогнозам экспертов, станет одной из наиболее дефицитных товарных категорий).

В качестве еще одной антикризисной меры придется, как писали когда-то в газетах, «поступиться принципами». Например, ставить при ремонте не оригинальные запчасти, а качественные «неоригинал» — детали, выпускаемые для розничного рынка; причем не премиальных брендов, а марок так называе-

Как покупать
запчасти
в условиях
дефицита

мого второго
эшелона.

Если же ожидаемый дефицит окажется

не только всеобъемлющим, но еще и затяжным — придется не просто брать то, что есть в наличии, но и вовсе откладывать ТО и ремонт до лучших времен. Хотя в чем эти самые лучшие времена будут выражаться — тоже еще вопрос: может быть, в возвращении на рынок приостановивших свою деятельность брендов, а может, и в том, что в наличии запчасти появятся, но не от мировых брендов, а от тех, на заводах которых, как говорится, труба пониже — дым поуже.

В этой ситуации в небольшом выигрыше окажутся владельцы автомобилей, консервативных с точки зрения конструкции и не самых сложных в ремонте. Какой-нибудь «японец» гольф-класса с атмосферным двигателем и «механикой» окажется существенно дешевле в обслуживании и ремонте высокотехнологичного «европейца» с турбомотором и «роботом». Поскольку ремонт тех же DSG и DCT или турбокомпрессора в условиях дефицита запчастей и ремкомплектов явно влетит в копеечку.

Запчасти же в новых условиях мы, похоже, будем доставать так же, как и во времена уже упомянутого лирического героя Райкина-старшего, — по благу: «через завсклад, через директор магазин, через товаровед»...





**START
VOLT**

HARIJS SKUPELIS
инженер-конструктор, основатель HGK

TecDoc®
DATA SUPPLIER

КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ САМЫЙ ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ



Полностью автоматическое производство

100%

100%-й контроль качества



Расширенная гарантия



STARTVOLT.COM

Выставка MIMS Automobility Moscow 2022

Ребрендинг и новая премия

10



Герой не нашего времени

Тест-драйв обновленного
Skoda Kodiaq

20



«Промтех»

Автомобили для «последней
мили», и не только

52



Как бороться с контрафактом

Изучаем опыт бренда Febest

46



Кто качает? Тест пяти видов автомобильных компрессоров

Сравниваем скорость накачивания,
морозостойкость и эргономику

58



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 10 **Выставка MIMS Automobility Moscow 2022**
Ребрендинг и новая премия
- 12 **Российский рынок послепродажного обслуживания в 2022 году**
Рост цен, уход брендов и дефицит запчастей

Автомобили

- 16 **Новости**
- 20 **Герой не нашего времени**
Тест-драйв обновленного Skoda Kodiaq
- 24 **Стиль или практичность?**
Тест-драйв Renault Arkana против Chery Tiggo 7 Pro

Автокомпоненты

- 30 **Новости**
- 36 **Ресурсный тест термостатов для Chevrolet Cruze**
Испытываем 11 образцов
- 40 **Меняем опоры двигателя с использованием компонентов Jikiu**
- 42 **Как подмазать, чтобы поехать**
Изучаем конструкцию современных масляных фильтров
- 46 **Как бороться с контрафактом**
Изучаем опыт бренда Febest

Комтранс

- 48 **Новости**
- 52 **«Промтех»**
Автомобили для «последней мили», и не только

Автоаксессуары

- 56 **Новости**
- 58 **Кто качает? Тест пяти видов автомобильных компрессоров**
Сравниваем скорость накачивания, морозостойкость и эргономику

Автоспорт

- 62 **Мировой автоспорт: новости, цифры, факты, герои месяца**



СДЕЛАНО В РОССИИ

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ IATF 16949:2016

+7 812 602-12-80
info@auto-rad.ru
auto-rad.ru

ООО «ПО «Авто-Радиатор»



В SKF намерены реорганизовать бизнес в России

Группа компаний SKF объявила о разработке планов по контролируемому прекращению операционной деятельности в России. Как сообщает пресс-служба SKF, реорганизация бизнеса группы в РФ планируется в настоящее время совместными усилиями управленческих команд в России и Швеции. Российское ООО «СКФ» в итоге продолжит работу на отечественном рынке, но уже вне международной группы компаний.

«Группа SKF абсолютно доверяет российской команде, которая продемонстрировала блестящие результаты в развитии бизнеса», — отмечается в заявлении шведского производителя подшипников.

«В настоящее время российская управленческая команда совместно с коллегами из Швеции разрабатывает план реорганизации бизнеса в целях продолжения операционной и производственной деятельности ООО «СКФ» — российского подразделения группы компаний SKF. После завершения переходного периода российская команда продолжит деловую активность вне орбиты группы компаний SKF. Хотел бы особо отметить, что мы не планируем останавливать производство продукции на заводе в Твери», — заявил генеральный директор «СКФ» Алексей Шулепов.

Основными приоритетами при реализации решения группы компаний будут защита интересов российских сотрудников, а также поддержка партнеров и клиентов компании, подчеркивается в заявлении SKF. Во втором квартале, как сообщает пресс-служба группы, произойдет списание средств на сумму примерно 500 млн шведских крон в связи с прекращением деятельности в РФ. В 2021 году продажи SKF в России составили около 2% от общего оборота группы ■

«Ключавто» отложил покупку «Рольфа» на неопределенный срок

Сделка по приобретению крупнейшей российской сети «Рольф» краснодарским автодилером «Ключавто» откладывается из-за сокращения авторынка.

Сделка по продаже «Рольфа» автодилером «Ключавто» находится на паузе, сам «Рольф» работает в прежнем режиме, заявил директор по развитию «Рольфа» Владимир Мирошников на отраслевом форуме ассоциации российских автодилеров (РОАД).

Как уточняет газета «Ведомости», проведение сделки осложняется последствиями российской спецоперации на Украине. После введения санкций в отношении России, ухода большей части иностранных компаний и нарушений логистических цепочек в стране наметился острый дефицит новых машин. «Как долго продлится эта пауза, пока непонятно», — сообщил источник издания.

О продаже 100% акций «Рольфа» его представители объявили в декабре прошлого года. Тогда планировалось, что компания полностью войдет в структуру ГК «СБСВ-Ключавто» уже в первом квартале 2022 года. Сумма сделки не разглашалась, однако «Ключавто» собирался профинансировать часть покупки собственными средствами, а остаток — за счет долгосрочного кредита в «Альфа-Банке».

Однако на прежних условиях сделка может не состояться, приводят «Ведомости» слова независимого автоэксперта Сергея Бургазлиева. По его мнению, в ситуации остановки предприятий и снижения объемов продаж «Ключавто» может оказаться не готовым понести расходы по закрытию сделки. Одним из возможных сценариев эксперт называет переоценку стоимости «Рольфа» с учетом сложившейся рыночной конъюнктуры ■



Отчет АСЕА: европейский авторынок падает девятый месяц подряд

По итогам марта продажи машин в странах Европейского союза упали на 20,5% в сравнении с мартом 2021 года.

Как следует из отчета Европейской организации автопроизводителей, за прошлый месяц на территории ЕС было продано 844 187 новых автомобилей, хотя годом ранее этот показатель составил 1 065 511 машин. Таким образом, за первый квартал 2022 года продажи автомобилей в ЕС снизились на 12,3% (до 2 245 976 ед.)

В Германии продажи машин снизились на 17,5% (до 241 330 ед.), во Франции – на 19,5% (до 147 078 ед.), в Италии – на 29,7% (до 119 497 ед.), а в Испании – на 30,2% (до 59 920 ед.). Польша, пятый авторынок Евросоюза, отчиталась о падении продаж на 17,4% (до 39 528 ед.).

Volkswagen Group сохраняет лидерство на европейском рынке среди автопроизводителей (203 919 ед., –24,3%), на втором месте Stellantis (168 421 ед., –32,9%), на третьем – Renault Group (84 882 ед., –14,1%).

Продолжает удивлять Hyundai Group: продажи южнокорейского конгломерата в Европе растут даже на фоне нынешних потрясений (76 516 ед., +0,5%). Замкнула пятерку BMW Group (56 397 ед., –20,5%), к которой близко подобралась Toyota Group (53 835 ед., –12,2%). На седьмой строчке Mercedes-Benz (50 465 ед., –13,6%), за ним расположились Ford (38 074 ед., –16,1%), Volvo (18 988 ед., –35,8%) и Nissan (16 632 ед., –32,4%).

Продажи автомобилей в Евросоюзе снижаются относительно прошлогодних показателей с июля 2021 года. Падение европейского авторынка эксперты АСЕА связывают с нарушениями цепочек поставок компонентов, ситуация с которыми еще больше усложнилась на фоне российско-украинского конфликта ■



Continental временно возобновил производство шин в России

Немецкая компания Continental вновь запустила производство шин на заводе в Калуге. По словам ее представителей, временная мера позволит защитить сотрудников от уголовного преследования.

«Наши сотрудники и менеджеры в России рискуют столкнуться с серьезными уголовными обвинениями, если мы откажемся от удовлетворения локального спроса», – приводит слова представителя компании Reuters.

«С целью защиты наших сотрудников в России от уголовного преследования мы временно возобновляем производство легковых шин для потребностей внутреннего рынка на заводе в Калуге», – добавил представитель Continental.

В рамках нынешнего решения возобновит работу только завод «Континентал Калуга», на котором производят покрышки Continental, Gislaved и Matador. Уточняется, что решение компании частично возобновить производство не ориентировано на получение дополнительной прибыли.

В пресс-службе ООО «Континентал Калуга» корреспонденту «Движка» подтвердили возобновление производства на российском заводе Continental. «Группа компаний Continental продолжает обеспечивать отгрузку и продажу шин российским покупателям. Запуск производства осуществляется в целях пополнения запасов готовой продукции и удовлетворения текущего спроса на первичном и вторичном рынках», – отметили в пресс-офисе компании.

«Производственный план оперативно корректируется в зависимости от меняющихся потребностей в продукции завода российских автопроизводителей и дистрибьюторов, а также с учетом логистической ситуации, доступности сырья и иных объективных факторов, влияющих на производственный цикл», – сообщили также «Движку» в «Континентал Калуга» ■



General Motors уходит из России, сотрудников увольт

Американская General Motors стала первой иностранной компанией, которая приняла решение об окончательном уходе с российского рынка.

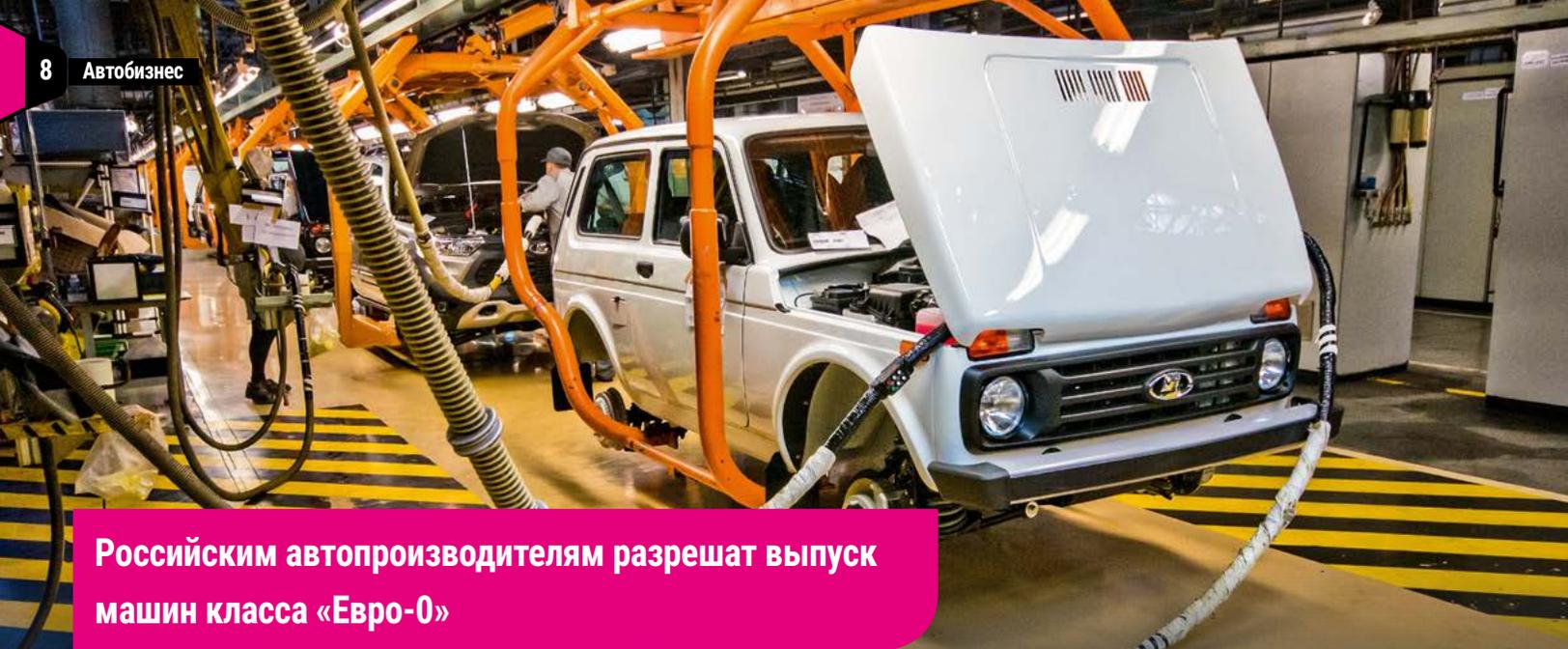
«В связи с кризисом в Украине и соответствующих Американских и международных санкций, Джeneral Моторс принял решение о расширении мер по остановке операционной деятельности в России», – гласит заявление американского автоконцерна на сайте Cadillac (орфография сохранена).

Представители GM уточнили, что коммерческая деятельность на территории России была остановлена еще 28 февраля, а пойти на более радикальные меры концерн был вынужден «с учетом продолжающегося ухудшения ситуации». Поставки в Россию бюджетных Chevrolet Cobalt, Nexia и Spark, которые выпускаются в Узбекистане на заводе UzAuto, были остановлены 9 марта, сообщил ранее портал Eurasianet.

По информации газеты «Коммерсантъ», GM собирается уволить сотрудников российского офиса, а дилерам уже разослали уведомление о прекращении поставок автомобилей и запчастей. Уточняется, что вложения в дилерские центры дистрибьюторам компенсированы не будут, хотя еще недавно салоны «переделывались под новые требования импортера».

В последнее время доля GM на российском рынке неуклонно снижалась. За первый квартал 2022 года дилеры смогли реализовать лишь 266 «Шевроле» (марка была представлена моделями Tahoe, Trailblazer и Traverse) и 162 «Кадиллака» (Escalade, XT4, XT5 и XT6) ■





Российским автопроизводителям разрешат выпуск машин класса «Евро-0»

До конца 2022 года российские автопроизводители смогут выпускать машины, которые не соответствуют нормам «Евро-5». Экстренная мера вызвана дефицитом импортной электроники.

Правительство подготовило проект постановления о «правилах оценки соответствия колесных транспортных средств, выпускаемых в особый период», которое упростит технические требования к выпускаемым на территории РФ автомобилям. Как сообщает издание «Коммерсантъ» со ссылкой на текст проекта, послабления коснутся только отечественных автоконцернов, численность сотрудников которых превышает 5 тыс. человек.

Таким образом, производить неэкологичные машины смогут АвтоВАЗ, ГАЗ, КАМАЗ, «Урал» и ряд других российских компаний, но, к примеру, завод Haval в Тульской области будет вынужден и дальше выпускать автомобили класса «Евро-5». Однако «нулевой» экологический класс применяется только для бензиновых легковых автомобилей и малотоннажников, поэтому производители грузовиков должны будут ориентироваться на нормы «Евро-1».

Требования будут распространяться на машины, выпущенные в период с 1 апреля по 31 декабря. Сейчас документ проходит заключительные правки в аппарате правительства. По предварительной информации, в проекте распоряжения упоминаются только системы управления двигателем, регулирующие нормы выхлопа, — установка каталитических нейтрализаторов по-прежнему будет обязательной ■

В BMW и Volkswagen не верят в преодоление дефицита чипов до 2024 года

Возврат автомобильной отрасли к объемам производства 2019 года произойдет не раньше чем через пару лет, считают представители BMW и Volkswagen Group.

«Мы все еще находимся на пике дефицита чипов, — заявил CEO BMW Оливер Ципсе в интервью швейцарскому изданию Neue Zürcher Zeitung. — Я ожидаю улучшения ситуации не позднее чем в следующем году, но на протяжении 2023 года масштабный дефицит чипов продолжится».

Аналогичным образом высказался финансовый директор Volkswagen Group Арно Антлиц. По его словам, узкие места в структуре поставок полупроводников начнут исчезать уже к концу 2022 года, а возврат к допандемийным объемам выпуска чипов станет возможен уже в 2023 году.

Впрочем, автомобильной отрасли прежних объемов будет недостаточно, считает Арно Антлиц. «Скорее всего, структура поставок сможет полностью обеспечить автомобильную отрасль полупроводниками лишь к 2024 году», — передает слова представителя концерна немецкая газета Boersen-Zeitung.

Проблемы Volkswagen Group осложняются недостатком проводов: из-за военных действий на Украине острый дефицит комплектующих возник на заводе в Цвиккау, в результате чего руководство компании было вынуждено перенести официальную премьеру электрического кросс-купе Volkswagen ID.5 на май ■



Пятый пакет санкций ЕС может спровоцировать дефицит лакокрасочных материалов

Российские автопроизводители рискуют столкнуться с недостатком красок и пигментов из Европы. Переход на других поставщиков упирается в необходимость замены дорогостоящего оборудования.

В рамках нового пакета санкций, введенного странами Евросоюза в отношении России, под запретом оказались поставки лакокрасочных материалов, сообщает газета «Коммерсантъ». В том числе — лакокрасочных материалов для промышленной сборки транспортных средств. В 2019 году более половины водно-дисперсионных ЛКМ импортировалось из Германии, Польши, Финляндии и Южной Кореи.

Впрочем, большая часть потребляемой автопроизводителями ассортиментной продукции выпускается в России — «выпавшие» из-за санкций импортные категории красок имеют отечественные аналоги, утверждает директор ассоциации «Центрлак», вице-президент Российского союза химиков Геннадий Аверьянов.

Однако быстрый переход на других поставщиков осложняется необходимостью переоборудовать покрасочные камеры, предупреждают эксперты. Высокотехнологичное оборудование откалибровано под определенную толщину нанесения краски. «Невозможно просто взять и перейти на какую-нибудь китайскую краску от другого производителя, даже если такая в теории существует. Потому что нужно ставить новую камеру, а это одна из самых дорогостоящих инвестиций в производство в целом», — заявил собеседник издания в автопроме ■

Завод Stellantis в Калуге прекратил работу

Альянс Stellantis объявил о приостановке работы на заводе «ПСМА Рус» в Калуге из-за санкций и проблем с логистикой.

«Учитывая растущее число перекрестных санкций и трудности с логистикой, концерн Stellantis принял решение о приостановке производства на заводе в Калуге. Stellantis предпринимает все меры для соблюдения международных санкций и защиты своих сотрудников», — сообщается в заявлении пресс-службы альянса.

О том, что на фоне западных санкций и нарушений логистических цепочек калужский завод может прекратить работу, исполнительный директор Stellantis Карлос Таварес заявлял еще в начале марта. Остановка завода может произойти только по причине перебоев в поставках компонентов, но не по политическим мотивам, уточнял он.

С первыми проблемами завод «ПСМА Рус» столкнулся уже через неделю после выступления г-на Тавареса в прессе. Тогда Stellantis был вынужден остановить сборку коммерческих вэнов Peugeot Expert, Citroen Jumpy и Opel Vivaro для стран Западной Европы. Больше месяца предприятие выпускало продукцию исключительно для внутреннего рынка.

Как ранее отмечал Карлос Таварес, остановка производства в Калуге «может навредить не тем людям». По его словам, сильнее всего она скажется на благополучии сотрудников: в общей сложности на заводе «ПСМА Рус» работают 2700 человек ■



タツミパフォーマンススペアパーツ



**Автокомпоненты
TMI TATSUMI**

Японские традиции
инженерного искусства



Роман Зубко

В столичном «Экспоцентре» на Красной Пресне с 22 по 25 августа состоится специализированная выставка автозапчастей, компонентов и аксессуаров. В прежние годы мы назвали бы ее MIMS Automechanika Moscow и указали, какой она станет по счету, но на этот раз мероприятие пройдет под другим названием: MIMS Automobility Moscow 2022. О том, какие еще нововведения ждут посетителей, экспонентов и участников деловой программы, — в материале «Движка».

Новый формат

Об изменениях в названии и формате выставки ее организаторы объявили в рамках пресс-конференции, состоявшейся в конце апреля в павильоне «Умный город» на ВДНХ. Именно там впервые было объявлено об уже упомянутом ребрендинге и о появлении

MIMS Automobility Moscow 2022

нового раздела Future Mobility Area, а также анонсирован запуск новой премии в области послепродажного обслуживания — MIMS Automobility Awards.

По словам генерального директора компании ITEMF Expo (организатора мероприятия) Анны Манвеловой, новое название выставки призвано подчеркнуть основные тенденции в развитии современной автоиндустрии, а также ее многопрофильный формат. «Любая выставка должна не только отражать текущие тенденции индустрии, но зачастую и опережать некоторые тренды. С учетом того, что автомобиль в последнее время

все больше становится своего рода гаджетом, обеспечивающим мобильность, переименование в MIMS Automobility становится понятным и логичным», — отметила гендиректор столичной выставки.

«Выставка давно не ограничивается запчастями и компонентами для легковых автомобилей: на ней представлена продукция для обслуживания коммерческой и сельскохозяйственной техники, мотоциклов и квадроциклов. В рамках нового раздела к традиционным продуктовым группам прибавятся технологии, разработки и комплектующие для электромобилей, автономно-

Ребрендинг
и новая премия



Анна Манвелова,
генеральный директор
компании ITEMF Expo



го транспорта, средств индивидуальной мобильности, а также инновационные решения в области транспортной инфраструктуры, — рассказала А. Манвелова. — Таким образом, крупнейшая выставка автоиндустрии России проходит очередной виток развития, используя накопленный 25-летний опыт проведения крупнейшего В2В-мероприятия в сфере послепродажного обслуживания автотранспорта».

Раздел Future Mobility

Как рассказали организаторы московской выставки, в нынешнем году на новой площадке Future Mobility Area компания-участники представят «инновационные разработки для автомобильной промышленности». Новый раздел призван стать «платформой для объединения всей транспортной отрасли под флагом инноваций в автопроме».

Российский автопром, как отмечают организаторы выставки, сегодня «стремительно меняется, создавая новые запросы». Автомобильные стартапы, транспорт на альтернативном топливе, новые логистические и цифровые решения, микромобильность, транспортные средства «последней мили» и многое другое уже меняют отрасль изнутри.

По замыслу оргкомитета MIMS-2022, выставка должна развиваться вместе с рынком, в частности — предлагать экспо-

нентам новые форматы участия. Ну а посетители раздела Future Mobility смогут не только увидеть «живую» образцы новой продукции на стендах, но и принять участие в демонстрационных заездах и тест-драйвах новой техники. В рамках расширенной программы конференций производители расскажут о концепциях транспорта будущего и трендах, определяющих развитие автопрома.

На площадке Future Mobility будут представлены прототипы транспортных средств, новейшие логистические разработки, ПО для цифровизации автобизнеса и инфраструктурные решения и проекты от ключевых игроков рынка и разработчиков инновационных продуктов и технологий для транспортной отрасли. Среди компаний и организаций, поддержавших создание Future Mobility

Area, А. Манвелова назвала, в частности, ФГУП «НАМИ», НТИ «Автонет», Особую экономическую зону «Технополис Москва», НАУРР, Московский Политех, Фонд «Транспортные инновации Москвы», Фонд «Сколково».

Премия MIMS Automobility Awards

Еще одним нововведением в рамках обновленной выставки станет запуск премии MIMS Automobility Awards. Ее организаторами выступили ITEMF Expo и аналитическая компания Gruzdev-Analyze. Заявленная цель учреждения премии — «отметить выдающиеся достижения представителей сферы послепродажного обслуживания автомобилей». Предполагается, что она станет одной из главных отраслевых наград для компаний — производителей продукции для

ремонта автомобилей, а также для представителей сервисной индустрии.

В рамках премии будут представлены три категории номинаций, одна из которых — «Люди». Соискатели в категории «Лучший автосервис» будут номинированы открыто; победитель будет определяться по результатам всероссийского исследования компании Gruzdev-Analyze. С помощью тайных покупателей будут выбраны лучшая сетевая СТО, лучшая независимая СТО и лучшая дилерская СТО.

В категории «Люди» будут определены лучшие специалисты в области послепродажного обслуживания автомобилей и отмечены их достижения в области маркетинга и продаж. В специальную категорию будет выделена номинация «Человек года» — ранее она была представлена в формате независимой профессиональной премии, учрежденной компанией Gruzdev-Analyze.

В категории «Лучший продукт» будут отмечены самые эффективные решения в области автосервисного бизнеса: «Решение для прибыльности», «Решение для продвижения» и «Решение для экологичности». Победителей в указанных номинациях определит экспертное жюри.

Церемония награждения победителей новой отраслевой премии пройдет в дни работы выставки на территории ЦВК «Экспоцентр».

Каков итог?

Переименование и реформатирование прежней «Автомеханики» в Automobility — весьма логичный, а в чем-то и ожидаемый шаг организаторов, действительно отражающий тренды в мировой автоиндустрии. Другой вопрос, насколько представительной окажется нынешняя MIMS Automobility с учетом того, какое количество компаний — производителей как автомобилей, так и автокомпонентов — поставило на паузу бизнес в России? Это мы узнаем в конце августа, равно как и то, насколько успешно идет процесс импортозамещения в российской автоиндустрии.



Российский рынок послепродажного обслуживания в 2022 году

Рост цен, уход брендов и дефицит запчастей



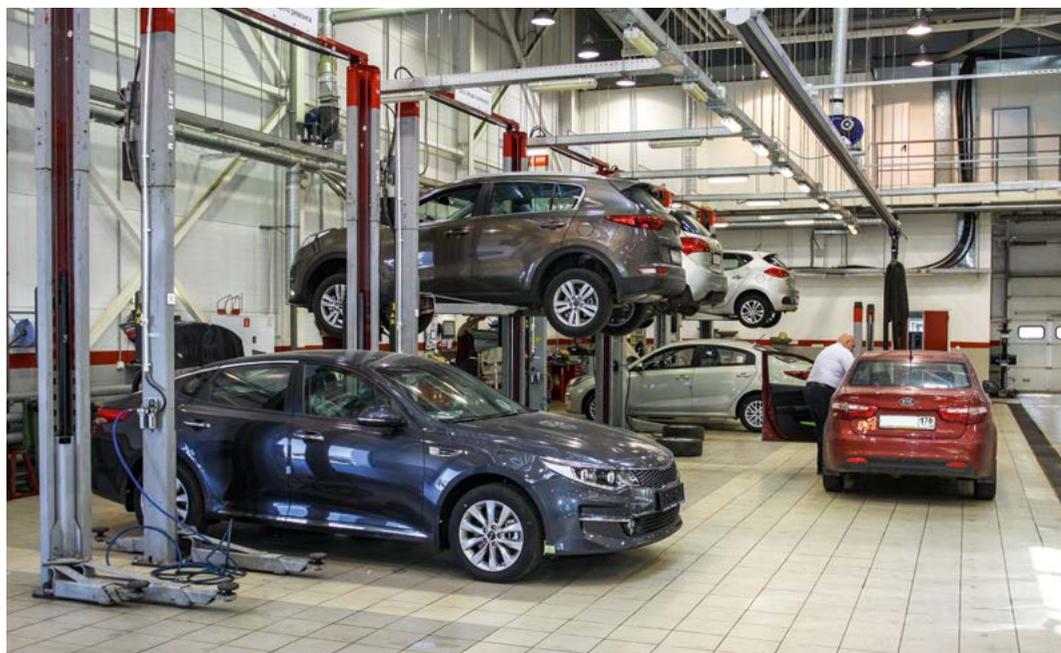
Роман Зубко

Аналитическое агентство Gruzdev-Analyze и сеть СТО FIT Service провели онлайн-конференцию, посвященную итогам развития российского рынка послепродажного обслуживания автомобилей в первом квартале 2022 года, а также проблемам с наличием запчастей у дистрибьюторов и сервисных станций. Как повлияли экономические санкции, введенные в отношении РФ, на отечественный рынок? Как будет меняться в новых условиях поведение автовладельцев? Какова ситуация с поставками наиболее востребованных запчастей и компонентов? Основные тезисы выступлений участников конференции по этим и другим темам – в материале «Движка».

Авторыннок: худший январь и прогнозируемый обвал продаж по итогам года

Открывал конференцию по традиции основатель аналитического агентства Gruzdev-Analyze Александр Груздев – он представил данные по продажам новых автомобилей в первом квартале текущего года и оценил влияние итогов реализации машин на первичном рынке на движущийся парк и поведение автовладельцев.

По его словам, результаты продаж новых машин в январе



2022 года оказались худшими за последние пять лет; февральские результаты также оказались худшими за последние годы, провал наблюдался и в марте: –63% год к году. Результаты апреля на момент проведения конференции были еще неизвестны, но аналитики уже тогда прогнозировали падение продаж на 80% по сравнению с аналогичным

периодом прошлого года, и это будет даже ниже провальных результатов апреля «ковидного» 2020-го, отметил А. Груздев.

Прогноз на 2022 год в целом, по мнению аналитика, – реализация порядка 850 тыс. новых автомобилей. И подобный сценарий, по словам главы Gruzdev-Analyze, можно будет считать оптимистичным. (В 2021 году, напомним,

по данным АЕБ, в России было продано 1 666 780 новых машин.)

Сокращение гарантийного автопарка за период с 2020 по 2022 год составит, таким образом, 20%. Дилерский сегмент рынка послепродажного обслуживания вследствие этого, по прогнозам А. Груздева, пострадает в текущем году сильнее всего. Независимые сервисные станции также будут затронуты нынешним кризисом, но с отсрочкой в два-три года. Автодилеры же в своей работе будут вынуждены сделать акцент на продажу машин с пробегом, запчасти и сервис.

Движущийся парк автомобилей в России из-за нынешнего падения продаж на первичном авторынке сократится, но он весьма инертен, и потому значительного уменьшения количества активно эксплуатируемых в стране машин не произойдет. Уменьшение это будет





плавным (с 35,5 млн единиц в 2021–2022 годах до 35,0 млн – в 2023-м), но парк будет стареть, прогнозирует А. Груздев. Тем не менее даже такое сокращение существенно повлияет на бизнес участников рынка послепродажного обслуживания. «Уменьшение парка на 500 тыс. автомобилей – это вывод из бизнеса порядка 1200–1400 постов», – заявил эксперт.

Средний пробег личных автомобилей, по словам директора Gruzdev-Analyze, нынешней весной сокращался: по состоянию на 18 апреля падение показателя составило 6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Больших пробегов в летний период аналитик не ожидает, хотя некоторый всплеск в связи с сезоном отпусков все же будет. К концу года снижение среднего пробега станет более ощутимым (на 8–10%). Падение подобного показателя на 10%, по словам А. Груздева, – это «еще минус 3 тыс. подъемников и еще под тысячу СТО, которые станут не нужны».

По результатам опроса владельцев СТО, которые привел эксперт, выяснилось, что ситуация с наличием деталей некоторых марок так и не разрешилась со времен активной фазы «коронакризиса». Сегодня, по данным Gruzdev-Analyze, уже примерно две трети СТО испытывают трудности с запчастями. Наиболее серьезные проблемы наблюдаются по таким категориям, как детали двигателя, моторное масло, свечи, фильтры, электрооборудование и датчики, тормозная система, амортизаторы,



ры, ремни, подвеска и рулевое управление.

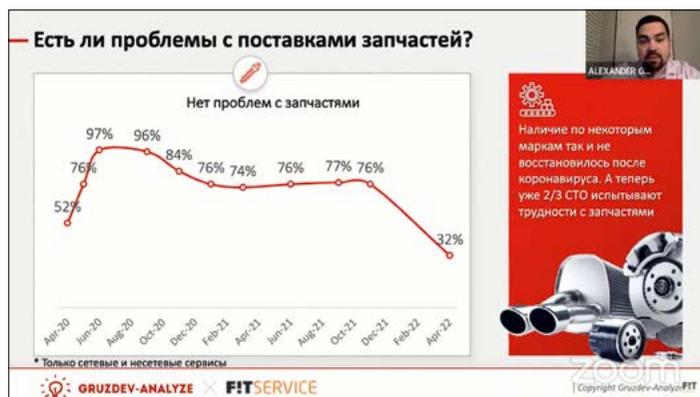
Рынок автозапчастей: цены растут, дефицит усиливается

Тему наличия в продаже запчастей, необходимых для обслуживания и ремонта автомобилей, а также роста цен на них продолжили принимавшие участие в конференции представители компаний-дистрибьюторов: директор по закупкам ГК «Берг» Лев Ушаков, генеральный директор «Москворечье Трейдинг» Геннадий Корольков и директор

по закупкам Rossko Алексей Склярков.

По словам Льва Ушакова, помимо курса валют на стоимость запчастей на рынке влияют также такие факторы, как затраты на логистику и рост цен на сырье и материалы в 2021 году, причем влияние это – отложенное во времени. В 2022 году, например, стоимость логистических услуг росла еще до начала специальной военной операции. Кроме того, как рассказал Л. Ушаков, сегодня стал проявляться и такой фактор, как финансовые риски и «стоимость денег»: дистрибьюторам на фоне санкций приходится брать дополнительные кредиты, чтобы закупать те же запчасти, которые ранее оплачивались без привлечения дополнительных заемных средств.

Геннадий Корольков отметил также, что поставщики в свете последних «геополитических событий» стали требовать с российских дистрибьюторов 100-процентную предоплату за отгружаемые запчасти – это стало неожиданной и серьезной финансовой нагрузкой, так как



Товарные группы, для которых уход с рынка ключевых брендов критичен

Электрооборудование

- BOSCH – 34%
- DENSO – 8%
- ERA – 4%

46%

Свечи зажигания

- NGK – 45%
- DENSO – 37%
- BOSCH – 6%

88%

Комплекты ГРМ

- GATES – 60%
- CONTITECH – 18%
- DAYCO – 11%

89%

Уплотнения и прокладки

- Victor REINZ – 20%
- ELRING – 11%
- CORTECO – 6%
- febi – 4%

41%



Товарные группы, в которых уход с рынка брендов – лидеров не критичен

Тормозные системы

- TRW – 7%
- Brembo – 6%
- BOSCH – 5%

18%

Амортизаторы

- KYB – 33%
- SACHS – 7%
- MONROE – 5%

45%

Фильтры

- MANN – 22%
- FILTRON – 13%
- MAHLE – 6%

41%

Подвеска

- LEMFORDER, TRW – 10%
- FEBI – 3%

13%



ранее предоставлялась отсрочка на период 60–90 дней. Ставки по кредитам, по словам главы «Москворечье Трейдинг», составляют сегодня не менее 22–25%, еще одна проблема для дистрибьюторов – то, что они не могут прогнозировать (и отражать в конечных расценках) риск того, что деньги на фоне санкций могут просто не дойти до поставщика или прийти с задержкой в две недели.

Алексей Скляров из Rossko, в свою очередь, отметил, что проблемы с логистикой влияют сегодня на отрасль не менее (если не более) сильно, нежели собственно санкции и перебои в системе оплаты. «Порой физически невозможно привезти фуру из Европы или контейнер из Азии», – рассказал А. Скляров. Рост себестоимости запчастей, по общему мнению представителей отрасли, происходил в текущем году и до начала военной спецоперации; влияние же «геополитических событий» участники конференции оценили в 23–25% надбавки к себестоимости поставляемых в РФ деталей.



Чего ожидать на российском рынке запчастей для легковых автомобилей в 2022 году? По словам Г. Королькова из «Москворечье Трейдинг», участникам рынка и потребителям придется довольно долго жить в условиях острого дефицита автомобилей и запчастей к ним вследствие отказа от поставок деталей в РФ ведущими европейскими и японскими производителями. Дефицит запчастей, по его мнению, неизбежен, и нужно активно заменять детали ведущих брендов аналогами при наличии альтернативы.

По данным компании «Москворечье Трейдинг», сегодня приостановлены поставки свечей брендов Bosch, Denso, NGK (суммарно они занимали 93,8% рынка в данном сегменте), прокладок марок Elring, Reinz (63%), комплектов ГРМ Continental, Gates, INA, SKF (95%), сцеплений Aisin, LuK, Valeo, Sachs (82,7%), деталей электросистемы Bosch, Delphi, Denso, Era, Hella, NGK (53,6%).

На смену уходящим брендам, по словам Алексея Склярова из Rossko, придут прежде всего бренды так называемого второго эшелона с поставками из Турции,

Кореи и Китая, а также частные марки. Как будет работать обещанный правительством параллельный импорт – пока неясно, так как нет соответствующих регламентирующих документов и списка товаров, разрешенных для таких поставок. В случае же неконтролируемого параллельного импорта, по мнению эксперта, можно ожидать массового появления на рынке контрафактного товара.

Сегодня, по словам представителей компаний-дистрибьюторов, запасов по самым востребованным товарным группам у них осталось примерно на два месяца. Пик дефицита ожидается в июне-июле текущего года.

Что у дилеров?

О том, какова сегодня ситуация с наличием запчастей и ценами на них на сервисных станциях у официальных дилеров, «Движку» рассказали в ГК «АвтоСпецЦентр» и компании «ABTODOM».

По словам директора по сервису дилерского центра «ABTODOM Алтуфьево» Рома-

Что нам ждать на рынке запасных частей для легковых автомобилей в 2022 году? Параллельный импорт

Классическая схема поставки

```

    graph LR
    A[Производитель/ Владелец бренда] --> B[Граница]
    B --> C[Дистрибьютор]
    
```

Обход классической схемы

```

    graph LR
    A[Производитель/ Владелец бренда] --> D[Дистрибьютор]
    D --> B[Граница]
    B --> E[Дистрибьютор]
    
```




2021	Январь-июнь	Июль-декабрь	Комментарий
Логистика (40-фут Азия)	4 000 \$	7 500 \$	
Логистика (фура Европа)	2 500 \$	2 500 \$	
Металл, пластик (как нач. цена)	1	2	Цена выросла в 2 раза

2022	Январь-июнь	Июль-декабрь	Комментарий
Логистика (40-фут Азия)	7 500 \$	20 000 \$?	
Логистика (фура Европа)	10 000 \$	10 000 \$?	Цена выросла в 4 раза
Металл, пластик (как нач. цена)	1,4	2 - 3 ?	В мире "разгон" цен




на Тимашова, официальные сервисные центры регулярно пополняли собственные запасы комплектующих. Их формирование началось еще во время пандемии, когда предприятия приостанавливали отгрузку в связи с ростом заболеваемости COVID-19. Автопроизводители же, которые заявляли о приостановке деятельности в России, не сообщали, что планируют окончательно прекратить работу.

«Вместе с тем на сегодняшний день запасы комплектующих от официальных поставщиков в России ограничены: их доля сократилась на 10% уже в марте и составила 20%. При этом сроки доставки оригинальных запчастей по предзаказу для гарантийного ремонта выросли с двух дней до недели и более», – сообщил нашему корреспонденту Р. Тимашов.

Рост цен на комплектующие, по его словам, составил в нашей стране с конца февраля 50–100%. «В течение последнего месяца запчасти для подвески и мотора подорожали в два-три раза, стоимость моторных масел увеличилась в три-пять раз», – отметил эксперт. Альтернативные компоненты, как он сообщил, стоят в два-три раза дешевле оригинальных, при этом задержек в их поставках нет – ждать приходится только некоторые уникальные детали.

В пресс-службе ГК «АвтоСпецЦентр» корреспонденту «Движка» сообщили, что за месяц (с середины марта до середины апреля) автозапчасти подорожали более чем на 50%. Больше всего прибавили в цене задние бамперы (96,4%), передние левые двери (92,8%), а также лобовые стекла



(91,8%). «На сегодняшний день у автодилеров есть запас деталей и комплектующих для сервисного обслуживания автомобилей, однако к лету 2022 года он может существенно сократиться, – прогнозируют в группе компаний. – Наибольший дефицит может возникнуть по воздушным фильтрам, амортизаторам, тормозным колодкам, колесным дискам и деталям подвески».

Доля оригинальных запчастей от импортных производителей сократилась, по данным ГК «АвтоСпецЦентр», с 30 до 20%, но при-

обрести их возможно, используя систему параллельного импорта. При этом увеличились сроки доставки заказанных запчастей: если раньше они приходили за два-три дня с услугой экспресс-доставки, то на сегодняшний день ждать придется не меньше недели.

Средний чек на услуги СТО по ремонту и техобслуживанию автомобилей вырос за последнее время на 60%, спрос на услуги ремонта автомобиля в апреле увеличился на 18%. Вместе с тем,

по наблюдениям специалистов «АвтоСпецЦентра», россияне стали аккуратнее управлять автомобилем, чтобы избежать ДТП с последующим дорогостоящим ремонтом.

Каков итог?

По общему мнению участников конференции, пик нынешнего кризиса в виде наиболее острой фазы дефицита самых востребованных автозапчастей и компонентов ожидается в середине лета текущего года. Потребителям в нынешней ситуации придется, во-первых, уходить от приверженности тому или иному бренду (причем, скорее всего, надо будет просто брать то, что есть в наличии). А во-вторых, самым внимательным образом выбирать поставщика или магазин, где приобретается деталь, – в противном случае весьма высока вероятность нарваться на подделку, которых в условиях дефицита будет особенно много.



Бренды, которые официально уходят с рынка

Приостановили работу

Стабильно продолжают работу

Полноприводный Chery Tiggo 8 Pro Max дебютировал в России



Российское представительство Chery объявило старт продаж полноприводного кроссовера Tiggo 8 Pro Max и назвало цены на две комплектации.

От стандартного Tiggo 8 Pro новый кроссовер отличается многодисковой муфтой BorgWarner на задней оси и двигателем 2.0 TGD1 с непосредственным впрыском и двумя распредвалами, который развивает 197 л.с. и 375 Нм. Мотор работает в паре с 7-ступенчатый «роботом» Getrag с двумя сцеплениями.

До первой «сотни» Tiggo Pro 8 Max разгоняется за 8,5 с, а максимальная скорость составляет 195 км/ч. Заявленный расход в смешанном цикле вырос на 20% — до 8,5 л / 100 км, зато мотор, как и прежде, может работать на «92-м» бензине.

Вместо схемы с двумя отдельными дисплеями приборной панели и мультимедийной системы полноприводный Tiggo 8 Pro получил единую панель из двух 12,3-дюймовых экранов, как у многих современных машин для Поднебесной.

Кроссовер доступен в двух комплектациях. Начальную Dreamline оценили в 3 890 900 рублей без учета скидок и программы «трейд-ин». Топовая комплектация Ultimate (4 190 900 рублей без учета скидок) также предложит адаптивный круиз-контроль, систему контроля полосы, систему мониторинга слепых зон и передние парктроники в дополнение к задним, а климатическая система дополнительно будет иметь функцию ионизации воздуха.

Сиденья в исполнении Ultimate отделаны коричневой кожей (в версии Dreamline для обивки кресел применяется кожа черного цвета), в передних креслах предусмотрена вентиляция, а в водительском — еще и регулировка поясничного подпора и функция памяти ■

BMW представила седьмое поколение седана 7 Series

Состоялась мировая премьера флагманского BMW 7 Series поколения G70 и электрического премиум-седана i7.

Впервые 7 серия BMW не будет доступна в короткобазном варианте — отныне все «семерки» по умолчанию выпускаются в версии Long. Кузов седана стал на 13 см длиннее (5391 мм), почти на 5 см шире (1950 мм) и на 5 см выше (1544 мм), чем у машины шестого поколения.

Со сменой поколения 7 Series получил систему iDrive на основе программного обеспечения BMW 8; 12,3-дюймовый дисплей приборной панели образует единую изогнутую панель с сенсорным экраном мультимедийной системы диагональю 14,9 дюйма.

Задним пассажирам «семерка» предложит BMW Theatre Screen — 31-дюймовый дисплей с соотношением сторон 32:9, который может транслировать картинку в разрешении 8K. Управлять ею можно с помощью двух 5,5-дюймовых тачскринов, установленных в поручнях задних дверей.

На старте продаж седан будет доступен в четырех версиях. Базовой станет модификация 735i с бензиновой 3-литровой рядной «шестеркой» (272 л.с., 400 Нм), оснащенной 48-вольтовым стартер-генератором (13 кВт, 200 Нм). Пиковая отдача в 286 л.с. и 425 Нм позволяет седану разогнаться до 100 км/ч за 6,7 с.

Ступенью выше расположится 740i, в которой этот же мотор настроен на отдачу в 380 л.с. и 520 Нм. Вместе со стартер-генератором система выдает 380 сил и 540 «ньютонов», а разгон до 100 км/ч занимает 5,4 с.

Самая быстрая бензиновая модификация — это 760i xDrive с 4,4-литровым V8 biturbo (544 л.с., 750 Нм) и муфтой на передней оси. Разгон до «сотни» у такой версии занимает 4,2 с. Все бензиновые машины оснащены 8-ступенчатый «роботом» Steptronic, а максимальная скорость ограничена 250 км/ч.

Однако в Европе бензиновых машин не будет, а единственной доступной «семеркой» поначалу станет электрическая версия i7 xDrive60 с системой eDrive пятого поколения. Суммарная отдача двух электромоторов достигает 400 кВт (544 л.с.) и 745 Нм, что обеспечивает разгон до 100 км/ч за 4,7 с. Максимальная скорость ограничена 240 км/ч.

Новый 7 Series будет выпускаться на заводе BMW в Дингольфинге, причем электрические версии станут собираться на одном конвейере с бензиновыми и дизельными машинами. Первые автомобили поступят к дилерам в ноябре 2022 года ■



Mercedes представил флагманский электрокроссовер EQS SUV

Компания Mercedes-Benz полностью рассекретила EQS SUV – свой третий электромобиль на платформе MEA после лифтбеков EQS и EQE.

Новый SUV получился на 91 мм короче (5125 мм), на 33 мм шире (1959 мм) и на 206 мм выше (1718 мм) лифтбека Mercedes-Benz EQS.

Таким образом, при большем расстоянии между осями новый EQS SUV короче и ниже, чем нынешний Mercedes GLS.

Силовые агрегаты машине достались от обычного EQS, хотя их отдача повышена. Базовая версия EQS 450+ оснащена одним электромотором eATS на задней оси, который развивает 265 кВт (360 л. с.) и 568 Нм. Модификация EQS 450 4Matic – это два электромотора, которые в сумме развивают 265 кВт и 800 Нм. Самый мощный EQS SUV носит шильдик 580 4Matic. Два электромотора настроены на отдачу в 400 кВт (544 л. с.) и 858 Нм крутящего момента.

EQS SUV оснащен полноуправляемым шасси: задние колеса могут поворачивать под углом до 4,5°. При помощи платного обновления «софта» угол поворота можно увеличить до 10°, что позволит снизить радиус разворота с 11,9 до 11 м. К четырем стандартным дорожным режимам (Eco, Comfort, Sport и Individual) добавился пресет Offroad.

Тяговая батарея емкостью 107,8 кВт·ч унифицирована с обычным EQS: одномоторный EQS SUV может преодолеть 536–660 км без подзарядки в цикле WLTP (лифтбек EQS 450+ на 110 км дальнбойнее), а у машин с приставкой 4Matic этот показатель падает до 507–613 км.

Производство электрического кроссовера на заводе в Таскалусе (штат Алабама) уже началось: после модернизации завода стало возможным выпускать EQS SUV на одной линии с GLE и GLS. К дилерам EQS SUV поступит во второй половине 2022 года, незадолго до этого компания опубликует официальные цены ■



Lexus RZ 450e разделит технику с электрической «Тойотой»

Состоялась премьера электрокроссовера Lexus RZ 450e – первого электромобиля премиального бренда на платформе e-TNGA.

У Toyota bZ4X и Lexus RZ 450e много общего, например – модульная платформа e-TNGA совместной разработки инженеров Toyota и Subaru с передней подвеской типа McPherson и двойными поперечными рычагами сзади.

Длина колесной базы (2850 мм) оставлена без изменений, но за счет увеличенных свесов RZ получился массивнее: длина кроссовера – 4805 мм, ширина – 1895 мм, а высота – 1635 мм. Тяговую батарею емкостью 71,4 кВт·ч RZ 450e тоже разделит с bZ4X и Subaru Solterra, однако по разгонной динамике он превосходит своих «народных» собратьев.

У новинки два электромотора: передний выдает 150 кВт (204 л. с.) и 265 Нм крутящего момента, а задний – 80 кВт (109 л. с.) и 169 Нм. Система полного привода Drive4 позволяет перебрасывать до 100% крутящего момента на одну из осей. Пиковая мощность составляет 230 кВт (313 л. с.), максимальный крутящий момент – 435 Нм; разгон до «сотни» занимает 5,6 с, однако максимальная скорость – все те же 160 км/ч, а запас хода даже понизился: заявлено лишь 450 км в цикле J-WLTP.

Вместо классической баранки в качестве опции доступен штурвал с рулевым управлением «по проводам». Отсутствие рулевого вала позволяет менять передаточное отношение вплоть до самого острого: в нем штурвал делает менее полуоборота (в диапазоне 150°) от упора до упора.

Прием предзаказов на RZ 450e уже стартовал, а у официальных дилеров машины появятся в конце 2022 года ■



Subaru Outback обновил внешность к автосалону в Нью-Йорке

Внедорожный универсал Subaru Outback шестого поколения подвергся плановому рестайлингу и обновил салонную электронику.

Российские продажи шестой генерации «Аутбека» начались только летом прошлого года, однако в США модель была представлена еще в 2019-м, и сейчас пришло время для планового рестайлинга.

Опознать обновленную машину проще всего по большим «клямкам» из неокрашенного пластика, которые соединяют нижнюю часть бампера с фарами. Форма корпусов фар стала причудливее, а «противотуманки» теперь смещены ближе к центру бампера. Радиаторная решетка сменила горизонтальные ламели на соты с крупными ячейками. Наконец, пластиковые накладки на арки у американских «Аутбеков» стали больше – как на машинах для японского рынка.

К двум камерам систем превентивной безопасности EyeSight добавилась третья, с широким углом обзора. Как заявляют представители Subaru, с ней система лучше распознает пешеходов и велосипедистов и эффективнее предотвращает столкновение.

На рынке США Outback доступен с двумя моторами, работающими в паре с клиноцепным вариатором Lineartronic. Базовым является 2,5-литровый атмосферный агрегат (182 и 239 л. с.), а более дорогим версиям положена «турбочетверка» объемом 2,4 литра (260 л. с., 376 Нм). У американских дилеров Subaru обновленные «Аутбеки» появятся осенью этого года ■

Hyundai Palisade планоно обновился внутри и снаружи



Компания Hyundai представила на автосалоне в Нью-Йорке обновленный кроссовер Palisade.

Основные изменения коснулись передней части автомобиля. Рестайлинговый Palisade стал агрессивнее: дизайнеры отказались от радиаторной решетки в форме наковальни в пользу очерченного серебристой накладкой прямоугольника.

Светодиодная полоса, визуально соединяющая двухэтажную оптику, сохранена, однако сами модули стали тоньше. С ходу определить, где заканчиваются фары и начинаются «глухие» ячейки, непросто: ромбические модули затемнены.

С обновлением бамперы «Палисада» обзавелись серебристыми накладками во всю ширину, а патрубки выхлопной системы стали квадратными. Еще одна новинка — 15-спицевые легкосплавные диски диагональю 20 дюймов.

От приборной панели с аналоговыми шкалами корейцы все же отказались в пользу дисплея, а руль кроссовера теперь унифицирован с баранкой минивэна Staria. Экран мультимедийной системы вырос с 10,25 до 12 дюймов, мощность беспроводной зарядки для смартфонов повышена до 15 Вт. Адаптивный круиз-контроль в Palisade теперь сверяется с данными навигатора, а управлять автоматической парковкой владелец может прямо со смартфона.

Наконец, к прежним ездовым режимам Normal, Sport и Smart добавился специальный «буксировочный» пресет Tow Mode: в нем коробка дольше держит передачу, не позволяя мотору «выпасть» за полку крутящего момента ■

Naval Dargo встанет на конвейер в России

Компания «Хавейл Мотор Рус» объявила о предстоящем запуске нового кроссовера Dargo в серийное производство на своем российском заводе.

Новый Dargo, как сообщает пресс-служба компании, будет выпускаться на предприятии Naval в Тульской области по полному циклу (со штамповкой, сваркой и окраской кузовов). Название модели представляет собой перефразированное выражение “Dare to go” (в вольном переводе — «Рискнуть отправиться в путь») и, по замыслу ее создателей, должно передавать «решительный характер новинки».

В основе конструкции нового Dargo лежит фирменная «интеллектуальная» платформа L. E. M. O. N. последнего поколения. По габаритам (4620 x 1910 x 1780) Naval Dargo попадает в класс D-SUV, в котором представлен, в частности, Nissan X-Trail, и всего 20 мм не дотягивает до последнего по длине. Заявленный дорожный просвет новинки — 200 мм.

Под капотом нового Dargo — 2,0-литровый бензиновый турбомотор, известный, в частности, по кроссоверам семейства F7/F7x. Двигатель развивает 192 л.с. и штатно агрегируется с роботизированной коробкой передач 7DCT с двойным «мокрым» сцеплением. Привод — передний или полный.

В продажу на российском рынке новый Naval Dargo поступит в течение нынешнего года; точные сроки (а также цены) будут названы позднее ■



Niva празднует 45-летие на конвейере

В начале апреля 1977 года с конвейера Волжского автозавода сошел первый внедорожник ВАЗ-2121.

Группа инженеров во главе с главным конструктором Владимиром Соловьевым начала работу над автомобилем повышенной проходимости еще в 1971 году — спустя год после того, как завод в Тольятти выпустил первый ВАЗ-2101, напоминает пресс-служба АвтоВАЗа.

После успешных «смотрин» внедорожника высшими советскими чинами 5 августа 1974 года Комитет по делам изобретений и открытий при Совете Министров СССР выдал свидетельство на промышленный образец. Первая предсерийная партия ВАЗ-2121 сошла с тольяттинского конвейера в 1976 году.

Поначалу «Нивы» производились небольшими объемами — в день удавалось выпускать 12–14 машин. Впоследствии темпы производства нарастили, а доля экспортных партий одно время достигала 70%. Машины поставляли даже в Англию и Японию — на тот момент легкий и простой в обслуживании внедорожник практически не имел конкурентов на мировом рынке. Всего на экспорт отправилось более 700 тыс. автомобилей. На заводы в Греции, Казахстане и Эквадоре, а также на Украине из Тольятти поставляли готовые машинокомплекты.

За 45 лет было выпущено почти 2,5 млн автомобилей Niva — модели, которую вазовцы называют прародителем сегмента SUV: вопреки расхожему мнению о том, каким должен быть внедорожник, инженеры использовали в конструкции ряд «легковых» атрибутов: несущий кузов, независимую переднюю подвеску и передние дисковые тормоза ■



Toyota представила горячий хэтчбек GR Corolla

После успеха «заряженного» Yaris в Японии и Европе спортивное подразделение Toyota представило свою вторую модель, на сей раз ориентированную на рынок США: GR Corolla.

Заряженная Corolla сохранила пятидверный кузов, однако передняя колея стала шире на 60 мм (1590 мм), а задняя — на 85 мм (1620 мм). В результате машина раздалась в ширину до 1850 мм: в глаза бросается развитый аэродинамический обвес с агрессивными воздухозаборниками, вентиляционными прорезями в передних крыльях и тремя патрубками выхлопной системы.

Под капотом — тот же рядный трехцилиндровый мотор G16E-GTS, что и у GR Yaris, но его мощность повышена с 272 до 306 л. с. Впрочем, мера необходимая: несмотря на алюминиевые капот и двери, «заряженная» Corolla весит 1475 кг — это почти на 200 кг больше, чем GR Yaris. Крутящий момент остался прежним (370 Нм), однако полка шире, чем у «Яриса»: максимальная тяга доступна в диапазоне 3000–5550 об/мин. Момент на колеса передают 6-ступенчатая «механика» (передаточное отношение увеличено с 3.941:1 до 4.058:1) и система полного привода GR-Four.

Существенно доработаны тормоза: спереди установлены четырехпоршневые вентилируемые механизмы, сзади — двухпоршневые. Стандартные колеса заменены на легкосплавные диски Enkei диаметром 18 дюймов, «обутые» в шины Michelin Pilot Sport 4 размерностью 235/40.

Продажи GR Corolla в Японии начнутся во втором полугодии, а затем модель выйдет и на американский рынок. Стоимость пока не объявлена, однако ценник на сопоставимый по мощности Volkswagen Golf R (315 л. с., 400 Нм) с «механикой» стартует с отметки в 43 645 долларов ■

Электрокроссовер smart #1 стал самой крупной моделью в истории марки

Бренд smart представил свою первую модель после перехода под крыло СП Daimler и Geely: электрический кроссовер smart #1.

По всей видимости, эра миниатюрных «смартов» завершена. После полного отказа от ДВС марка начинает новый отсчет: за #1 последуют #2, #3 и т. д.

Длина электрокара составляет 4270 мм при длине колесной базы 2750 мм. Масса «Смарта» выросла до 1820 кг — это в два раза больше, чем весит снаряженный Fortwo. Кроссовер построен на электрической платформе SEA (Sustainable Experience Architecture) совместной разработки Geely и Volvo.

Пока что представлена только заднеприводная версия с одним электромотором, который развивает 200 кВт (272 л. с.) и 343 Нм. Тяговая батарея емкостью 66 кВт·ч обеспечивает запас хода 420–440 км в ездовом цикле WLTP.

На передней панели соседствуют два дисплея: 12,3-дюймовый тачскрин мультимедийной системы и цифровая приборная панель диагональю 9,8 дюйма. Также предусмотрен 10-дюймовый проекционный дисплей. У премьерной версии — панорамная крыша, аудиосистема Beats с 13 динамиками, атмосферная подсветка салона с 64 цветами на выбор, адаптивный круиз-контроль smart Pilot и двухзонный климат-контроль, а за доплату доступны матричные фары и 19-дюймовые диски.

Производство smart #1 будет налажено на заводе Geely в Китае. Европейские клиенты смогут оформить предзаказ в сентябре, а первые машины появятся у дилеров в конце 2022 года ■



Skoda Kodiaq

ОБНОВЛЕННЫЙ



Роман Зубко

Хотя, казалось бы, какие уж тут новые автомобили – при нынешних-то ценах? Однако рано или поздно машины, все же успевшие найти своих российских владельцев, выйдут на вторичный рынок и их будущим покупателям придется решать, стоит ли охотиться за первыми проданными в стране экземплярами. Так что выясняем,

Обновленный кроссовер Skoda Kodiaq вышел на наш рынок, возможно, в самый неудачный момент в его (рынка) истории. Официальная премьера новинки в Москве пришлось на разгар «постковидного» кризиса, дефицита микрочипов и проблем с логистикой (все это вызвало дефицит машин на рынке и взлет цен), а продажи модели стартовали аккурат накануне злополучной спецоперации и последовавших за ней санкций. Цены на автомобили достигли в итоге заоблачных высот, а в Volkswagen Group Rus «поставили на паузу» деятельность в России, включая производство машин. И все же мы решили не отказываться от предложения протестировать обновленный Kodiaq.

насколько серьезным оказался объем нововведений в рестайлинговой версии популярного кроссовера Skoda Kodiaq.

Снаружи опознать обновленный Kodiaq можно, лишь поста-

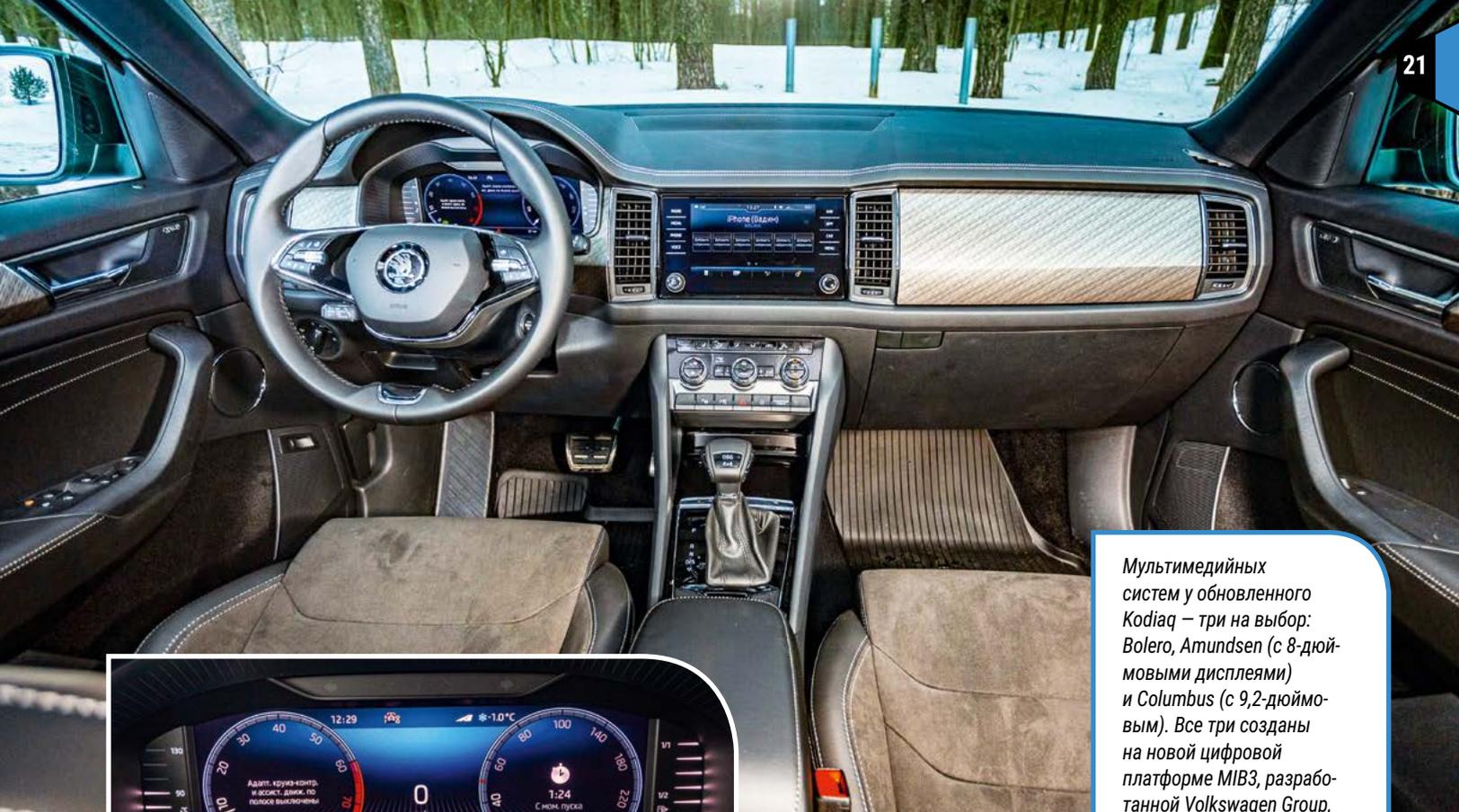
вив новый и «дореформенный» автомобили рядом. Или будучи владельцем машины в прежней версии. В таких случаях сразу бросятся в глаза иной формы передние фары (на рестайлинговом автомобиле, к слову, они уже «в базе» светодиодные), радиа-

торная решетка, оформленная в новом корпоративном стиле, а также «подретушированный» передний бампер. Сзади поменялись диффузор, а также форма и начинка фонарей.

Если не вдаваться в детали, можно сказать, что стилистически Kodiaq каким был, таким

Герой
не нашего
времени





и остался — революции в умах потенциальных покупателей обновленная версия не произведет.

Дизайн интерьера в целом тоже остался прежним, но в частности есть ряд новых (весьма

Передние кресла тестового Kodiaq в комплектации Style с пакетами «Семейный», «Зимний» и «Функциональный» — практически эталон в классе по форме спинок, плотности подушек и качеству обшивки. Не придраться и к диапазонам регулировок

стильных и оригинальных) решений. Например, фирменный двухспицевый многофункциональный руль с «бочонками» управления мультимедийной системой. Вот только сами эти «бочонки» не производят впечатления долговечных деталей...

Материалы отделки в рестайлинговом автомобиле также улучшились. В частности, в комплектации Style приятнее на ощупь стала кожа, которой обшито рулевое колесо; исключительно положительное впечатление

осталось также от комбинированной отделки сидений (кожа / искусственная кожа / искусственная замша) и пластика в салоне. Последний мягок везде, куда только можно протянуть руку, настраивая те или иные функции. Из того, что несколько разочаровывает, отметим прежде всего имитацию кожаной отделки с прострочкой в верхней части передней панели и бюджетные на ощупь вращающиеся рукоятки климатической системы.

Что не изменилось (и слава богу!), так это практически идеально выверенное взаимное

Мультимедийных систем у обновленного Kodiaq — три на выбор: Volero, Amundsen (с 8-дюймовыми дисплеями) и Columbus (с 9,2-дюймовым). Все три созданы на новой цифровой платформе MIB3, разработанной Volkswagen Group, и поддерживают функции управления жестами и голосом, а также технологию SmartLink. Тестовый автомобиль был оснащен базовой системой Volero, к которой у нас не возникло никаких вопросов: ни по части графики, ни с точки зрения скорости отклика; «музыка» также играла отлично

расположение руля, педалей и сиденья и поистине безбрежные диапазоны регулировок: за рулем Skoda Kodiaq удобно устроится и миниатюрная блондинка, и центровой баскетбольного клуба.





В распоряжении задних пассажиров – удобный подлокотник с подстаканниками и трехступенчатый электрообогрев сидений, USB-разъемы (правда, не самого распространенного формата USB-C), розетка на 230 В, складные столики на спинках передних сидений, шторки для окон, а также подголовники со складывающейся боковой поддержкой

Последний к тому же с весьма солидным запасом сможет усесться «сам за собой».

На ходу первое, на что обращает внимание, – это улучшившийся ездовой комфорт. Обновленный Kodiaq стал существенно тише и мягче предшественника. Если «дореформенный» автомобиль чувствовал себя несколько неуверенно на типично российских направлениях, то рестайлинговый кроссовер подготовлен к нашим реалиям значительно лучше. В городе, например, обновленный Kodiaq гораздо менее чувствителен к разного рода дорожной мелочевке, благородно обрабатывает неровности среднего калибра, да и излишним стуком подвески на ухабах не докучает.

По заснеженным грунтовкам рестайлинговый автомобиль едет увереннее предшественника – предел энергоемкости подвески смещен теперь к заметно более высоким скоростям. Хотя чувства вседозволенности по-прежнему нет: проезжая череду

разнокалиберных неровностей, надо держать ухо востро.

Где Kodiaq 2022 года (как и его предшественник) демонстрирует исключительно примерное поведение, так это на извилистых дорожках. Легкий и при этом информативный руль, минимальные крены, точные и в меру быстрые реакции на управляющие действия – «выезжайте за ворота и не бойтесь поворота!» В отличие от подавляющего большинства кроссоверов подобных габаритов и массы, Kodiaq не только не противится активной езде, но и подстегивает к ней.

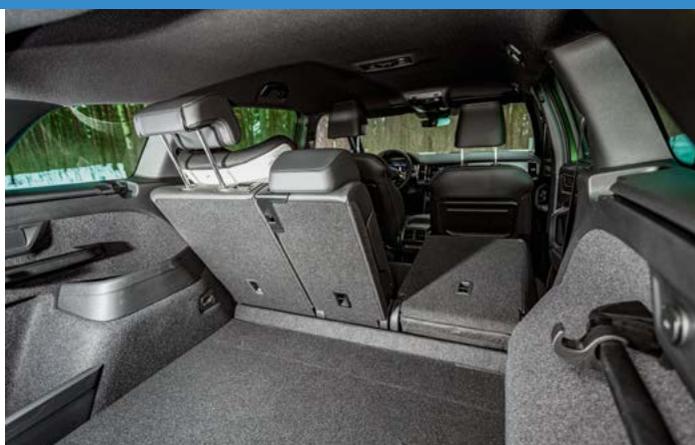
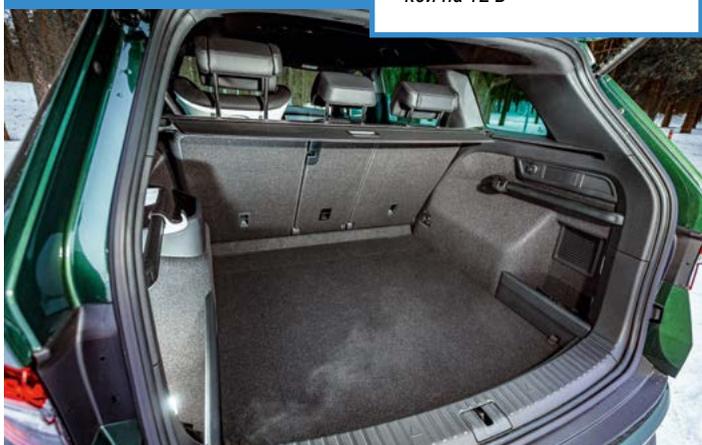
Багажник обновленного Skoda Kodiaq, как и прежде, в 5-местной версии вмещает 748 литров поклажи при установленных задних сиденьях и 1978 литров – при сложенных. Сам отсек – правильной формы, с отделениями для необходимых в дороге мелочей, крючками для крепления вещей, подсветкой и розеткой на 12 В

Базовый двигатель у Kodiaq остался прежним: 1.4 TSI, развивающий 125 л.с. в версии с механической 6-ступенчатой коробкой передач или 150 сил в модификации с «роботом» DSG-6. Нам на тест досталась 150-сильная версия. Максимальный крутящий момент 250 Нм мотор выдает в ди-

апазоне от 1500 до 3500 об/мин, поэтому, несмотря на скромные показатели мощности, недостатка в тяге нет ни в городе, ни на трассе. По крайней мере если ехать вдвоем-втроем. Хотя, конечно, для по-настоящему динамичной езды больше подойдет версия 2.0 TSI (180 л.с.).

ХАРАКТЕРИСТИКИ Skoda Kodiaq 1.4 TSI 4x4 2022

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4697 x 1882 x 1681
Снаряженная масса, кг	1696
Объем багажника, л	748
Клиренс, мм	190
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R с турбонаддувом
Объем, куб. см	1395
Мощность, л. с. при об/мин	150/5000–6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	250/1500–3500
Трансмиссия	Роботизированная, 6-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,3
Максимальная скорость, км/ч	191
Средний расход топлива, л	8,2





Как и прежде, коробка передач DSG-6 «дружит» с моторами семейства TSI едва ли не идеально, а ее склонность к повышенным передачам «лечится» активацией режима Sport. И опять-таки, как и прежде, Kodiaq обладает весьма неплохим по меркам семейного автомобиля «внедорожным арсеналом»: свесы невелики, клиренс, напротив, высок, муфта, подключающая задние колеса при пробуксовке передних, работает шустро и незаметно (без рывков и подергиваний), кроме

того, эффективно работают электронные ассистенты, имитирующие блокировки межколесных дифференциалов.

В целом так называемое дачное бездорожье для Kodiaq 2022 не проблема, а в снежной целине, например, застрять можно скорее из-за неудачных шин, нежели по причине недоработок в конструкции автомобиля. В нашем случае фрикционные покрышки Pirelli P Zero R оказались не лучшими помощниками на зимних дорогах: как на укатанном снегу, так и на рыхлом.

Каков итог?

Рестайлинг популярного как в Европе, так и в России кроссовера оказался аккуратным, но эффективным. Революционных преобразований — минимум, зато улучшено практически все, что требовало доработок. Удачные же решения бережно сохранены в полном соответствии с «золотым правилом механики»: не ремонтировать то, что и без того хорошо работает.

Если бы мы провели этот тест до конца февраля, то без тени сомнений предрекли бы обновленному Skoda Kodiaq рыночный успех в России — как минимум не меньший, чем тот, что сопутствовал его предшественнику.

В ситуациях с диагональным вывешиванием Kodiaq не пасует: помогают эффективные имитации межколесных блокировок. И кузов не ведет: крышка багажника свободно открывается и закрывается

Стоимость на момент подготовки материала

Skoda Kodiaq 1.4 TSI
3 779 000 ₽

Однако на момент подготовки этого материала были приостановлены как поставки в РФ готовых автомобилей Volkswagen и Skoda, так и их производство в нашей стране.

Тем же, кто все-таки успел приобрести обновленный Kodiaq из числа первых проданных в России, остается только позавидовать. Похоже, подобная покупка станет неплохой инвестицией, учитывая очередной взлет цен на новые автомобили и дефицит машин на рынке...



Благодарим группу дилерских центров «Skoda Авто Премиум» в Санкт-Петербурге за предоставленный на тест автомобиль.



ОЦЕНКИ		Skoda Kodiaq 1.4 TSI 4x4 2022
ИНТЕРЬЕР	9,0	
Обзор	8	
Эргономика	9	Стилистически все как было, так и осталось, но материалы отделки улучшились, а новый «мультируль» стал приятнее и на глаз, и на ощупь. На простор же и эргономику и раньше грех было жаловаться!..
Качество материалов	9	
Простор	9	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	9	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,2	
Динамика	8	Двигатель 1.4 TSI чудес ни в городе, ни на трассе не творит, но и запаса тяги не лишает. Главный же конек «Кодьяка» — отточенная «до звона» управляемость!
Управляемость	9	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	8	
КОМФОРТ	8,33	
Акустический	8	Обновленный Kodiaq стал тише и чуть мягче предшественника — неровности отрабатываются более благородно, чем прежде.
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,51	Рестайлинг прошел успешно: «революционных преобразований» — минимум, зато улучшено все, что требовало доработок.

Renault vs Chery

Arkana Tiggro 7 Pro



Роман Зубко

Одна из особенностей сегмента C-SUV, в котором представлены наши сегодняшние «дуэлянты», состоит в том, что покупатель в нем, с одной стороны, достаточно состоятелен, чтобы обращать внимание на дизайн, а с другой — не настолько богат, чтобы полностью жертвовать практичностью ради стиля. Мы решили выяснить, получается ли у автопроизводителей отвечать подобным запросам аудитории. И свели в сравнительном тесте популярного «француза» и активно стремящегося завоевать долю в сегменте «китайца»: Renault Arkana и Chery Tiggro 7 Pro.

С точки зрения дизайна каждый из наших «подопечных» хорош по-своему. Renault щеголяет кузовом в модном нынче форм-факторе «кросс-купе». У Chery форма кузова традиционная, зато есть масса оригинальных деталей: здесь и радиаторная решетка с блестящими вставками а-ля Mercedes, и хитрый изгиб подоконной линии в задней ее части, и зачерненная задняя стойка, создающая эффект «парящей крыши», — стилиста!..

Стиль
или
практичность?





Arkana внутри оформлена сдержанно и в хорошем смысле консервативно. Разочаровывают явно устаревшая мультимедиа-система и обилие жесткого пластика в салоне

Внутри Arkana не выглядит столь свежо и современно, как снаружи. Напротив, автомобиль воспринимается таким пришельцем из прошлого: обилие жесткого (и явно не самого дорогого на вид и на ощупь) пластика, простоватая с виду мультимедийная система, которая к тому же еще и медлительна в плане отклика.

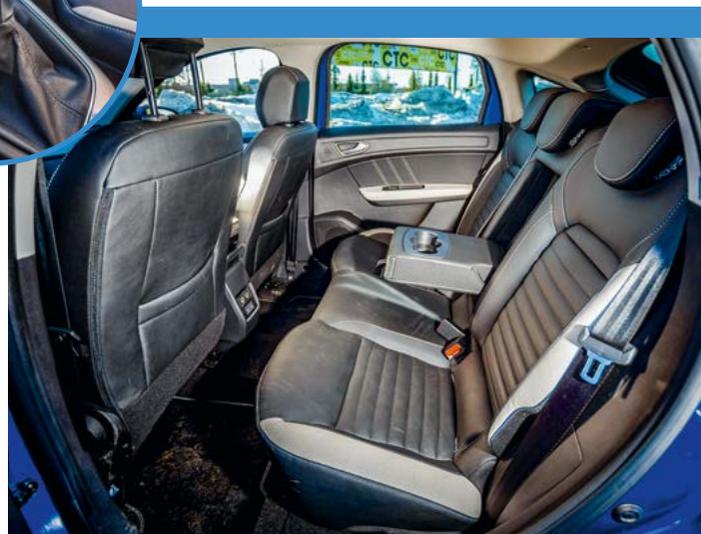
Tiggo 7 Pro на этом фоне с первого взгляда впечатляет больше: тут тебе и стиль, и приятные глазу

и прикосновениям материалы отделки, и шустрая современная «мультимедийка». Вот только некоторые второстепенные детали сделаны из хлипкого на ощупь пластика – хотелось бы взглянуть на этот интерьер после того, как автомобиль пробежит по нашим дорогам тысячу 50–70 км...

Посадка за рулем в обоих автомобилях – что

называется, «не фонтан»: и там и там высокорослому водителю хочется отодвинуться назад чуть дальше, чем позволяет диапазон продольной регулировки кресла, и чуть больше выдвинуть на себя рулевую колонку. Но в целом в Chery можно устроиться удобнее, чем в Renault: во французском автомобиле сидеть приходится с рулем между коленями.

По эргономике между нашими «дуэлянтами» – ничья. У каждого свои преимущества. У Chery, например, больше разного рода полочек и отсеков для хранения необходимых в дороге мелочей (в частности – за счет «парящей» консоли). Однако полностью сенсорный блок управления микроклиматом вынуждает отвлекаться от дороги, в то время как традиционные вращающиеся рукоятки и клавиши в Renault





Интерьер Tiggo 7 Pro современнее салона Arkana, материалы отделки приятны и на глаз, и на ощупь. Но полностью сенсорный блок управления микроклиматом вынуждает отвлекаться от дороги, а некоторые детали выполнены из явно хлипкого пластика

интуитивно понятны и позволяют выставить желаемые параметры практически вслепую.

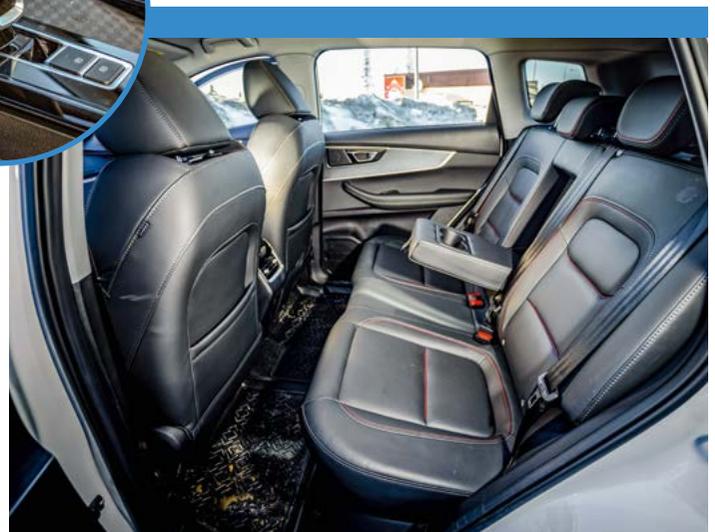
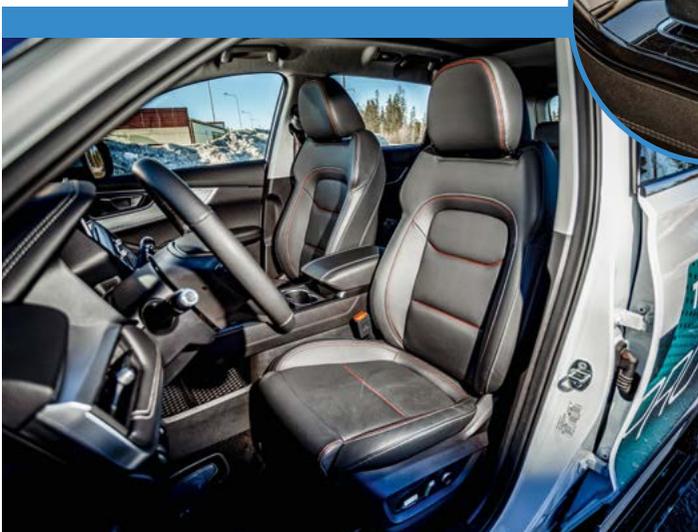
С точки зрения обзорности предпочтительнее Chery: у «китайца» больше площадь остекления кузова, лучше обзор назад. У Arkana помимо сильно заваленного заднего стекла дело портят толстые стойки кузова. А их расположение таково, что при некоторых маневрах приходится быть вдвойне осмотрительным.

Глядя на тестовые машины снаружи, мы ожидали, что Tiggo 7 Pro, имея более традиционную для кроссовера форму кузова, окажется для задних пассажиров удобнее и просторнее «Арканы». На поверку же выяснилось, что здесь у них практически паритет. В обоих автомобилях подушка заднего дивана установлена слишком низко, из-за чего колени

сидоков оказываются излишне задранными вверх. По запасу пространства для ног особой разницы между «французом» и «китайцем» нет (и там и там водитель ростом за 190 см усаживается «сам за собой» с запасом), зато в Chery чуть больше места над головой.

Сам процесс посадки удобен в обеих машинах. Особое внима-

ние мы на этом акцентируем, потому что тестовый Tiggo 7 Pro был оснащен автоматически опускающимися порогами (при открытии дверей они опускаются и выдвигаются наружу при помощи электропривода). Решение спорное: какого-то особого удобства оно не добавляет, зато в зазоре между днищем и убранными порогами активно скапливаются дорожная грязь и подтаявший снег. В морозную ночь,





Багажник Arkara вмещает «под полку» всего 409 литров. Перевозить крупногабаритные грузы мешает сильно скошенное заднее стекло



Багажник Tiggo 7 Pro вместительнее (475 литров); к тому же он не «зажат» по высоте. И погрузочная высота меньше

таким образом, эти пороги могут намертво примерзнуть к кузову. Да и долговечность их вызывает определенные сомнения...

Багажное отделение вместительнее у Tiggo 7 Pro: как при загрузке «под полку», так и при сложенных задних сиденьях. Кроме того, у «китайца» меньше погрузочная высота. И крупногабаритные грузы перевозить проще в Chery: возможности Arkara в этом плане ограничивает сильно заваленное заднее стекло.

Силовые агрегаты наших «дуэлянтов» весьма близки по характеристикам. Оба оснащены

работающими в паре с вариаторами бензиновыми турбомоторами: мощностью 147 л.с. у Chery и 149,6 силы у Renault. Максимальный крутящий момент — 210 Нм при 1750 об/мин и 250 Нм при 1700 об/мин соответственно. Но если французы (совместно с японцами из Nissan и немцами из Mercedes-Benz) «сняли» указанные мощность и момент с 1,3 литра рабочего объема, то китайцы — с полутора литров.

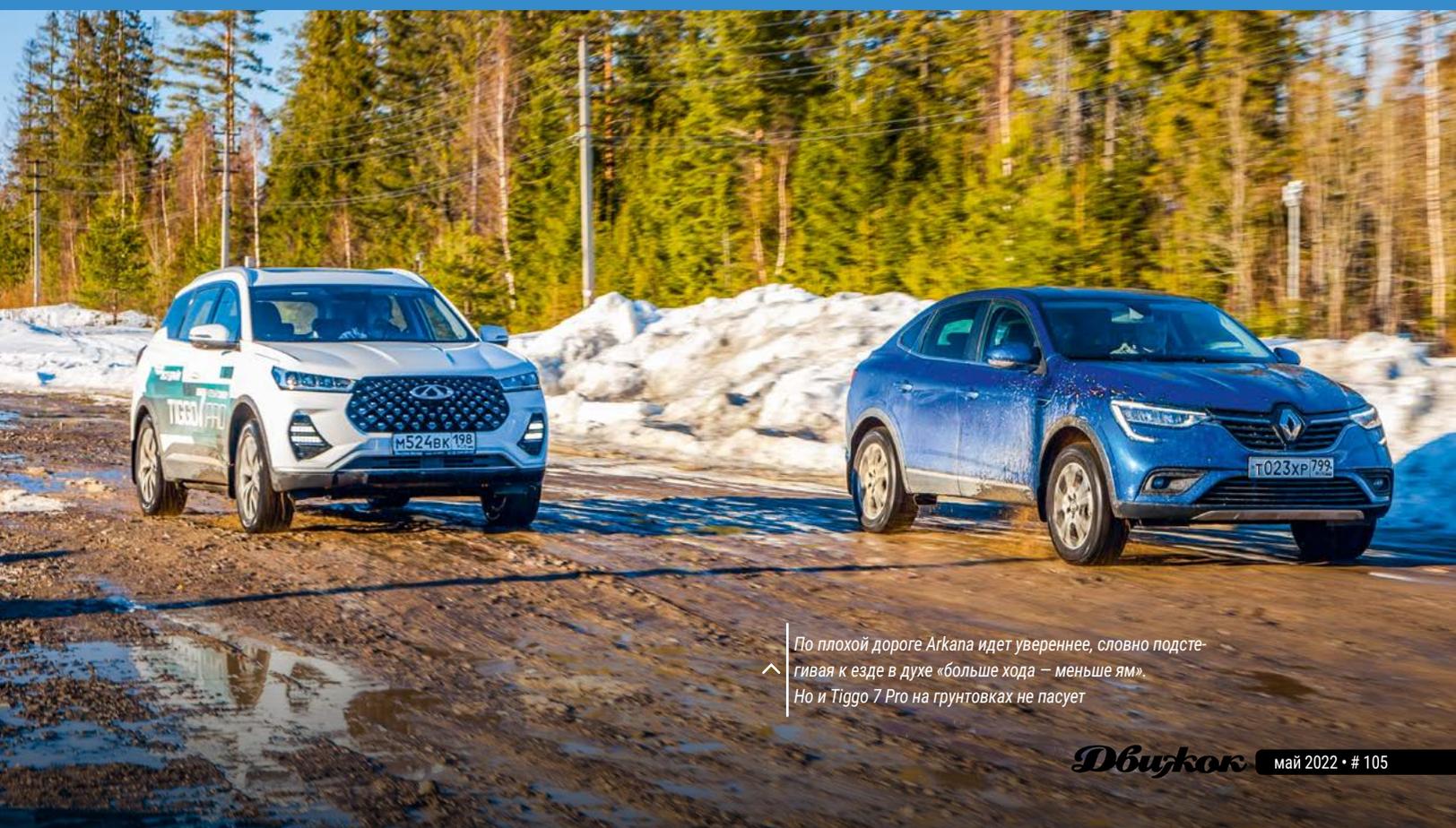
По динамике в повседневной езде разница между Arkara и Tiggo 7 Pro едва уловима. Судя по паспортным данным, Chery

способен разогнаться с места до «сотни» на 0,7 секунды быстрее Renault (9,8 с против 10,5). В реальности же они идут практически ноздря в ноздрю. Субъективно Arkara стартует с места чуть резвее за счет встроенного в ее вариатор гидротрансформатора, а Tiggo 7 Pro немного отыгрывается, набрав ход.

И по управляемости эти машины близки: в том смысле, что ни одну из них нельзя безоговорочно назвать «автомобилем для водителя» — к активной езде они не подстегивают. Arkara чуть охотнее входит в повороты и чуть

увереннее держит траекторию в виражах. У Chery же слишком явно выражен эффект недостаточной поворачиваемости: то и дело возникает ощущение борьбы с машиной на входе в напряженный поворот.

Главное же отличие в том, насколько автомобили позволяют водителю прочувствовать нюансы их поведения. Руль Arkara на парковке кажется почти невесомым, но наливается вполне информативным усилием с ростом скорости; на шоссе в скоростях на руле появляется четкий «ноль», что вкупе с вы-



По плохой дороге Arkara идет увереннее, словно подстегивая к езде в духе «больше хода — меньше ям». Но и Tiggo 7 Pro на грунтовках не пасует



Стоимость
на момент подготовки материала

Renault Arkana
2 467 000 ₽

сокой курсовой устойчивостью самой машины позволяет вести ее по трассе, нисколько не напрягаясь. У Tiggo 7 Pro руль тяжел всегда, но усилие на нем — фоновое и какое-то «синтетическое»: оно практически не меняется при попадании управляемых колес на влажное или скользкое покрытие. «Аркану» в итоге вести по извилистой дороге приятнее, да и отклики ее на действия рулем — более быстрые и однозначные. Chery же ведешь как будто на ощупь, к тому же при быстрой рулежке он порой грешит тем, что может сначала накрениться — и лишь потом повернуть в заданном направлении.

В том, что касается плавности хода, наши «дуэлянты» оказались близки, но здесь их различия проявились более ярко, нежели

в других дисциплинах. В городе Arkana поначалу разочаровывает излишней чувствительностью к разного рода одиночным неровностям вроде стыков на эстакадах и глубоких трещин в асфальте. В сочетании с шумной работой подвески это создает ощущение дискомфорта. Особенно громко подвеска стучит, выбирая ход отбоя: когда колесо попадает, например, в глубокую выбоину в асфальте. Все меняется на по-настоящему разбитой дороге или грунтовке — череду разнокалиберных неровностей Arkana проглатывает легко и непринужденно, словно подстегивая к езде в стиле «больше хода — меньше ям».

Chery тоже весьма стойко держит удары судьбы на грунтовых дорогах, а в городе обрабатывает мелкие и средние неровности чуть комфортнее Renault. Но предел по энергоемкости у «француза» чуть выше: на разбитой грунтовке «китаец» пусть немного, но отстает. Ну а за чуть лучшую плавность хода в городе приходится расплачиваться большей валкостью в поворотах.

Какие настройки в итоге предпочтительнее — вопрос спор-

ный, мы же за ездовой комфорт ставим нашим «дуэлянтам» одинаковые оценки. Как и за комфорт акустический: с шумоизоляцией не все слава богу у обоих тестовых кроссоверов: во всех режимах отчетливо слышны двигатели, явственно гудят шины. За этим гулом не особо слышны даже аэродинамические шумы — все перебивают силовой агрегат и покрышки.

Внедорожные способности тестовых автомобилей напря-

ХАРАКТЕРИСТИКИ	Chery Tiggo 7 Pro	Renault Arkana TCe150 AWD
Технические характеристики		
Длина x ширина x высота, мм	4500 x 1842 x 1705	4545 x 1820 x 1565
Снаряженная масса, кг	1540	1496
Объем багажника, л	475	409
Клиренс, мм	190	205
Двигатель		
Тип	Бензиновый, 4R с турбонаддувом	Бензиновый, 4R с турбонаддувом
Объем, куб. см	1498	1332
Мощность, л. с. при об/мин	147/5500	149,6/5250
Крутящий момент, Нм при об/мин	210/1750–4000	250/1700
Трансмиссия	Вариатор	Вариатор
Привод	Передний	Полный
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, с	9,8	10,5
Максимальная скорость, км/ч	186	191
Средний расход топлива, л	8,2	7,2





Стоимость
на момент подготовки материала

Chery Tiggo 7 Pro
2 779 900 ₺

мую сравнивать бессмысленно: Arkana нам досталась в версии с полным приводом – у Tiggo 7 Pro полноприводной модификации нет в принципе. Поэтому мы оценивали только геометриче-

скую проходимость «дуэлянтов». В этом смысле предпочтительнее Arkana: клиренс у нее выше, а свесы – короче. Renault в итоге легко проходит там, где Chery нуждается внимательнее выбирать траекторию или вовсе чиркает днищем.

ОЦЕНКИ

Chery Tiggo 7 Pro
Renault Arkana TCe150 AWD

ИНТЕРЬЕР	7,85	7,57	
Обзор	9	8	Несмотря на традиционную форму кузова, внутри Chery не просторнее Renault. Материалы отделки в Tiggo 7 Pro дорожные на вид, но впечатление сильно портят некоторые хлипкие детали. По обзорности и грузовым возможностям Chery предпочтительнее.
Эргономика	8	8	
Качество материалов	7	7	
Простор	8	8	
Передние сиденья	8	8	
Задние сиденья	7	7	
Багажник	8	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,8	8,2	
Динамика	8	8	По разгонной и тормозной динамике – паритет. Управлять приятнее «Арканой», по геометрической проходимости она также выигрывает.
Управляемость	7	8	
Тормоза	8	8	
Экономичность	8	8	
Геометрическая проходимость	8	9	
КОМФОРТ	8,0	8,0	
Акустический	7	7	Chery комфортнее в городе, зато Renault позволяет увереннее мчаться по разбитым дорогам и грунтовкам. С точки зрения же акустического комфорта обе модели – мягко говоря, не тихони.
Ездовой	8	8	
Оснащенность опциями	9	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,88	7,92	Arkana побеждает, но в упорной борьбе и далеко не с разгромным счетом. Прогресс в китайском автопроме очевиден!..

Каков итог?

Renault Arkana и Chery Tiggo 7 Pro, участвовавшие в нашем тесте, оказались неожиданно близки по основным потребительским характеристикам. Chery привлекает более современным салоном и более широким списком опций, а также более вместительным багажником. Renault, в свою очередь, приятнее управляется и лучше держит удар на плохой дороге. Кроме того, у «француза» есть полноприводная версия – в российских условиях (да еще в такие снежные зимы, как в сезоне 2021/22) это может оказаться особенно важным.

Нам по совокупности качеств чуть больше понравилась Arkana, но это не была победа «в одну калитку»: Tiggo 7 Pro выступил

более чем достойно, в очередной раз продемонстрировав, какого прогресса добились китайские автопроизводители даже не за 20, а за последние 10–15 лет!

Что же касается ответа на вопрос, вынесенный в заголовок, то ответ по итогам теста таков: выбирая между стилем и практичностью, ничем жертвовать не придется. Автопроизводители сегодня вполне в состоянии предложить покупателю удачный баланс того и другого.



Благодарим компанию «Renault Россия» и дилерский центр «Элан-Моторс», официального дилера Chery в Санкт-Петербурге, за предоставленные на тест автомобили.



Пять новых вентиляторов LUZAR поступили в продажу

Бренд LUZAR выпустил на рынок электровентиляторы охлаждения для Kia Seltos и Nissan Murano, а также электровентиляторы отопителя для Chrysler 300C, Honda CR-V и Peugeot Expert.

Электровентилятор LUZAR для Kia Seltos 2019 модельного года адресован владельцам машин с базовым «атмосферником» 1.6i. Розничная стоимость запчасти составляет 14 670 рублей, сообщает пресс-служба компании-производителя.

Еще один электровентилятор охлаждения предназначен для кроссовера Nissan Murano 2014 м.г. с 3,5-литровым мотором V6. Такой вентилятор доступен в розницу за 22 060 рублей.

Новый электровентилятор отопителя компания теперь выпускает для кроссоверов Honda CR-V 2017 м.г. Эта деталь также подойдет двум «рамникам» от Toyota: пикапу Hilux и внедорожнику Fortuner 2015 м.г. Рекомендованная цена вентилятора – 13 680 рублей.

С расширением ассортимента вентиляторы отопителя стали доступны владельцам близнецов-малотоннажников Peugeot Expert и Citroen Jumpy 2016 м.г. и их пассажирских версий – Peugeot Traveller и Citroen Space Tourer – с двигателями 1.6 HDI и 2.0 HDI. Вентилятор отопителя LUZAR для французских вэнов доступен в розницу за 11 970 рублей. Фирменные вентиляторы отопителя стали доступны также для седанов и универсалов Chrysler 300C 2004 м.г. Цена запчасти в рознице – 5910 рублей ■



Zekert представил новые тормозные колодки для иномарок

Ассортимент бренда Zekert расширился за счет 97 новых артикулов тормозных колодок для актуальных моделей BMW, Hyundai, Kia, Mitsubishi и др.

В частности, как сообщают представители бренда, новые колодки адресованы владельцам седанов BMW 3 Series (G20) 2018 модельного года, 5 Series (G30; в том числе M5 поколения F90) 2016 м.г., кроссоверов X3 и X3 M (G01 и F97 соответственно) 2017 м.г. и др.

Также новые колодки Zekert теперь доступны владельцам Kia Picanto 2017 м.г. и кроссоверов Kia Sportage и Hyundai Tucson 2015 м.г. Кроме того, с расширением фирменного ассортимента в продаже появились тормозные колодки для Mitsubishi Eclipse Cross 2017 м.г., Outlander 2012 м.г. и Pajero Sport 2015 м.г.

Представители бренда сообщают, что все фирменные тормозные колодки сертифицированы по стандартам ECE R90 и SAE J2522. В рамках последнего проводится динамометрический тест, измеряющий эффективность работы фрикционного материала с учетом давления, температуры и скорости автомобиля, оборудованного гидравлическими тормозами.

По заявлению производителя, на всех этапах тестирования колодки Zekert сохраняли стабильный коэффициент трения, эквивалентный показателям оригинальной запчасти ■



BIG Filter доработал конструкцию воздушного фильтра для Renault и Dacia

Представители бренда BIG Filter рассказали о технологических изменениях, которыми подверглись фирменные воздушные фильтры для бюджетных Renault и Dacia.

Чтобы исключить возможность просачивания воздуха в обход фильтрующего материала, объем полиуретанового уплотнителя был увеличен – это позволило надежнее зафиксировать фильтр в корпусе, уточняет пресс-служба BIG Filter.

Кроме того, теперь фильтры выпускаются с новым фильтровальным материалом, благодаря чему выросла эффективность и тонкость фильтрации. В компании уверены, что ресурса фильтра хватит для защиты двигателя на всем межсервисном интервале.

Фильтры наружным диаметром 253 мм (внутренний – 200 мм) и высотой 92,5 мм предназначены для Renault Clio второго поколения, а также для Kangoo, Logan, Megane, Sandero и Symbol (в том числе Thalia для рынка Центральной Европы) первой генерации с 1,4-литровыми двигателями K7J (75 л. с., 112 Нм) и 1,6-литровыми K7M (84–90 л. с., 124–137 Нм). Таким образом, фирменные воздушные фильтры подойдут и для Dacia Logan и Sandero первого поколения, а также Nova, SuperNova и Solenza ■



ДО



ПОСЛЕ

Напкоок будет поставлять шины для электрокара BMW i4

Корейская компания Hankook заключила контракт с BMW на поставку летних шин Ventus S1 evo 3 для четырехдверного электрокупе i4.

Производство электрической «четверки» (с обычными BMW 4 Series электрокар делит около 90% кузовных деталей) на заводе в Мюнхене началось осенью прошлого года, однако первые партии машин были «обуты» в резину Pirelli P Zero. Теперь шины на конвейер будет поставлять и Hankook – как сообщает пресс-служба бренда, для первичной комплектации баварского электрокара была выбрана модель Ventus S1 evo 3.

Третье поколение летней шины Ventus S1 evo было представлено в 2018 году. Ее главными особенностями корейцы называют арамидные волокна, которые призваны увеличить жесткость боковины. Такое решение особенно востребовано на электромобилях, масса которых выше, чем у машин с ДВС (снаряженный BMW i4 весит 2125 кг). Для лучшего сцепления с дорогой, в том числе на мокром покрытии, в составе смеси повышено содержание натурального каучука.

На конвейер BMW шины Hankook поставляются в двух размерностях. Базовым i4 адресованы Ventus S1 evo 3 размерностью 245/45 R18 для передней оси и 255/45 R18 – для задней, а версии с 19-дюймовыми колесами оснащаются шинами 245/40 R19 и 255/40 R19 ■



НАДЕЖНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ КАЖДОГО ПОВОРОТА

Амортизаторы
и опоры амортизаторов,
пневмоподвеска, пружины подвески

CONTROLTORR.DE



Высочайшие демпфирующие свойства за счет новейших технических решений и качества используемых материалов



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Безотказная эксплуатация в тяжелых условиях за счет специального строения штока амортизатора и применения специальных сальников



Морозостойкое масло (работа при температурах до -45° C)



CARBERRY.

Performance for value

StartVOLT представил новые генераторы для популярных иномарок

Бренд StartVOLT объявил о начале поставок 18 новых автомобильных генераторов, в том числе для Ford Focus, Mitsubishi Lancer, Renault Logan и Skoda Octavia.

Как уточняет пресс-служба бренда, новые генераторы предназначены, в частности, для Ford Focus 2011 модельного года с 2,0-литровым мотором. Розничная стоимость узла – 33 160 рублей. С расширением ассортимента генераторы StartVOLT стали доступны также для Chery Tiggo T11 2005 м.г. с двигателем 2.4i, которые подойдут и для Mitsubishi Lancer VIII 2000 м.г. с мотором 1.6i. Цена запчасти – 15 580 рублей.

Список новинок для Renault составляют генераторы для Logan 2007 м.г. и Duster 2011 м.г. с 1,6-литровым «атмосферником» (22 450 рублей) и для более современных Logan и Sandero 2014 м.г. и Lada Largus 2012 м.г. (23 440 рублей).

Больше всего новинок адресовано различным моделям концерна Volkswagen. Генераторы для Skoda Octavia 2013 м.г., Fabia 2014 м.г. и Rapid 2015 м.г. предложены в розницу за 14 670 рублей, а регуляторы напряжения для этих машин доступны за 1985 рублей. Новые генераторы StartVOLT выпускает для Skoda Octavia и Volkswagen Polo с двигателем 1.6i в поколениях 2000 м.г. (17 370 рублей) и 2020 м.г. (17 910 рублей), а также для кроссоверов Tiguan 2007 м.г. и Audi Q3 2011 м.г. «с турбочетверкой» 2.0 TFSi под капотом (33 830 рублей).

Три новинки адресованы владельцам «Опелей»: генератор для Astra 2010 м.г. с атмосферным либо наддувным 1.4 оценен в 27 060 рублей за деталь с пятью ручьями шкива, аналогичная деталь с шестью ручьями шкива (также подойдет для Chevrolet Aveo 300T 2011 м.г.) стоит 26 570 рублей, а генератор для Astra, Aveo и Cruze 2009 м.г. с двигателями 1.6i и 1.8i StartVOLT предлагает за 25 370 рублей.

Еще три артикула предназначены для переднеприводных Toyota RAV 4 2000 м.г. и 2006 м.г. с моторами 2.0i (23 200 и 23 680 рублей) и машин 2006 м.г. с полным приводом (19 320 рублей). Также новинки адресованы владельцам седанов Camry 2015 и 2018 м.г. с базовым 2,0-литровым мотором (27 060 рублей) и Mazda 3 2003 м.г. с двигателями 1.4i и 1.6i (17 930 рублей).

Помимо вышеперечисленных моделей новые генераторы StartVOLT предназначены для двух соплатформенных кроссоверов концерна Hyundai-Kia – Hyundai ix35 2013 м.г. и Kia Sportage 2014 м.г., а также седана Kia K5 2020 м.г. с мотором 2.0 GDi ■



JKIU

ТЕХНОЛОГИЧНЫЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ КАЧЕСТВЕННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ



JKIU.RU

Реклама



САЙЛЕНТБЛОКИ



ВТУЛКИ



ПЫЛЬНИКИ



ОПОРЫ
ДВИГАТЕЛЯ

Каталог TecDoc станет недоступен в России и Беларуси

Компания TecAlliance объявила о приостановке работы каталога TecDoc и связанных с ним сервисов на территории РФ и Республики Беларусь.

«TecAlliance поддерживает ценности и регуляторные решения Евросоюза и действует в соответствии с санкциями, вводимыми ЕС. Мы рассчитываем, что наши клиенты и партнеры следуют по тому же пути», — отмечается в сообщении, разосланном клиентам компании от имени TecAlliance Team (копия письма есть в редакции «Движка»).

Для поставщиков данных TecDoc, сообщается в письме, это означает прежде всего то, что каталог TecDoc Data Package станет недоступен клиентам в Российской Федерации, Республике Беларусь, а также на территории Донецкой и Луганской областей Украины. Кроме того, в указанных странах и регионах перестанет работать онлайн-каталог TecDoc Webservice. В TecAlliance обещают проинформировать российских и белорусских клиентов о возобновлении доступа к сервисам в этих странах либо о появлении новых возможностей для работы с данными TecDoc.

Как сообщили «Движку» в российском представительстве TecAlliance, московский офис компании продолжает поддержку клиентов из стран СНГ по их текущим проектам.

«У „ТекАльянс“ в странах СНГ обширное портфолио клиентов по различным продуктам — TecDoc, TecRMI, TecCom, также местные производители запчастей предоставляют информацию о своей продукции в каталог TecDoc. Наш московский офис продолжает поддерживать их по текущим проектам, — отметил генеральный директор ООО «ТекАльянс» Роберт Швед. — В соблюдение актуальных ограничений со стороны Европейского союза TecAlliance GmbH скорректировал имеющиеся данные. Мы действуем в рамках действующего законодательства и рассчитываем на то же самое со стороны наших партнеров».

Каталог TecDoc представляет собой базу данных оригинальных автозапчастей и кросс-кодов, по которым можно проверить соответствие оригинальных деталей и доступных на рынке аналогов. Отсутствие доступа к подобному каталогу может значительно осложнить работу участникам рынка послепродажного обслуживания автомобилей ■



Metaco выпустил на рынок новую автохимию

Ассортимент бренда Metaco пополнился новым очистителем кондиционера, синтетической адгезионной смазкой и двумя артикулами подшипниковых смазок.

Новый очиститель кондиционера поставляется в аэрозольном баллоне емкостью 210 мл и предназначен для обслуживания и дезинфекции автомобильных кондиционеров. В компании сообщают, что такой очиститель подойдет для ежегодной профилактики системы кондиционера.

Как и фирменный очиститель кондиционера, смазка продается в 210-миллилитровом аэрозольном баллоне. Фирменная смазка сохраняет свою эффективность при температуре от -30 до +180 °С, а после испарения растворителя смазывающий слой способен продолжать действовать в течение продолжительного времени, заявляют представители бренда.

Ассортимент смазок для подшипников расширен за счет двух новых артикулов: многоцелевая подшипниковая смазка доступна в виде стик-пакета (80 г) либо в виде картриджа (350 г). В Metaco заявляют, что фирменная смазка для подшипников имеет высокую окислительную стабильность и призвана защитить узлы трения при резких скачках температуры.

Смазка предназначена для применения в компонентах шасси, крестовинах карданов, шаровых соединениях и подшипниках ступиц и рассчитана в том числе на экстренные торможения, жаркий климат и плохие дороги, уточняют в Metaco. Также новый смазочный материал можно применять в качестве универсальной смазки для подшипников качения и скольжения в промышленных агрегатах ■



Togt готовит 69 новых артикулов деталей подвески для иномарок

Компания Carberry GmbH объявила о предстоящем расширении линейки амортизаторов и деталей для них, выпускаемых под брендом Togt.

В частности, на рынок выйдут амортизаторы для кроссовера Toyota Highlander (в Японии продавался под именем Kluger) 2000 модельного года и Mercedes-Benz E-Class (W212) 2009 м.г. Также ассортимент пополнил опора амортизатора без подшипника для Volkswagen Caddy 2004 м.г., Golf 2003 м.г., Jetta 2005 м.г., Passat 2005 м.г. и Touran 2003 м.г.

Фирменные подшипники опоры амортизатора компания предложит владельцам кроссовера Chevrolet Captiva 2007 м.г. В ближайшее время станут доступны еще 65 артикулов амортизаторов, опор амортизатора, а также подшипников опор.

Корпуса амортизаторов изготавливаются из цельнотянутой бесшовной трубы, сообщают представители бренда, что делает их надежнее аналогов, изготовленных из обычной трубы. В амортизаторах Togt применяются низкотемпературные сальники и масло пониженной вязкости, что призвано повысить устойчивость детали к перепадам температур.

Штоки изготавливаются из углеродистой стали 45, а хромированная поверхность позволяет снизить трение и продлить срок службы детали, заявляют в пресс-службе. На все фирменные запчасти действует гарантия 1 год с момента покупки ■

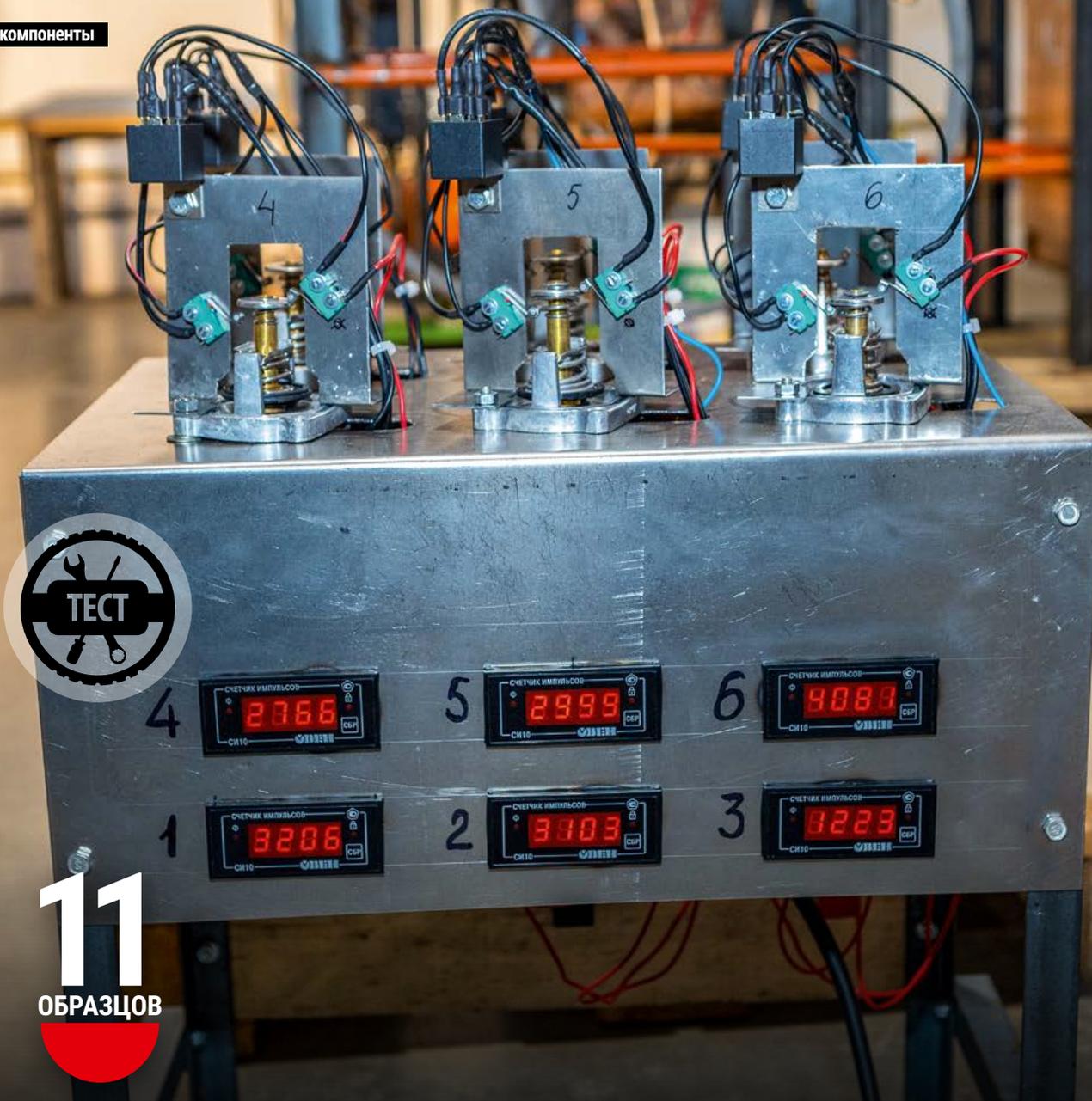


Мягко Плавно Комфортно

Такую езду создают амортизаторы FEBEST



Амортизаторы на все стороны, а также с датчиками ADS
с изменяемой степенью жёсткости



Ресурсный тест термостатов для Chevrolet Cruze



Илья Шельменкин

Автомобильный термостат – деталь, про которую можно смело сказать: мал золотник, да дорог! После холодного пуска двигателя (до тех пор пока он не прогреется) термостат не позволяет охлаждающей жидкости поступать в радиатор – открывается он только после прогрева мотора. При исправном работающем термостате двигатель разогревается быстрее, а его износ уменьшается. «Движок» решил испытать на ресурс 11 термостатов для автомобиля, который когда-то был одним из бестселлеров на нашем рынке, – Chevrolet Cruze.

В конструкции этой машины используется термостат с так называемым электронным управлением. По сути, это термонагревательный элемент, встроенный в капсулу с термоактивным воском (церезином), который многие путают с терморезисторным датчиком температуры. Так как одной из наиболее частых причин выхода подобной конструкции из строя является перегорание нагревающей спирали, основной акцент при проведении ресурсного теста мы сделали на проверку количества срабатываний перепускного клапана именно за счет включений нагревательной спирали.

Испытанные образцы

AT 4104-200TH

2520 ₺



Dominant OP63380018

6749 ₺



ERA 350397A

7631 ₺



Fenox TS100

3584 ₺



Hoffer 8192767

8489 ₺



Kortex KTH028

4606 ₺



LUZAR LT 0550

3265 ₺



Patron PE21092

5063 ₺



Ruei RUN60502

9193 ₺



Stellox 23-40173-SX

2732 ₺



Vernet TE6983.105J

6713 ₺



Все указанные цены являются ориентировочными и действительны на период подготовки материала (середина апреля 2022 г.)

Испытания



Методика испытаний

Перед началом испытаний каждый термостат проверялся на специальном стенде для снятия характеристики хода перепускного клапана в зависимости от температуры жидкости. Согласно ГОСТу, стенд сначала нагревает жидкость до заданной температуры и обеспечивает интенсивность нагрева воды после 60 °С не выше 1 °С в минуту; на стенде предусмотрено устройство для эффективного и постоянного перемешивания жидкости.

Началом открытия считается подъем перепускной тарелки клапана на 0,1 мм. Полный ход перепускного клапана термостата — это перемещение перепускной тарелки клапана на 8 мм. При температуре, превышающей номинальную на 15 °С, полная высота подъема основного клапана не должна отличаться от номинальной более чем на 10%.

Затем термостаты были установлены на стенд ресурсных испытаний, где производилась наработка циклов в следующей последовательности:

- на термонагревательный элемент подавалось питание 12 В, и он нагревал термовоск — происходило открытие термостата;

- при достижении тарелкой клапана высоты полного открытия (8 мм) подача питания на нагревательный элемент прекращалась;

Термостаты в рамках теста были установлены на стенд ресурсных испытаний; проверка проводилась в водоглицериновой смеси

- термостат остывал, при закрытии тарелки клапана срабатывал счетчик наработки циклов, и вновь подавалось питание на термонагревательный элемент.

Через каждые 10 тыс. циклов открытия-закрытия термостат снимался со стенда и снова проверялись характеристики хода перепускного клапана в зависимости от температуры жидкости. Затем мы оценивали ухудшение свойств термостата согласно рекомендациям из ГОСТа: «3.3.19. После испытаний на долговечность (выполнения номинального количества циклов «открытие-закрытие») допускаются следующие отклонения показателей термостатов относительно номинальных значений: температуры начала открытия основного клапана — ± 3 °С; уменьшения величины подъема основного клапана — не более 20%».

Ход испытаний

Перед началом испытаний посмотрим заявленные характеристики термостатов. Заявленная температура начала открытия у всех представленных образцов — 105 °С. Отклонение от номинальной температуры начала открытия основного клапана не должно превышать ± 2 °С.

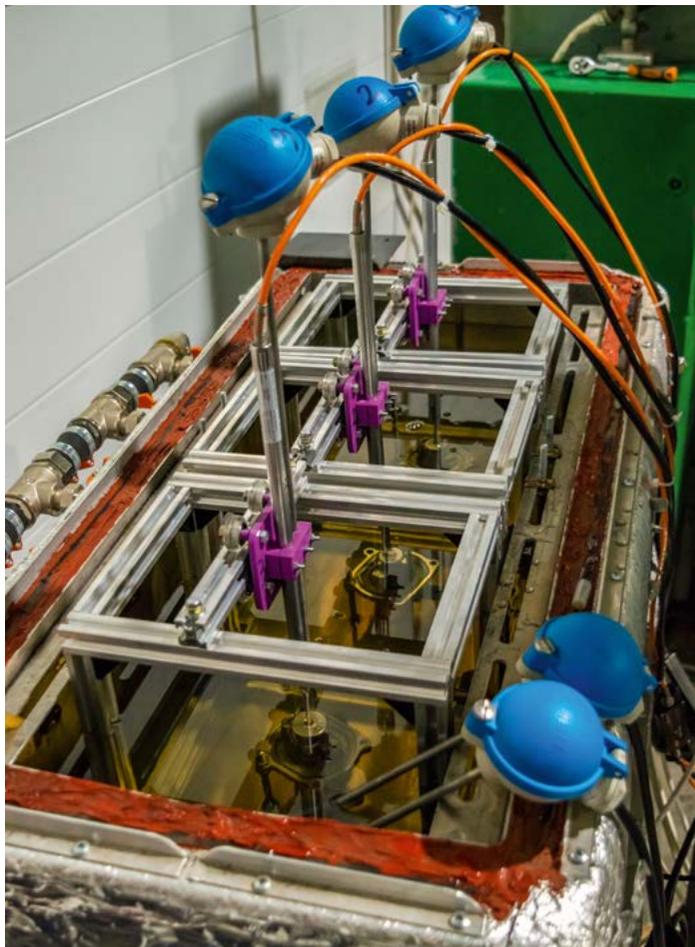
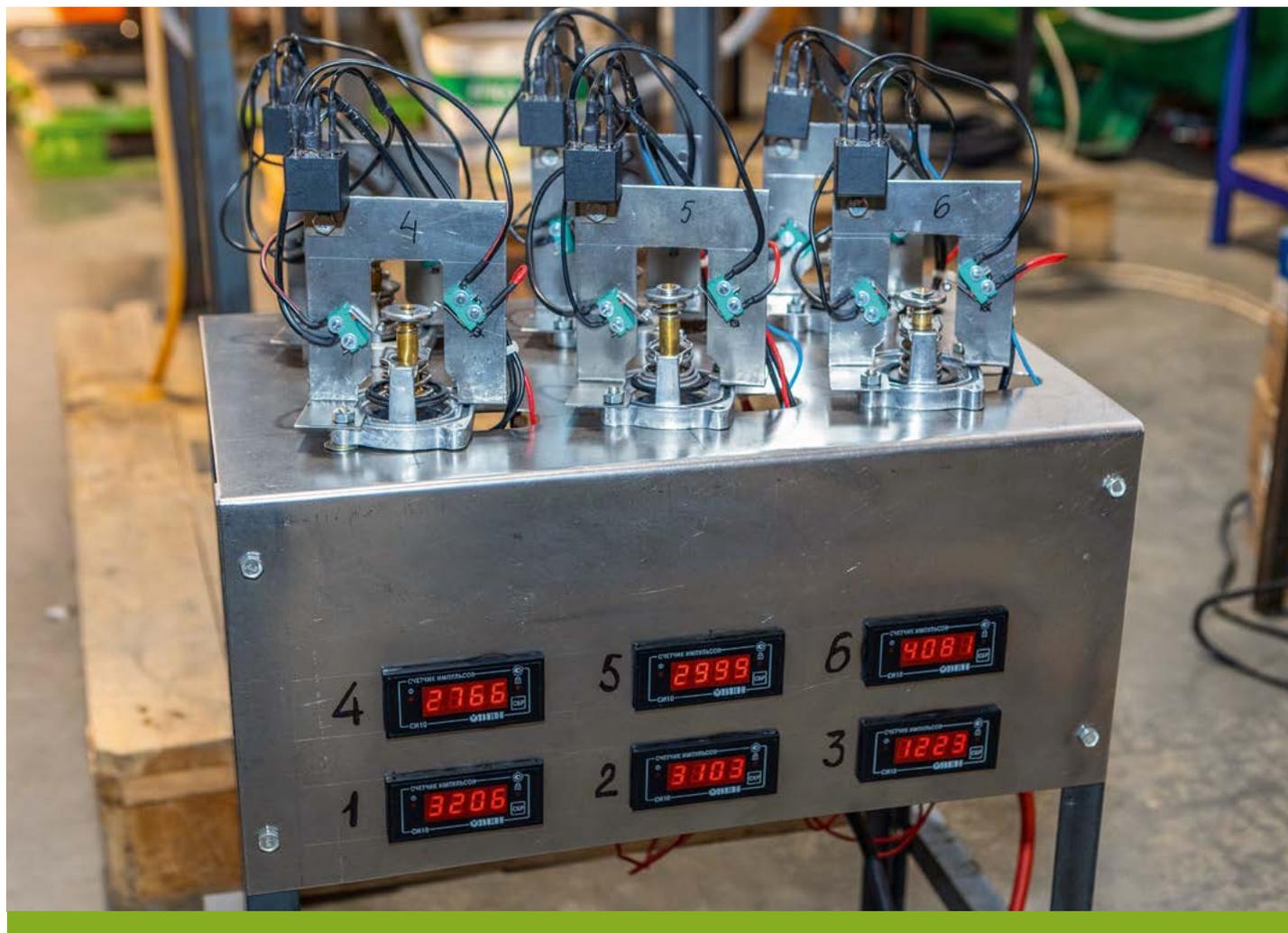


Таблица 1

	Температура начала открытия, °С	Температура при полном ходе клапана (8 мм), °С	Высота открытия клапана при 120 °С, мм
AT	93,4	107,2	12,9
Dominant	100,4	110,9	10,9
ERA	103,5	128,8 (ход 7,5)	6,8
Fenox	103,5	119,8	8,1
Hoffer	102,6	115,2	9,4
Kortex	99,1	106,5	10
LUZAR	106,2	117,8	9,4
Patron	105,7	115,2	8,8
Ruei	95,1	112,2	10,7
Stellox	106,4	115,9	8
Vernet	103,5	115,7	10,8

Таблица 2

	Температура начала открытия, °С	Высота открытия клапана при 120 °С, мм
AT	95,5	11,8
Dominant	100	10,3
ERA	102,2	5,3
Hoffer	101,7	8,8
Kortex	99,1	9
LUZAR	107,3	9,1
Patron	105,7	7,6
Ruei	95,0	9,7
Stellox	105,2	7,4
Vernet	103,3	9,9



У термостата **Kortex** между тарелкой клапана и корпусом в холодном состоянии виден зазор, что означает свободное прохождение воздуха и жидкости.

У термостатов **AT** и **Ruei** явно установлены термоэлементы с температурой начала открытия 95 °С вместо положенных 105 °С.

Dominant, Hoffer, Kortex не укладываются в допустимый диапазон температуры начала

открытия, который составляет не более 2 °С.

Перепускная тарелка термостата **ERA** при достижении контрольной точки 120 °С не уложилась в допустимое уменьшение высоты подъема (10%) и не смогла подняться выше 7,5 мм даже при достижении температуры свыше 128 °С.

После снятия начальных характеристик термостаты были

установлены на стенд ресурсных испытаний. После наработки 8080 циклов произошла остановка термостата **Fenox** — при осмотре обнаружилось, что из термоэлемента вытек расплавленный церезин. Все остальные термостаты отработали по 10 тыс. циклов и были повторно проверены на характеристики открытия.

После цикла ресурсных испытаний термостат **ERA**, который

изначально имел недостаточную высоту подъема, потерял еще 1,5 мм хода перепускной тарелки. Вследствие небольшого проходного сечения для пропуска жидкости из-за маленькой высоты открытия перепускного клапана возникает риск перегрева двигателя — использовать такой термостат может быть опасно.

Каков итог?

При анализе полученных результатов стало очевидно, что только четыре из 11 испытанных образцов соответствуют заявленным параметрам и требованиям ГОСТа.

Образцы **LUZAR, Patron, Stellox** и **Vernet** прошли весь комплекс испытаний без замечаний.

Детали марок **AT, Dominant, Hoffer, Kortex, Ruei** не соответствуют заявленной температуре начала открытия перепускного клапана термостата. Производители, скорее всего, сэкономили, используя термоэлементы с пониженной температурой.

У **ERA** выявилась пониженная высота открытия перепускного клапана, которая уменьшается во время эксплуатации, — высок риск перегрева двигателя. При этом заявленная стоимость изделия весьма высока.

Резко потекший термовоск из термоэлемента изделия **Fenox** гарантированно приведет к перегреву двигателя! Это единственный термостат, который не смог пройти ресурсные испытания. К тому же цена его явно завышена.

Результаты целого ряда проведенных нами в последнее время тестов автокомпонентов, к сожалению, не радуют. Качество представленных на российском рынке деталей таково, что покупка запчастей все больше напоминает лотерею.

Меняем опоры двигателя



с использованием компонентов Jikiu



Вадим Аскарлов

Для начала вспомним, какую функцию выполняют опоры двигателя. Несмотря на то что напрямую данные детали не играют роли в обеспечении безопасности движения, они имеют важнейшее значение в конструкции автомобиля, поскольку отвечают

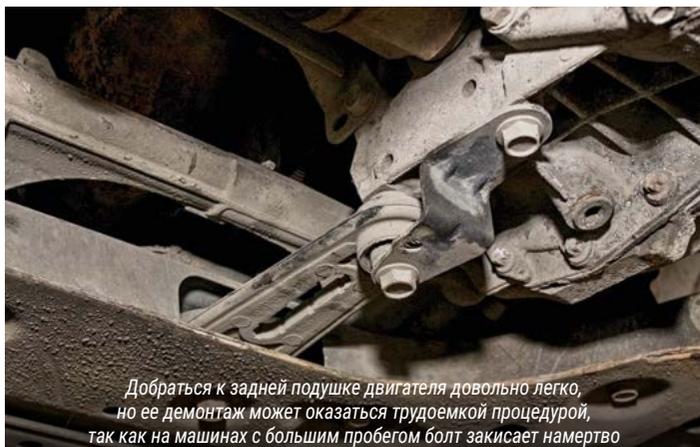
Одна из самых серьезных нагрузок, выпадающих на современный автомобиль, — это вибринагрузка, которая из-за несовершенства покрытия наших дорог довольно быстро разрушает различные резинотехнические элементы. Чаще всего в подобных случаях мы привыкли слышать о быстром выходе из строя разных сайлентблоков и втулок в конструкции подвески, но в автомобиле есть еще целый ряд иных узлов, которые хотя и не так часто, но все же подвергаются износу из-за вибринагрузки. Один из таких элементов — опоры двигателя. Журнал «Движок» выяснил у специалистов бренда Jikiu, как правильно менять опоры мотора и понаблюдал за процессом их замены на седане Nissan Tiida.

за поглощение вибраций. Подобный функционал, во-первых, позволяет водителю чувствовать себя комфортно, а значит — быть

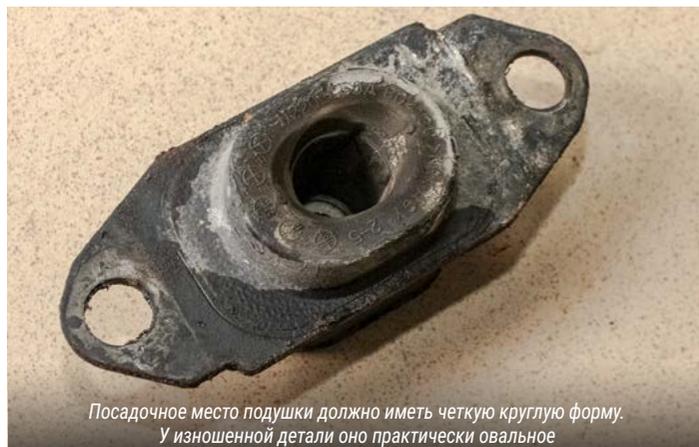
максимально сосредоточенным на дорожной обстановке, а во-вторых — помогает уменьшить нагрузку на двигатель и на-

весное оборудование. Все-таки в случае наезда на препятствие или глубокой выбоины плохо придется не только подвеске, но и всем элементам под капотом, так что двигатель нуждается в амортизации не меньше остальных узлов.

Опоры двигателя бывают нескольких видов: гидравлические (внутри которых содержится особая жидкость); сухие резиновые (литые) и вакуумные (степень жесткости которых меняется под воздействием вакуумного насоса), которые, кстати, уже практически не используются. Есть также и электромагнитные



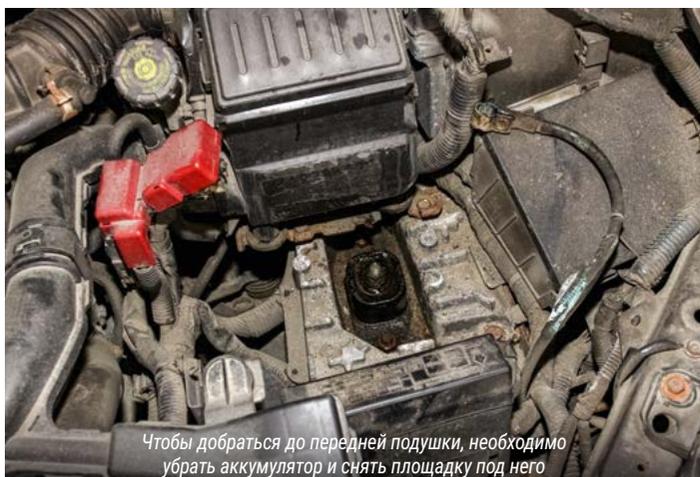
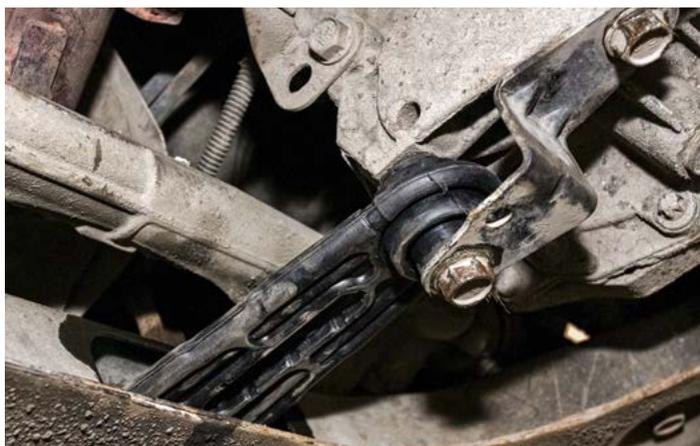
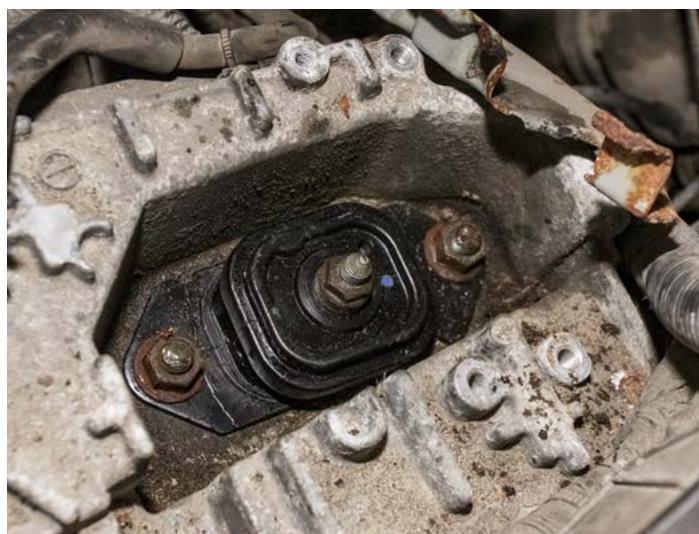
Добраться к задней подушке двигателя довольно легко, но ее демонтаж может оказаться трудоемкой процедурой, так как на машинах с большим пробегом болт закисает намертво



Посадочное место подушки должно иметь четкую круглую форму. У изношенной детали оно практически овальное



За 200 тысяч км пробега резиновые элементы подушки практически потеряли демпфирующие свойства



Чтобы добраться до передней подушки, необходимо убрать аккумулятор и снять площадку под него

опоры, которые работают под контролем специальной электронной системы. Последние стали особенно популярны в недавнее время среди премиальных марок автомобилей, но, ввиду сложности строения и высокой стоимости, в сегменте Aftermarket представлены крайне редко.

Гидравлические опоры наиболее часто встречаются на рынке и устроены таким образом, что пространство внутри резинового изделия заполняется специальной густой жидкостью. При деформации детали она начинает давить на компенсационную камеру с воздухом, вследствие чего та уходит вниз. Таким образом и гасятся мельчайшие колебания.

Технические специалисты бренда Jikiu рекомендуют в случае износа даже одной из опор двигателя менять все опоры разом, то есть комплектом. Кстати, одним из признаков выхода из строя опор может стать под-

вижность штока. В нормальном состоянии он должен оставаться фиксированным.

Можно ли произвести замену гидравлических опор на обычные резиновые? Да, в некоторых случаях это допустимо. Кроме того, специалисты Jikiu отмечают, что все подушки нужно диагностировать на подъемнике и при замене данных деталей стоит также обратить внимание на состояние сайлентблоков передних рычагов, потому что при демонтаже опор двигателя к ним открывается полный доступ. Не стоит забывать, что процесс замены имеет свои нюансы. К примеру, в ряде случаев финальная затяжка производится только после тестового запуска мотора.



Благодарим СТО «Корд» (Ленинградская обл., г. Тосно, Московское шоссе, д. 7) за помощь в подготовке материала.



Роман Зубко

Масляные фильтры: виды, особенности конструкции и замены

Работает масляный фильтр относительно просто: основная его задача — пропускать через фильтрующий материал жидкость, которую необходимо фильтровать (в данном случае — масло). Для этого сам этот материал укладывается таким образом, чтобы получить максимальную площадь поверхности при минимуме объема. Дальше — вопрос герметизации данной системы, чтобы не было оттока масла мимо фильтровального материала. Соответственно, все остальные детали работают на то, чтобы он аккуратно прилегал и в нужных местах герметизировался, за единственным исключением в виде клапана, который обеспечивает байпас.

При запуске холодного двигателя масло первое время слишком вязкое, чтобы пройти через систему фильтрации. Поэтому во избежание масляного голодания применяется специальный клапан, который пропускает масло мимо фильтра в течение первых нескольких секунд после холодного пуска двигателя.

Укладывается фильтровальный материал максимально компактно, с тем чтобы, во-первых, сам фильтр уместился в весьма

Как подмазать, чтобы поехать

О том, что не подмажешь — не поедешь, мы знаем из старой русской поговорки. Но для эффективной работы системы смазки автомобильного двигателя необходим качественный и надежный масляный фильтр. Как устроены и как работают современные масляные фильтры? Какие требования к фильтровальным материалам предъявляются производителями автомобилей и автокомпонентов? Можно ли продлить жизнь мотору правильным подбором фильтра? Об этом и многом другом «Движку» рассказали технические специалисты компании «БИГ Фильтр».

Изучаем
конструкцию
современных
масляных
фильтров

ограниченном пространстве под капотом, а во-вторых — чтобы обслуживание машины было как можно более простым (открутил старый фильтр — прикрутил новый, и не нужно каких бы то ни было дополнительных манипуляций).

Тем не менее все более широкое распространение в последнее время получают бескорпусные фильтры. С чем это связано? По мнению специалистов «БИГ Фильтр», за этим стоит прежде всего тенденция к снижению материальных затрат: в случае с фильтром, поставляемым в виде сменного картриджа, не нужно выпускать металлический корпус, который, по сути, является одноразовой деталью. Кроме того, это удешевляет производство, так как довольно сложные операции по сборке деталей фильтра в компактном корпусе в случае с картриджем не нужны. Сам корпус при использовании сменной вставки производитель должен предусмотреть непосредственно в автомобиле, и это сложнее в плане



компоновки, поскольку механику, обслуживающему машину, необходим более-менее свободный доступ к такому фильтру.

В целом быстрее и проще менять корпусный фильтр (или, как его еще называют, spin-on): по словам специалистов «БИГ Фильтр», это можно сделать даже в гараже, не оборудованном ямой. Ну а в случае со сменной вставкой до нее еще нужно добраться (и знать, где она находится), а также иметь в виду, что заменяемая деталь вся покрыта маслом. Так что механик, меняющий фильтр в виде сменного картриджа (или вставки), должен быть обучен тому, как это делается на том или ином автомобиле.

Фильтрующие материалы и требования к ним

Со стороны автопроизводителей главное требование таково: чем сложнее двигатель, чем выше степень его форсировки (особенно если он еще и с турбонаддувом), тем более мелкие частицы требуется улавливать при фильтрации масла (и тем в больших объемах они в это масло поступают). В турбированном двигателе давление выше, а поршневые кольца не герметичны, поэтому в картер летит больше сажи и большее ее количество оседает в масле. Иными словами, частицы – более мелкие и скапливаются они в большем объеме, чем в случае с атмосферными двигателями.

Для очистки масла в турбомоторах, как отмечают специалисты



«БИГ Фильтр», необходимы более плотные фильтрующие материалы с меньшим диаметром ячеек. Кроме того, требуется большая их площадь, поскольку отфильтрованные загрязнения забивают ячейки фильтрующего

материала, постепенно снижая его пропускную способность.

Ранее, в 2021 году, как уже сообщал «Движок», в рамках партнерской конференции «БИГ Фильтр», о требованиях автопроизводителей к фильтрующим материалам рассказывали представители компании Ahlstrom-Munksjo – поставщика BIG Filter. По приведенным ими данным, в области современных систем автомобильной масляной фильтрации требуется меньший объем двигателей требует повышенной пропускной способности и эффективности фильтра при более низком перепаде давления; для применяемых автопроизводителями все более





агрессивных масел требуются материалы с более высокой химической стойкостью и более низким начальным значением перепада давления; более длительные интервалы обслуживания, в свою очередь, требуют материалов с высокой пылеулавливающей способностью, хорошей стабильностью гофры и более длительной стойкостью к горячему маслу.

В качестве основного фильтрующего материала, по словам специалистов «БИГ

Фильтр», сегодня по-прежнему применяется фильтровальная бумага, однако прогресс на месте не стоит. Бумага, используемая в современных фильтрах, — многослойная и рифленая, что опять же позволяет увеличивать площадь поверхности, не наращивая радикально объем готовой детали. При изготовлении фильтровальной бумаги применяется множество полимерных пропиток, позволяющих задерживать разного рода загрязнения, пропуская при этом масляные

частицы. Если же сравнивать бумагу, применяемую в современных фильтрах, с бумагой, которая использовалась в компонентах прежних поколений, то в последнее время для ее изготовления применяется все больше разного рода синтетических материалов.

Тот факт, что автопроизводители все чаще рекомендуют для своих машин маловязкое масло, по мнению специалистов «БИГ Фильтр», частично облегчает жизнь производителям фильтров. В частности, с точки зрения под-

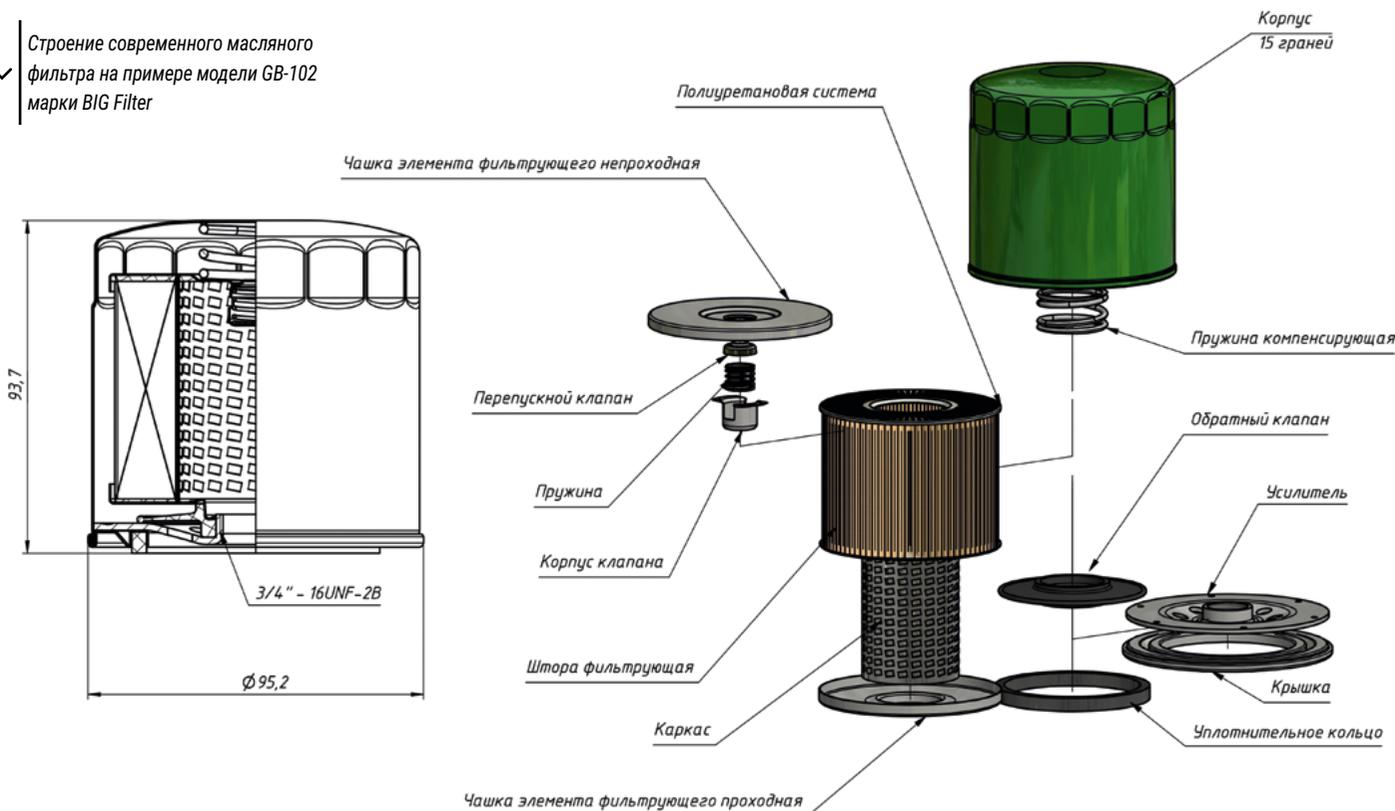
бора фильтрующего материала. Причина в том, что такое масло легче проходит сквозь ячейки фильтровального материала. Соответственно, и плотность таких ячеек может быть меньше. Кроме того, при использовании маловязкого масла меньше становится перепад давления на самом фильтре. Что же до самого загрязнителя, то он остается тем же самым, а фильтр в любом случае должен выдерживать тот же межсервисный пробег.

Как подобрать фильтр для автомобиля с пробегом

Все известные производители фильтров в любом случае смотрят на применимость деталей для тех или иных моделей автомобилей. Проверяются требования, предъявляемые к оригиналу, учитываются конструкция фильтра и особенности применяемых материалов. И после этого изготавливается полный аналог.

Поэтому главное, на что следует ориентироваться при замене фильтра, — это информация производителя детали о ее применимости. Опираясь на какие-то другие данные особого смысла нет, поскольку

Строение современного масляного фильтра на примере модели GB-102 марки BIG Filter



в соответствии с конструктивными особенностями той или иной машины.

Масло и фильтры на электрокарах (как и в коробках передач) не надо менять раз в год (они служат несколько лет), да и объем загрязнений в них меньше. Поэтому конструкторы стараются вписать фильтры в плотную «упаковку» корпусов деталей привода и они не делаются быстросъемными.

Каков итог?

В качестве заключения еще раз напомним о необходимости чаще менять масло по мере увеличения пробега автомобиля. Каким бы качественным ни был используемый фильтр, масло по мере его работы в рамках межсервисного пробега в любом случае накапливает продукты износа и загрязняющие частицы

применимость фильтра зависит от множества нюансов (вплоть до того, насколько жесткими должны быть клапаны и на какое давление рассчитан байпас). И, чтобы достоверно утверждать, что фильтр можно использовать на том или ином автомобиле, производители все это проверяют.

Что же касается ресурса двигателя, то он зависит от множества факторов и по большому счету представляет собой лотерею. Но, выбирая те же фильтр и масло, пусть более дорогие, но от проверенных производителей, автовладелец снижает вероятность ошибки и внепланового визита в сервис.

Самый же простой способ увеличить ресурс мотора, уверены специалисты «БИГ Фильтр», — менять масло и фильтр чаще. Например, если стандартный предписанный производителем межсервисный пробег составляет 15–20 тыс. км, производить замену масла лучше после 10 тыс. км. Тем более что для автомобилей возрастом от пяти лет и выше, как правило, шире ассортимент расходников, да и цены зачастую ниже, так что более частая замена масла не так сильно бьет по карману. Детали двигателя в «возрастных» автомобилях обычно существенно изношены, в картере скапливается большее количество загрязни-

телей, и большее их количество поступает из цилиндров.

Система фильтрации на электромобилях: в чем отличие от моделей с традиционными ДВС

Электрификация — глобальный тренд в современном автопроме, и мы, естественно, не смогли пройти мимо этой темы в разговоре со специалистами российского производителя фильтров. По их словам, система фильтрации на электромобилях, по сути, представляет собой аналог системы фильтрации трансмиссионных жидкостей в автоматических коробках

передач на машинах с традиционными ДВС.

Ни там ни там здесь нет вращающегося на огромных оборотах коленвала или летящей в масло сажи, но тоже есть трущиеся детали, есть трансмиссия и ее износ. Соответственно, масло, залитое в систему, необходимо фильтровать. Но если масло в двигателе (и фильтр) желательнее менять каждые 10 тыс. км, поэтому саму систему замены делают удобной и во многом унифицированной, то в случае с трансмиссиями и электромобилями фильтры и системы смазки менее универсальны и в гораздо большей степени выполнены

и, соответственно, теряет свои изначальные свойства. Исправить ситуацию можно лишь более частой заменой масла. Ну а правильно подобранный фильтр станет дополнительным (наряду с маслом) фактором, способствующим увеличению ресурса мотора.

Сама же необходимость менять масло каждые 10–15 тыс. км исчезнет лишь с ДВС как таковыми — в результате так называемого «зеленого перехода» в автоиндустрии. Но это, как писали классики, уже совсем другая история...



Как бороться с контрафактом



Роман Зубко

В № 103, за февраль нынешнего года, мы уже рассказывали о том, насколько серьезна на российском рынке автозапчастей проблема контрафактных деталей и как ее решают компании-производители. На сей раз мы решили изучить опыт борьбы с контрафактом и подделками одного из участников рынка подробнее: информацией о том, как ведется работа в данном направлении, с «Движкой» поделились представители компании «Авто-МС» — официального дистрибьютора бренда Febest на территории РФ и стран ЕАЭС.

Впервые компания столкнулась с проблемой поступления контрафактных деталей на российский рынок в 2016 году. «С тех пор мы стараемся оперативно отслеживать появление таких деталей и принимать соответ-

Изучаем опыт бренда

FEBEST
A U T O P A R T S

ствующие меры по их изъятию из торгового оборота. Зачастую качество изделий, которые пытаются выдать за известный бренд, не имеет ничего общего с качеством оригинальных деталей Febest», — рассказал «Движке» представитель бренда.

В контрафактном исполнении, по его словам, имеют место и несоответствие геометрических размеров, и конструктивные изменения деталей. «Например, нами была изъята из оборота деталь — крестовина карданного вала для Toyota RAV4 — под нашим артикулом AST-ACA33. Изделие было выпущено каким-то непонятным изготовителем, но находилось в коробке с маркировкой Febest», — продолжает сотрудник «Авто-МС».

«Контрафактная запчасть имела одну особенность: в комплекте с ней шла пресс-масленка для смазки крестовины. Но в оригинале она отсутствует, крестовина отдельно не производится, а по-

ставляется только с карданным валом в сборе. На момент производства этой детали, еще на кузове ACA33, мы просчитывали варианты установки пресс-масленок в определенные крестовины карданных валов для продления срока эксплуатации, но расчеты во всех случаях показывали ослабление корпуса детали за счет отверстия под пресс-масленку и каналов для смазки внутри крестовины, поэтому мы и остановились на варианте производителя, а эксплуатация детали в таком исполнении (с пресс-масленкой) однозначно повлечет за собой серьезные последствия», — отмечает представитель Febest.

В настоящее время, как сообщают в «Авто-МС», компании известны факты подделки деталей марки в разных товарных группах. Прежде всего это рычаги подвески, рулевые тяги, шаровые опоры, ремкомплекты суппортов, сайлент-блоки. В большинстве выявленных случаев специали-

сты компании легко определяли контрафактные детали по упаковке. «Чаще всего они упаковывались в пакет и на него клеился обыкновенный бумажный стикер, на котором был артикул, но качество упаковки, как и самого изделия, во всех случаях оставляло желать лучшего», — рассказывает представитель компании.

Однако в последнее время распознать контрафакт бывает не так уж и просто, о чем «Движке», напомним, говорили не только специалисты «Авто-МС», но и другие участники рынка. «Попадались экземпляры в коробках, очень похожих на фирменные коробки Febest, даже с наклеенными голограммами, которые мы используем для защиты от подделок», — отметил представитель бренда.

В 2019 году в «Авто-МС» запустили ребрендинг запчастей Febest. В частности, была улучшена индивидуальная упаковка изделий. «Помимо этого, сделаны



серьезные шаги по улучшению качества продукции, все больше товарных групп мы маркируем лазерной гравировкой. Комплекс этих мер, безусловно, дает результат по снижению объема контрафактной продукции», — утверждают в компании.

Узнавать о появлении в продаже контрафактной и поддельной продукции в «Авто-МС» стремятся как можно раньше, чтобы подделки не попали к конечному потребителю. Тем не менее представители компании признают, что в их практике были случаи, когда о такого рода продукции специалисты узнавали из претензий автовладельцев. Вместе с тем основная масса подделок изымается из торгового оборота до момента их продажи. В этом помогает специальная программа мониторинга, а часть продукции обнаруживается в ходе регулярных совместных рейдов с участием правоохранительных органов.

Какие меры борьбы с распространением контрафакта на рынке автозапчастей предпринимаются сегодня в России на уровне руководства страны и регионов и насколько они эффективны? Об этом «Движку» рассказал юрист компании «Авто-МС» Денис Сергеев.

Борьба с распространением контрафакта — это прежде всего

прерогатива правообладателя, поскольку именно регистрация товарного знака (далее — ТЗ) в **Роспатенте** дает право не только на распоряжение, владение и пользование, но и на запрет использования ТЗ третьими лицами. В случае если третьи лица отказываются в добровольном порядке прекратить нарушение исключительных прав на ТЗ, правообладатель вправе обратиться в **суд** за взысканием компенсации, принудительным уничтожением за счет нарушителей товаров, этикеток, вывесок и т. д. Стоит отметить, что

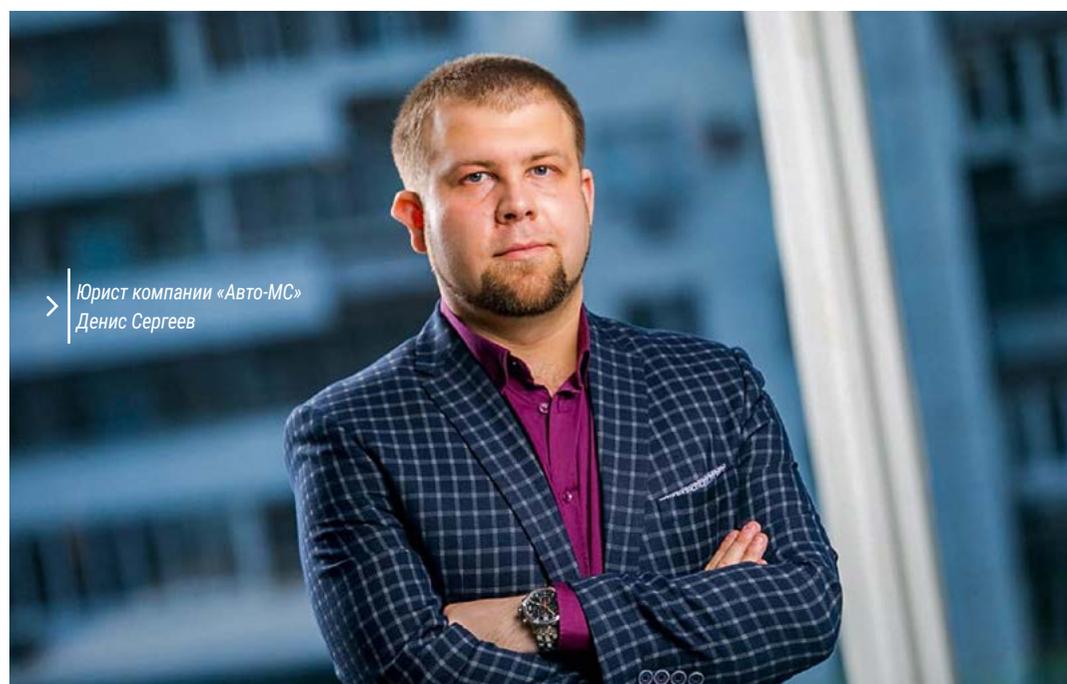
нарушением исключительных прав на ТЗ является не только полное (добуквенное) сходство, но и сходное до степени смешения название бренда.

Если контрафактная продукция поступает из-за рубежа, очень действенным способом пресечения является внесение ТЗ в Таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности (ТРОИС). При этом внесение ТЗ в **ТРОИС** возможно только в случае, если уже были прецеденты нарушения исключительных прав на территории РФ либо контрафакт был выявлен таможенными органами.

Правообладатель также вправе обратиться в **правоохранительные органы** с заявлением о привлечении нарушителя к административной или уголовной ответственности. Административная ответственность, по словам юриста «Авто-МС», предусматривает наложение штрафа, уголовная — штраф, принудительные работы, лишение свободы, конфискацию контрафактных товаров, а также материалов и оборудования, используемых для их производства, и иных орудий.

Каков итог?

Таким образом, подытоживает Д. Сергеев, государство в лице Роспатента, органов правосудия, правоохранительных и таможенных органов готово оказывать правообладателям весьма широкое содействие по защите их исключительных прав на товарный знак. «Стоит отметить, что с недавнего времени государственной защите товарных знаков на территории РФ подлежат не только российские товарные знаки, но и товарные знаки, зарегистрированные в Республике Беларусь, что дает нашим ближайшим соседям дополнительный стимул выйти на российский рынок», — заключает юрист.



Юрист компании «Авто-МС»
Денис Сергеев

Глава Daimler Trucks предупредил о росте цен на электрические грузовики



Без государственного субсидирования стоимость грузовиков на электротяге может никогда не сравняться с ценой дизельных аналогов, считает CEO Daimler Trucks Мартин Даум.

По словам топ-менеджера, к очередному витку роста цен на необходимые для производства аккумуляторных батарей материалы привел вооруженный конфликт на территории Украины. «Стоимость всех компонентов силовой установки обычного грузовика – двигателя, коробки передач, топливной системы и системы охлаждения – не превышает 25 тыс. евро, – приводит слова г-на Даума Financial Times. – Но какую батарею можно создать за эту сумму? Даже если ее цена упадет до 60 долларов за киловатт-час, а мне нужно 400 кВт-ч, то стоимость одних только аккумуляторных ячеек составит 24 тыс. евро». Глава Daimler Trucks считает, что в переходе на экологичный транспорт автопроизводителям должно помочь государство: «без субсидий цена электрического грузовика всегда будет выше, чем грузовика с ДВС».

По информации издания, сейчас цена электрического Mercedes-Benz Actros в Европе в три раза превышает стоимость обычного «Актроса» и в ближайшее время эта разница не уменьшится. За прошлый год стоимость кобальта и лития выросла больше чем в два раза, а никель подорожал на 40%. Результаты исследования Bloomberg предсказывают, что цена за киловатт-час опустится ниже 100 долларов не раньше 2024 года.

В сложившейся ситуации боссы Daimler Trucks готовы переключить основное внимание на водородный транспорт. «Технология топливных ячеек требует гораздо меньше материалов, – считает г-н Даум. – К тому же мы не будем конкурировать за эти материалы с крупными производителями легковых автомобилей» ■

Trialli расширил ассортимент компонентов сцепления для ЗИЛ и МТЗ

Ассортимент запчастей Trialli расширили два новых артикула: комплект сцепления для трактора МТЗ 80/82 и муфта выключения сцепления для самосвалов ЗИЛ.

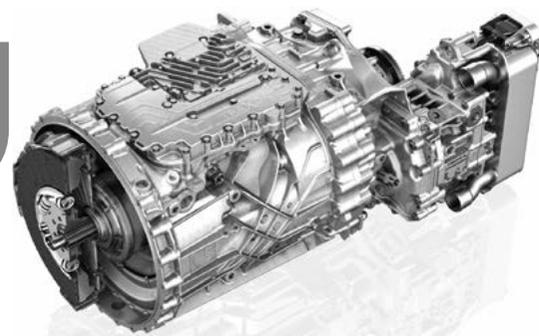
В ассортименте бренда Trialli уже есть комплекты сцепления для «Беларуса» с двигателями Д-240 и Д-243, однако раньше в набор компонентов не входила механическая муфта выключения сцепления, которая предлагается отдельно за 2580 рублей.

В новом наборе она предусмотрена, хотя цена выросла не столь значительно: 32 700 рублей вместо 31 570 рублей за комплект Trialli без муфты. Гарантийный срок комплекта – 1 год или 1000 мото-часов.

Кроме того, в фирменном каталоге появилась муфта выключения сцепления для самосвалов ЗИЛ-130, ЗИЛ-3250, ЗИЛ-4331, ЗИЛ-4421, ЗИЛ-4945 и ЗИЛ-5301, а также различных модификаций. Стоимость запчасти – 1570 рублей. Гарантия составляет 1 год или 30 тыс. км пробега ■



Завод ZF в Германии выпустил пятисоттысячную коробку передач Трахоп



Роботизированная «механика» ZF Трахоп отмечает производственный юбилей: на заводе во Фридрихсхафене был выпущен экземпляр с номером 500 000.

Завод на юго-западе Германии начал выпускать «Траксоны» в 2014 году, роботизированная «механика» является наследницей представленной еще в 2003-м модели AS Tronic.

Ключевой фактор успеха коробки – модульная масштабируемая конструкция, которая позволяет использовать как однодисковое, так и двухдисковое сцепление. Кроме того, «робот» ZF может оснащаться коробкой отбора мощности и 120-киловаттным электромотором для гибридных модификаций. В зависимости от типа и назначения грузовика Трахоп может иметь 12 или 16 передач, обе версии также доступны с прямой и повышающей передачами. Коробка может «переваривать» до 3000 Нм крутящего момента.

Еще одной интересной особенностью «Траксона» является система PreVision – с помощью данных навигатора коробка подбирает нужную передачу в зависимости от типа местности. Представители ZF сообщают, что при прочих равных условиях грузовик с Трахоп на 8% экономичнее, чем с традиционной «механикой».

На самом деле число выпущенных коробок «Траксон» уже давно перевалило за полмиллиона единиц: помимо немецкого завода роботизированную МКП производят предприятия ZF в Цзясине (КНР) и Сорокабе (Бразилия) – туда из Фридрихсхафена поставляют частично собранные коробки.

Добрался флагманский «робот» ZF и до российского автопрома: магистральный тягач КАМАЗ-54901 оснащен 12-ступенчатой версией Трахоп. Однако сейчас немецкие партнеры приостановили сотрудничество с КАМАЗом из-за санкций: последний тягач поколения K5 с импортными комплектующими сошел с конвейера в апреле, а возобновить производство машин на отечественных узлах удастся не раньше чем в 2023 году ■

Таможня задержала контрафактные фильтры КАМАЗ из Китая

Более тысячи контрафактных масляных и топливных фильтров с товарными знаками КАМАЗ задержала Балтийская таможня.

Как передает пресс-служба КАМАЗа, таможенная стоимость ввозимого контрафакта составила 3 641 660 рублей.

Получателем товара (декларантом) значилось ООО «МАК КОМ», расположенное в Выборге Ленинградской области. Уточняется, что на неоригинальные детали были нанесены товарные знаки КАМАЗ, а контейнер с запрещенным грузом был ввезен из КНР. Сходство размещенных на контрафактных фильтрах обозначений с оригинальными камазовскими товарными знаками подтвердило экспертное заключение ЦЭКТУ Санкт-Петербурга.

По решению суда компанию «МАК КОМ» оштрафовали на 50 тыс. рублей в соответствии с ч. 1 ст. 14.10 КоАП РФ («Незаконное использование средств индивидуализации товаров»). Всю контрафактную партию – таможенники насчитали 1078 фильтров сомнительного происхождения – изъяли и передали на уничтожение в установленном законом порядке.

О рисках столкнуться с наводнением рынка неоригинальными запчастями глава КАМАЗа Сергей Когогин предупреждал еще в прошлом году в рамках обсуждения Стратегии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции в РФ до 2025 года. По его мнению, доля рынка контрафактных запчастей, в 2020 году составлявшая 2,4% (27 млрд рублей), в ближайшие годы может вырасти из-за дефицита запчастей и комплектующих на рынке. Кроме того, считает С. Когогин, зачастую отличить оригинальную деталь от аналога могут только специалисты ■



Komatsu остановила завод в Ярославле и поставки спецтехники в Россию

Японская компания Komatsu остановила производство гидравлических экскаваторов и карьерных самосвалов на предприятии ООО «Комацу Мэнүфэкчуринг Рус». Экспорт спецтехники в Россию прекращен из-за нарушений логистических цепочек.

«Из-за ситуации на Украине проблема нарушения логистических цепочек, связанных с Komatsu, остается серьезной, а последствия для финансово-экономической деятельности остаются неопределенными», – сказано в официальном заявлении компании.

В результате поставки машин в Россию будут приостановлены на неопределенный срок. Также компания остановит работу предприятия ООО «Комацу Мэнүфэкчуринг Рус», на котором производятся гидравлические экскаваторы и карьерные самосвалы.

В компании выразили соболезнования всем пострадавшим в результате военных действий на Украине и сообщили, что надеются на скорейшее урегулирование конфликта мирным путем. Komatsu пожертвует 1 млн евро фонду оказания помощи пострадавшим.

Поставки спецтехники Komatsu в Россию начались еще в 1969 году. В 2010-м в Ярославской области был открыт завод ООО «Комацу Мэнүфэкчуринг Рус». Инвестиции компании в российское предприятие оцениваются в 150 млн долларов. С июня 2010 года там выпускаются экскаваторы PC200, PC210NLC, PC220, PC300 и PC400, производственная мощность составляет 3 тыс. машин. В сентябре 2011 года началось производство карьерных самосвалов HD785-7 грузоподъемностью 91 тонна. Мощности завода позволяют выпускать 100 грузовиков ежегодно ■



Mercedes-Benz готовит третью итерацию рядной «шестерки» OM 471 для грузовиков

В октябре 2022 года на рынок выйдут грузовики Mercedes-Benz Actros и Arocs с модернизированными двигателями OM 471.

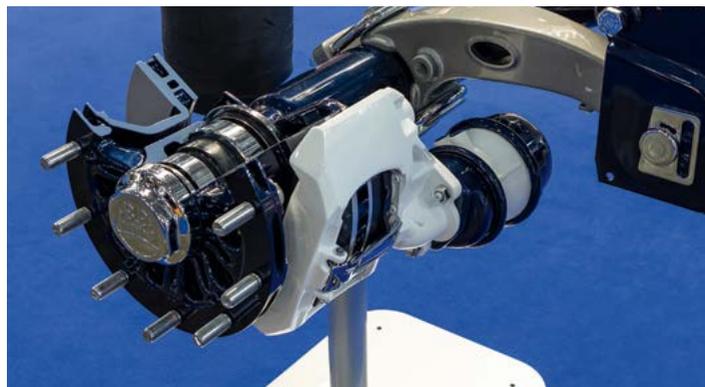
Главной задачей инженеров в очередной раз стало снижение расхода топлива 12,8-литрового мотора. Для этого модернизированные OM 471 получили поршни с измененной формой выемок и новые топливные форсунки, а головка блока цилиндров подверглась существенному пересмотру. Также была повышена степень сжатия – с 18.3:1 до 20.3:1.

Базовые версии двигателя (мощностью до 476 л.с.) оснастят новой турбиной, которая призвана снизить расход топлива. У таких моторов появится функция повышения крутящего момента в диапазоне от 7-й до 12-й передачи. Дополнительные 200 «ньютонов» призваны упростить обгоны и преодоление затяжных подъемов.

Более мощные модификации силового агрегата (до 530 л.с.) также обзаведутся новой турбиной, но другой: она настроена таким образом, чтобы обеспечить максимальную производительность и повысить эффективность торможения двигателем. При этом третья версия OM 471 получилась на 4% экономичнее прежней, уверены в Mercedes-Benz.

Модernизированный мотор получит новый датчик давления масла. Масло первичной заливки будет иметь меньшую вязкость, что призвано снизить потери на трение. Подвергнется доработкам и система очистки выхлопных газов AdBlue: электроника будет отслеживать противодавление и равномернее дозировать подачу мочевины, что должно вписать мотор в экологические рамки Euro VIe.

Наконец, педаль акселератора сделают чувствительнее: сообщается, что это повысит точность управления тягой на парковке, а также упростит работу водителя при выезде с круговых перекрестков ■



Тормоза для грузовиков с начала года подорожали на треть

Агентство Russian Automotive Market Research изучило динамику цен на оригинальные запчасти тормозной системы для седельных тягачей и самосвалов по состоянию на конец марта 2022 года.

По сравнению с декабрем цены выросли на 33,5%.

Средняя цена передних тормозных колодок для самосвала с начала года выросла на 8,6% (до 6 тыс. рублей), задних – на 18,1% (до 7 тыс. рублей). Существеннее подорожали барабанные механизмы: передние – на 34% (до 23 тыс. рублей), задние – на 30,7% (до 23 тыс. рублей).

А вот дисковые тормоза подорожали скачкообразно. Если в декабре средняя стоимость тормозного диска составляла около 18 тыс. рублей, то сейчас – 32–33 тыс. рублей. Передние диски в среднем стали стоить дороже на 75%, задние – на 80,7%.

Схожим образом выросли цены на компоненты тормозной системы для тягачей. Передние тормозные колодки теперь стоят на 18,3% больше, задние – на 13,1% (7 тыс. рублей). Средняя цена барабанных механизмов для передней оси выросла на 30,9% (17,5 тыс. рублей), а задние механизмы подорожали на 19,4% (16 тыс. рублей). В случае с тягачами резкого роста цен на тормозные диски не произошло: передние стали дороже на 30,8% (29 тыс. рублей), задние – на 43,1% (31,5 тыс. рублей) ■

Казахстан будет перевозить экспортные и транзитные грузы в обход России

Правительство Республики Казахстан разработало альтернативные маршруты перевозки экспортных и транзитных грузов в связи с санкциями, введенными в отношении России.

Как сообщает ТАСС, об этом заявил, выступая на заседании правительства республики, министр индустрии и инфраструктурного развития Каирбек Ускенбаев. «Нами проработаны альтернативные маршруты и коридоры перевозки экспортных и транзитных грузов. Министерством предприняты оперативные меры по предотвращению разрыва логистических цепей поставок грузов», – цитирует агентство заявление министра.

По словам г-на Ускенбаева, грузы, отправляемые Казахстаном на экспорт, будут переориентированы на латвийские порты, а также на Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). «В рамках ТМТМ с Азербайджаном, Грузией и Турцией достигнута договоренность по созданию совместного предприятия на маршруте по аналогии с объединенной транспортно-логистической компанией. В целях развития грузоперевозок по ТМТМ также планируется создание контейнерного хаба на базе свободной экономической зоны „Морской порт Актау“», – отметил министр.

Ранее, напомним, из-за санкций, введенных рядом стран в отношении России на фоне специальной военной операции в Украине, крупнейшие мировые компании – операторы международных контейнерных перевозок (в частности, MSC, Maersk, CMA CGM, Ocean Network Express (ONE), Harap Lloyd) объявили о прекращении приема заказов на перевозку грузов в РФ и из нашей страны ■



СЦЕПЛЕНИЕ
КАМАЗ



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ОДОБРЕНО ОДОМЕТРОМ



Зарулем
рейс

Отличная надёжность
согласно ресурсным испытаниям журнала «Рейс»

Сцепление TRIALLI для КАМАЗ успешно прошло независимые ресурсные испытания в журнале «Рейс» № 11 2021

Созданы с учётом
особенностей
КАМАЗ



Уникальный состав
фрикционной накладки



Балансировка на передовом
оборудовании с ЧПУ



Многоступенчатый контроль
качества на всех этапах



«Промтех»

Автомобили для «последней мили», и не только



Сергей Жуков

Менее года потребовалось компании «Промышленные технологии (ПромТех)» из Нижнего Новгорода, чтобы представить на суд потребителей новые машины на базе Lada Largus Prima. На этот раз в качестве новинок показали бортовую платформу, евротент и хлебный фургон. Всех их объединяет одно: это автомобили, призванные работать на «последней миле» в системе доставки. Обозреватель «Движка» устроил новинкам досмотр с пристрастием, а также увидел своими глазами, как выпускаются эти машины.

Два бренда — одно производство

Завод спецавтомобилей «Промышленные технологии» является сегодня ведущим российским производителем легкого коммерческого транспорта (LCV), а также автомобилем специального

назначения (скорая медицинская помощь, социальный транспорт, спецавтомобили, пассажирские микроавтобусы городского, междугородного и туристического назначения).

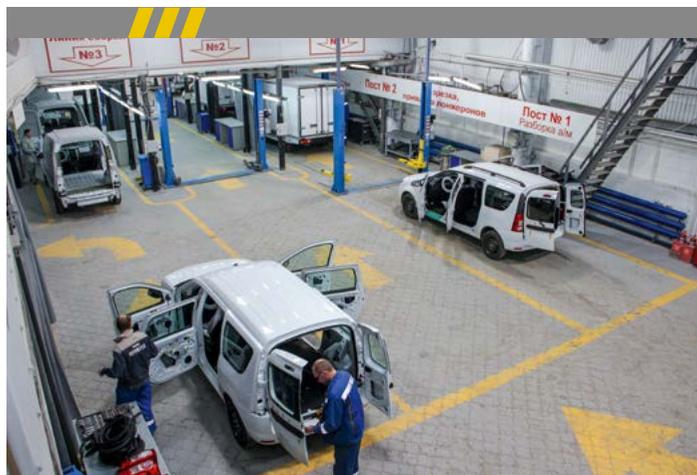
Основу модельного ряда представляют базовые автомобили таких отечественных брендов, как ВАЗ и ГАЗ. До известных событий доработке подвергались и машины зарубежного производства, выпускавшиеся на заводах

в Калуге и Елабуге. Переоборудование автомобилей осуществляется на производственной базе в Автозаводском районе Нижнего Новгорода.

Коммерческие автомобили, выпускаемые компанией, поступают на рынок под брендом «ПромТех». Специальные автомобили для государственных структур — как «Швабе-СпецАвто». Это, кстати, дочернее предприятие АО «Швабе» ГК «Ростех», оно



Николай Сандугей, генеральный директор «Швабе-СпецАвто»



использует производственную площадку завода спецавтомобилей «Промышленные технологии» в совместных целях. Предприятие изготавливает и дооснащает для закупок через тендеры автомобили скорой медицинской помощи классов А, В, С (реанимация), автомобили для людей с ограниченными физическими возможностями, школьные автобусы, автомобили аварийно-спасательной службы, патрульно-постовые машины



и даже автомобили для кинологических служб.

На производстве сегодня трудятся порядка 320 человек. Мощности таковы, что из ворот завода может выходить до 5000 переоборудованных автомобилей специального назначения в год. Это 500–600 машин в месяц при двухсменной работе. В реальности получается 250–300. Линия сборки транспортных средств сертифицирована по международному стандарту качества ИСО 9001.

Производство, отмечают представители предприятия, оснащено современным технологическим оборудованием, имеется собственное конструкторско-технологическое подразделение. Как рассказал Николай Сандугей, генеральный директор «Швабе-СпецАвто», сегодня предприятию (без учета базовых шасси и сырья) приходится закупать только стекло и светодиоды. Все остальное выпускается по принципу In-house – в рамках собственного производства.



Экскурсию по всем цехам завода провел для журналистов Николай Архипов, генеральный директор завода спецавтомобилей «Промышленные технологии». Как ни странно, началось ознакомление не с азов производства, а с его, так сказать, изюминок. Прежде всего это лицензионное производство подъемных устройств для лиц с ограниченными возможностями передвижения.

Медицинские и пассажирские сиденья здесь также изготов-

ливают сами. Помимо сварки каркасов из алюминия осуществляется отливка пенополиуретановой основы сидений с последующей обивкой. Медицинскую мебель и прочее оснащение спецмашин, в том числе по металлопластиковой технологии, производят на отдельном участке, после чего отправляют на линию окончательной сборки. Здесь же изготавливают каркасы фургонов и пластиковые панели.

На сегодня все каркасы – из алюминиевого сплава. Для

работы с анодированным алюминиевым прокатом применяется импульсная сварка в среде защитного газа. Кстати, технология изготовления фургонов доведена до такого совершенства, что стоимость фургона со стальным каркасом одинакова по цене с алюминиевым. В чем выигрыш? В грузоподъемности: разница составляет порядка 200 кг.

Дальше экскурсия прошла уже по привычному сценарию. Заготовительный участок со станком лазерной резки с размером стола 2000 x 4000 мм, причем не одним. Трубогиб с ЧПУ. Особая гордость «промтеховцев» – вакуумно-формовочный участок. Три станка закрывают все потребности предприятия: вакуумно-формовочный станок с размером стола 2100 x 4900 мм (США), станок с размером стола 2050 x 3100 мм (Германия) плюс еще один – для деталей небольшого размера. Оснастку для деталей из пластика здесь также изготавливают сами. Поручкой тому пятикоординатный обрабатывающий центр с ЧПУ



(Италия) с размером стола 2500 x 4500 мм. Уникальное оборудование для гражданской промышленности.

Благодаря высокому техническому вооружению «ПромТех» самостоятельно изготавливает до 90% всех деталей АСМП. При этом высокая локализация достигается за счет инвестиций в высокотехнологичное оборудование – более 250 млн рублей.

Линия окончательной сборки начинается нестандартно: с участка, где разбирают машины в стандартных комплектациях, поступающие, к примеру, с АвтоВАЗа. В зависимости от того, какой автомобиль необходимо получить на выходе, осуществляется трансформация базового кузова. Далее устанавливаются навесные панели и либо высокая крыша, либо панельно-каркасный фургон.

Для оснащения медицинским или специальным оборудованием окрашенные и предварительно подготовленные автомобили отправляют на участок спецкомплектаций. На момент осмотра здесь можно было увидеть не только продукцию АвтоВАЗа, но и ставший уже едва ли не раритетом Ford Transit.

Проблемы АвтоВАЗа коснулись и «ПромТеха» – в части поставок «Ларгусов». Не потому ли в Нижнем планируют возобновить выпуск коммерческих моделей на базе Lada Granta и Niva Legend? Пока же в воздухе витает проект по выпуску АвтоВАЗом упрощенных версий Lada Granta Light и Largus Light. Как все будет выглядеть в реальности – никто пока не знает.

«Прима» для коммерсантов

Для знакомства с новинками представители завода подготовили три варианта Lada Largus Prima: машина с бортовой платформой, с евротентом и хлебный фургон. В который раз приходится констатировать, что испытывать пустой коммерческий транспорт не имеет особого смысла: все равно невозможно понять, какими станут повадки автомобиля в реальной эксплуатации – с полной загрузкой. Впрочем, что есть – то есть...



Lada Largus Prima с бортовой платформой

Из отличительных особенностей этой модели можно отметить прежде всего обвес из композитных материалов по всей длине грузовой платформы. Немного обескураживает обтекатель, но тут есть одно но. Для придания конструкции жесткости разработчики были вынуждены поставить за кабиной массивную стойку, которая одновременно служит передним бортом платформы. Обтекатель призван облагородить внешний вид машины, но то, что он будет подъедать топливо, – это уж точно.

Борта и основание из алюминия значительно легче аналогичных стальных деталей. Это уже положительно влияет на расход топлива – плюс увеличивается

грузоподъемность. К тому же алюминий не подвержен коррозии. Откидным сделан не только задний борт, но и боковые. Пол грузовой платформы может быть отделан с использованием бакелитовой фанеры либо оставлен алюминиевым (по желанию заказчика).

Несущая конструкция Largus усилена дополнительными лонжеронами. Усиливаются пороги и задняя часть. На получившуюся конструкцию устанавливается платформа с жесткой привязкой к кузову. Таким образом, образуется единый усиленный «скелет».

На задней оси установлены усиленные амортизаторы и пневмобаллоны. Последние обеспечивают регулируемый клиренс, а также настройку плавности хода в зависимости от загрузки.

К тому же улучшается поперечная устойчивость. Управление давлением в баллонах обеспечивается в зависимости от комплектации. В «стандарте» за сиденьем водителя находится вывод с ниппелем. Подкачать можно либо на АЗС, либо ножным насосом. За дополнительную плату устанавливается компрессор с манометром. Пульт управления – на центральном тоннеле, компрессор – за сиденьем водителя. В обоих исполнениях предусмотрен сброс давления.

Грузоподъемность машины с бортовой платформой – до 1000 кг, в зависимости от исходной комплектации Lada Largus. Внутренние размеры бортовой платформы – 2500 x 1730 x 400 мм. На внутреннем убранстве салона останавливаться нет

Технические характеристики Lada Largus Prima евротент

Габаритные размеры, мм	
длина	5050
ширина	1790
высота по тенту	2670
Внутренние размеры грузового отделения, мм	
длина	2500
ширина	1730
высота	1830
Грузоподъемность, кг	до 1000 (в зависимости от комплектации)
Полезный объем, куб. м	8,0
Вместимость топливного бака, л	50
Двигатель	
Модель	
Тип	рядный, 4-цилиндровый, бензиновый 16-клапанный
Рабочий объем, куб. см	1596
Мощность, л. с. при мин ⁻¹	106/5800
Максимальный крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	148/4200
Коробка передач	5-ступенчатая, механическая
Тормоза	
тип	гидравлические с ABS
спереди	дисковые, вентилируемые
сзади	барабанные
Размер шин	195/70 R15C



необходимости, поскольку оно в точности повторяет «исходник», возможная разница зависит от того, какая комплектация была взята за основу.

Lada Largus Prima евротент

В принципе, здесь все то же самое, что и у бортовой платформы, которую слегка модифицировали. Разница лишь в том, что на нее установили каркас с тентом, а задний борт заменили на распашные пластиковые двери с запорной арматурой. В итоге полезный объем составил 8 кубометров. Внутренние размеры грузового отделения – 2500 x 1730 x 1850 мм. Грузоподъемность чуть ниже – 950 кг.

Конструкция евротента обеспечивает боковую загрузку/выгрузку. Для этого надо лишь потрудиться с застежками пологам. Верхняя часть тента выполнена из светопроводящего материала; платформа – из алюминия, как и сам каркас.

Над крышей кабины устанавливается обтекатель. Вот тут он

к месту. Его задача – уменьшить сопротивление воздуха при движении.

Lada Largus Prima хлебный фургон

Автомобиль снабжен изотермическим панельно-каркасным фургоном, разделенным на три секции. Доступ к секциям осуществляется с правой стороны через три дверцы, снабженные запорной арматурой.

Фургон рассчитан на перевозку до 900 кг хлебной продукции. Причем при межлотковом шаге 180 мм возможно размещение 72 лотков, при шаге 160 мм – 81 лотка.

Поскольку развозка хлеба осуществляется в широком временном диапазоне, внутренний объем снабдили освещением, включаемым с места водителя.

В основе всех представленных машин – всем хорошо известный Lada Largus. Кстати, специалисты «ПромТеха» отзываются о нем весьма благоприятно. Как уже было отмечено, в зависимо-

сти от комплектации машины оснащаются 1,6-литровым 8-клапанным двигателем мощностью 87 л.с. либо 16-клапанным (106 л.с.), агрегируемыми с 5-ступенчатой механической КП. Оба движка могут работать на бензине АИ-92. В стандартную комплектацию Lada Largus входит ABS (по крайней мере входил до последнего времени), антикор. Кондиционер – за доплату.

В нашем случае все машины были укомплектованы 16-клапанными двигателями. По динамике каких-то откровений нет: «Ларгус» и «Ларгус». Досадно, что машины были пустыми, хотя килограммов 200–300 балласта не помешали бы для полноты ощущений.

Что несколько смутило, так это ездовые повадки машин. Вроде бы всё на месте: динамика, плавность хода, работа коробки передач – но каждая из машин вела себя по-своему. «Борт» и евротент – получше, «хлебовозка» – похуже. Нестабильность качества продукции АвтоВАЗа?..

Некоторые из коллег пожаловались на недостаточный диапазон регулировки водительского кресла в части наклона спинки. Но здесь многое зависит от привычек самого водителя, кроме того, в сегменте коммерческого транспорта всегда приходится чем-то жертвовать. У меня проблем не возникло, да и ездил всего ничего...

Гарантийные обязательства «ПромТех» поддерживает за счет соглашения с широкой фирменной сетью АвтоВАЗа. На автомобили семейства Prima распространяется гарантия 2 года или 60 тыс. км пробега – в зависимости от того, что наступит раньше. Предусмотрены льготные условия приобретения автомобилей. Кстати, о ценах. «Евротент» на момент публикации обойдется коммерсантам в 1 987 000 рублей. «Хлебовозка» поставляется только под заказ – цена договорная.



Airline представил пневмопистолеты различной мощности и назначения



Бренд Airline выпустил на рынок пневматические пистолеты, которые в зависимости от мощности могут применяться для продувки различных частей автомобиля при ремонте, накачке шин либо очистке металлических поверхностей от краски и ржавчины.

Стандартный продувочный пистолет Airline имеет максимальное рабочее давление 10 атм и предназначен для продувки различных частей автомобиля при ремонте, сборке агрегатов, очистке рабочего места, просушки и т. п., сообщают представители бренда. Самый доступный пистолет доступен в розницу за 600 рублей, а версия с удлиненным до 200 мм соплом оценена в 650 рублей.

Пистолет для накачки шин с максимальным давлением 12 бар оснащен манометром и 40-сантиметровым шлангом с быстросъемным наконечником. Устройство для подкачки шин у легковых автомобилей предлагается за 1170 рублей, а версия для грузовиков (в комплекте поставляется удлиненный двусторонний наконечник для доступа к внутренним колесам) доступна за 1450 рублей.

Фирменные пескоструйные пистолеты с максимальным рабочим давлением 8 атм предназначены для удаления следов коррозии, старой краски и других загрязнений с металлических поверхностей. Цена двух инструментов одинакова (1950 рублей), а отличие состоит в способе подачи абразива: доступны пневмопистолеты с резиновым шлангом длиной 1 метр либо с бачком емкостью 1 литр ■

Inspector представил четыре новых пусковых устройства

Линейку пуско-зарядных устройств бренда Inspector дополнили модели Master, Camper, Cleaner и Power.

Все четыре устройства предназначены для экстренного запуска двигателя автомобиля в случае недостаточного заряда аккумулятора, а также могут выполнять функцию зарядного устройства для планшетов, смартфонов, беспроводных наушников и др., сообщают представители бренда. Отличие гаджетов заключается в дополнительных функциях.

Так, устройство Inspector Master – это еще и воздушный насос с максимальным давлением 150 PSI. В комплекте предусмотрен набор насадок. Розничная стоимость устройства – 13 990 рублей. Inspector Camper оснащен встроенной розеткой 220 В, от которой можно запитывать устройства суммарной мощностью до 120 Вт. Стоимость гаджета – 13 490 рублей.

Эти два устройства обладают пусковым током 600 А, что позволяет запустить бензиновый мотор объемом до 7 литров и дизельный до 5 литров. Полная зарядка фирменных устройств от сети занимает около 10 часов. Аккумулятор емкостью 59,2 Вт·ч позволяет полностью зарядить смартфон три-четыре раза и рассчитан приблизительно на 15 пусков двигателя.

Inspector Cleaner дополнительно имеет встроенный пылесос мощностью всасывания 4000 PA. В комплект входят насадка для пылесоса, сменный фильтр и чехол для хранения. Устройство обладает пусковым током 400 А и предназначено для бензиновых двигателей объемом до 5 литров и дизельных до 3 литров. Аккумулятор емкостью 37 Вт·ч позволяет зарядить два севших смартфона или обеспечить от 10 до 15 пусков двигателя. Стоимость устройства – 9490 рублей.

Наконец, Inspector Power имеет функцию беспроводной индукционной зарядки для Qi-совместимых устройств. Сила пускового тока составляет 500 А, что позволяет запускать бензиновые двигатели объемом до 6 литров либо дизельные до 4 литров. Аккумулятор емкостью 48,1 Вт·ч рассчитан на зарядку двух-трех смартфонов или на 15 пусков двигателя. Стоимость такого пуско-зарядного устройства – 8990 рублей.

Производитель рекомендует подзаряжать устройства каждые три месяца, однако пуск двигателя возможен даже через 6–12 месяцев после подзарядки. На все гаджеты предоставляется фирменная гарантия 12 месяцев. Срок их службы составляет 3–5 лет при соблюдении правил хранения ■



CR
CARVILLE RACING

ПРОИЗВОДИМ В РОССИИ
ТЕСТИРУЕМ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ



 **CARVILLE.RACING**

Рекомендовано ведущими производителями
автокомпонентов и аксессуаров



Профессиональные
автокомпоненты



Генераторы, стартеры,
автоэлектрика



Детали системы
охлаждения



Автомобильные
аксессуары



Кто качает?

Сравниваем
скорость
накачивания,
морозостойкость
и эргономику

Тест пяти видов автомобильных компрессоров



Вадим Аскарлов

Рынок автомобильных аксессуаров в России очень и очень разнообразный. Количество игроков на этом поле зашкаливает, а богатству выбора позавидует любой европеец. По сути, один и тот же продукт могут продавать сразу под десятком брендов, различия между которыми проявляются лишь в масштабыности присутствия и цене. Вот и на рынке автокомпрессоров ассортимент поражает разнообразием, причем не только с точки зрения количества производителей, но и в плане выбора типа конструкции электронасоса. «Движок» протестировал пять различных видов компрессоров и готов рассказать о преимуществах и недостатках каждого из них.

Видов конструкций насосов, конечно же, гораздо больше, чем пять. Но мы решили выбрать те, которые, по нашим наблюдениям, наиболее популярны на российском рынке.

Испытанные образцы

Первый вид компрессоров — без сомнения, самый популярный в России. Когда на рынке появился компрессор марки Tornado, его название быстро стало нарицательным и так начали именовать любое похожее на него устройство подобного типа. В недавнем сравнительном тесте, например, мы собрали сразу 14 таких компрессоров, и это были далеко не все подобные устройства, продающиеся в России. В этот раз мы взяли на тест компрессор Stvol Q1, схожий с моделями, подобными «Торнадо», по конструкции.

Следующий участник нашего теста (марки AVS) обошелся нам в «контрольной закупке» менее чем в тысячу рублей; он формирует, таким образом, особую категорию компрессоров: «бюджетные» или «максимально доступные» модели. По типу конструкции такие насосы радикально не отличаются от классических, но у них есть свои сильные стороны. Они привлекают компактными размерами и легкостью, а также, как уже было сказано, доступной ценой.

Если предыдущие участники представляют собой образцы вполне знакомой нам конструкции, то компрессор Dunobil Luft Klein — относительно новый вид насоса: беспроводной. Официально производитель называет его «Универсальный беспроводной смарт компрессор 2 в 1». Это

точно самый технологичный и современный участник теста. У Dunobil есть еще два подобных устройства большего объема и мощности, но, чтобы не сильно выходить за рамки средней цены участников теста, мы решили выбрать самый компактный экземпляр из линейки.

Бренд Osram гораздо больше известен в России как производитель автомобильного освещения. Тем интереснее испытать компрессор Tyreinflate 450, который в первую очередь отличается футуристичным дизайном и необычной компактной формой, а все провода и шланги прячутся внутри устройства — как во многих бытовых приборах.

Пятый участник теста — Airliner X5. Несмотря на визуальную схожесть с первым из перечисленных участников, этот насос —

Stvol Q1



AVS



Dunobil



Osram



Airline X5



из другой лиги. X5 представляет собой крупный двухпоршневой компрессор, который в нашем тесте отвечает за сегмент «тяжелоатлетов» – устройств, предназначенных для быстрого накачивания колес даже большого размера и объема. При этом по цене он вовсе не радикально отличается от других участников, так что его присутствие здесь вполне оправданно. К тому же этот агрегат отдувается еще и за сегмент компрессоров, которые потребляют много энергии и которые нельзя подключать непосредственно к прикуривателю машины, а нужно присоединять к аккумулятору. Для этого в комплекте идут специально подготовленные «крокодилы».

Ход испытаний

Первым делом мы решили проверить заявленные характеристики насосов по длине шнура и шланга. Отметим только, что аккумуляторный компрессор Dunobil, естественно, шнура

питания не имеет, а у некоторых участников официальные данные не заявлены.

Следующим этапом испытания устройств стала проверка основных параметров. В частности, мы проверяли скорость накачивания 13,4-литрового баллона до 2, 3 и 4 атм и точность показаний встроенных манометров, сопоставляя их с данными поверенного манометра. Полученные данные приведены в таблице № 2, но отдельно хотелось бы остановиться на нескольких моментах.

Неприятно (хотя и ожидаемо) удивил самый дешевый компрессор марки AVS. Он очень долго накачивал баллон даже до 1 атм, а чтобы накачать 4 атм, ему понадобилось 20 минут. При этом во время работы девайс регулярно издавал меняющийся по тональности звук и запах паленой пластмассы. У него же была и самая большая погрешность манометра: при 4 атм он показывал, что накачал целых

9 атм! У остальных участников погрешность встроенного манометра была небольшая: не более 0,3 атм.

Также стоит отметить, что после накачивания баллона до 2 атм компрессор Dunobil оказался разряжен наполовину, так что накачать все четыре колеса на одном заряде батареи точно не получится. Насос Osram нормально справился со своей

задачей, но во время работы весьма ощутимо вибрировал, так что в итоге «сломав сам себя» – отлетела ручка для закручивания провода питания внутрь девайса.

Следующим испытанием для компрессоров стал тест на морозостойчивость. Все насосы были помещены в морозильную камеру, где провели больше суток, а затем мы проверили их работоспособность, попытавшись



накачать колесо. Первый подопытный – компрессор **Stvol** – сумел спокойно запуститься и без труда накачать колесо, вот только манометр насоса замерз так, что выяснить, до какого давления накачана шина, не представлялось возможным.

Однако это был несомненный успех по сравнению с бюджетным насосом **AVS**. Эксплуатация этого прибора оказалась невозможной, так как у него просто лопнул шланг. Хотя сам насос включился и заработал.

Примерно тот же результат показал аккумуляторный компрессор **Dunobil** с одной лишь разницей: он не сломался, а просто разрядился. Мы смогли запустить насос, и он проработал около двух секунд, после чего разрядился полностью. Так что эксплуатация такого компрессора в зимний период, если автовладелец оставляет девайс на ночь в багажнике, тоже невозможна. Либо его необходимо каждый вечер уносить домой...

Похожая ситуация сложилась и с устройством **Osram**, хотя этот

Таблица 1

	Заявленная/фактическая длина шланга, м	Заявленная/фактическая длина провода, м
Stvol	0,7/0,7	3,0/2,93
AVS	-/0,35	3,0/2,85
Dunobil	-/0,23	-
Osram	0,5/0,5	3,0/3,08
Airline	0,75/0,77	3,0/3,28

компрессор работает и от прикуривателя. Дело в том, что для накачивания колеса этим насосом на его электронном дисплее необходимо выставить нужное давление, а сделать это оказалось невозможным: экран замерз и не отображал информацию. Однако насос исправно работал вхолостую, то есть его механическая часть никак не была затронута морозом.

Компрессор **Airline** оказался единственным справившимся

с заморозкой без проблем. Манометр работал, насос накачивал баллон, шланг остался эластичным.

Для чистоты эксперимента мы решили подождать 10 минут, когда девайсы находились при комнатной температуре. И в этом случае некоторые устройства реабилитировались. Манометр **Stvol** заработал, а дисплей **Osram** позволил выставить нужное давление. Остались при своих неутешительных результатах

Таблица 2

	2 атм	3 атм	4 атм
Stvol	1 мин. 09 с	2 мин. 03 с	3 мин. 20 с
AVS	7 мин. 25 с	12 мин. 55 с	20 мин. 00 с
Dunobil	2 мин. 02 с	3 мин. 39 с	5 мин. 46 с
Osram	2 мин. 22 с	4 мин. 05 с	6 мин. 27 с
Airline	1 мин. 03 с	1 мин. 56 с	3 мин. 16 с

Dunobil и **AVS**, которые за эти 10 минут не зарядились и не «отремонтировались».

На финальном этапе мы проверяли потребительские характеристики приборов – удобство их эксплуатации. Мы взяли самый большой отечественный автомобиль – УАЗ «Патриот», чтобы оценить удобство использования компрессоров при накачке больших колес, а также длину проводов и шлангов в реальных условиях.

Компрессор **Stvol** сумел дотянуться шнуром питания до заднего колеса от прикуривателя внедорожника. Длины шланга хватило, чтобы достать до ниппеля, даже когда он находился в самой верхней точке колеса, а насос стоял на земле. Удобные прорезиненные ножки также засчитываем девайсу в плюс.

Несмотря на поломку, мы решили также оценить и насос **AVS**. Все-таки бюджетные бренды отличаются тем, что у них сильно «плавает» качество сборки разных партий, так что есть вероятность, что другой



Главная проблема компрессора **Dunobil** – слишком короткий шланг



Шланг компрессора **AVS** не выдержал заморозки



такой же насос может быть выполнен лучше. Длины провода хватило, но вот короткий шланг едва достает до середины колеса. С учетом того, что насос качает очень и очень долго, это может доставить значительные неудобства.

Компрессор **Dunobil** в работе не зависит от длины провода, так как он аккумуляторный, но короткий шланг не позволяет просто положить его на землю —

насос придется держать в руках, пока он не справится со своей задачей.

Шланг устройства **Osram** тоже не дотягивается до верхней кромки колеса, к тому же он весьма сильно вибрирует, так что дискомфорт рукам обеспечен. Однако качает он довольно быстро, к тому же у него есть встроенный фонарик, который как раз направлен в сторону колеса, что делает это устройство

весьма удобным в использовании в темное время суток.

Длина провода компрессора **Airline** вызывала опасения, ведь, в отличие от других участников, его необходимо подключать непосредственно к аккумулятору. Однако длины провода, хоть и впритык, но все же оказалось достаточно. Шланг позволяет достать до самого верха колеса с большим запасом. Удобные прорезиненные ножки обладают также амортизирующими свойствами, а вес устройства позволяет ему не «бегать» по земле от вибраций во время работы.

Каков итог?

Если автолюбителю необходим проверенный надежный агрегат, который точно не подведет в длительном путешествии, особенно в северных широтах, то, безусловно, стоит обратить внимание на классические модели **Stvol** и **Airline**. У них хорошая скорость накачивания, надежная техническая начинка, а также неплохие морозостойкость и эргономика.

Аккумуляторный компрессор подойдет тем, кому интересен современный технологичный девайс, обладающий дополнительными возможностями. В данном случае насос можно использовать еще и как пауэрбанк, но **Dunobil** не пригоден для эксплуатации зимой, если хранить его в машине. Компрессор **Osram** почти не уступает по техническим параметрам классическим образцам, но имеет проблемы с зимней эксплуатацией, хоть и не фатальные. Зато у него по-настоящему футуристичный дизайн — есть чем похвастаться перед соседями по гаражу.

Устройство от **AVS** в очередной раз доказало, что скупой платит дважды. Покупка самого дешевого компрессора оказалась просто выброшенными на ветер деньгами, так как даже исправный насос годится разве что для накачивания мячиков или матрасов, но точно не автомобильных колес.



КОМПРЕССОР SCR45D

- Цифровой манометр
- Система старт-стоп
- Производительность 45 л/мин
- LED-фонарь
- 4 насадки в комплекте

НОВИНКА



STVOL

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ АКСЕССУАРЫ STVOL

WWW.STVOL.SU

на правах рекламы

Мировой автоспорт в цифрах и фактах



Россиянин **Роберт Шварцман** будет выступать под израильской лицензией в практиках за «Феррари» в этом году ■



Команда **Alpine** начала новый сезон в WEC с победы в гонке «1000 миль Себринга» ■



Клим Гаврилов и **Евгений Леонов** выступят в новом сезоне TCR Europe в нейтральном статусе ■



4,3 секунды разделили на финише ралли WRC Хорватии победителя Калле Рованперу и Отта Тянака ■



Первую победу в ралли-рейдах для электро-мобиля Audi принес Стефан Петерансель, победив в Абу-Даби ■



10,936 с составил отрыв на финише команды Alpine от преследователя в их первой и сразу победной гонке в ELMS ■

«Формула-1»: результаты

Гран-при Бахрейна:

1. Шарль Леклер
2. Карлос Сайнс
3. Льюис Хэмилтон

Гран-при Саудовской Аравии:

1. Макс Ферстаппен
2. Шарль Леклер
3. Карлос Сайнс

Гран-при Австралии:

1. Шарль Леклер
2. Серхио Перес
3. Джордж Расселл

Гран-при Эмилии-Романьи:

1. Макс Ферстаппен
2. Серхио Перес
3. Ландо Норрис



Календарь РСКГ-2022 сокращен до пяти этапов из-за санкций

Организаторы «Российской серии кольцевых гонок» опубликовали скорректированное расписание гонок нового сезона. Две московские гонки, а также этап в Казани отменены, монокубка BR03 не будет.

«Санкции в отношении России вызывали череду сложностей, которые вынудили сместить начало сезона и сократить количество этапов», – сообщил руководитель СМП РСКГ Олег Петриков. По словам представителей гоночной серии, урезанный календарь стал следствием проблем с логистикой и поставками комплектующих и шин.

Начало чемпионата сдвинется почти на месяц. При этом число заявленных классов сократилось до девяти: в обновленном календаре не упоминается монокубок SMP BR03, в котором должны были соревноваться прототипы, разработанные компанией BR Engineering Бориса Ротенберга.

Гонка на трассе «Смоленское кольцо» пройдет 10–12 июня, причем дробить этап на два уикенда, как планировалось изначально, не будут. В заездах примут участие машины классов «Туринг», «Супер-продакшн», «Туринг-Лайт», S1600 и «S1600 Юниор», «Спортпрототип CN» и SMP Historic Cup: от изначально запланированных классов SMP GT4 Russia и SMP Time-Attack Unlim организаторы отказались. Трасса «Нижегородское кольцо» 8–10 июля примет второй этап: вместо спортпрототипов и классических автомобилей будут соревноваться машины GT4 и самый быстрый класс Unlim.

Единственная столичная гонка пройдет 19–21 августа на трассе Moscow Raceway. Заявлены девять классов: «Туринг», «Супер-продакшн», «Туринг-Лайт», S1600, «S1600 Юниор», «Спортпрототип CN», SMP Historic Cup, SMP GT4 Russia и SMP Time-Attack Unlim.

Четвертый этап кольцевой серии пройдет под Санкт-Петербургом на трассе «Игора Драйв» с 9 по 11 сентября. Завершится нынешний сезон РСКГ на трассе «Крепость Грозная»: гонки пройдут с 6 по 8 октября. Это будет самый скромный по составу участников этап серии – в заездах примут участие лишь пять классов: «Туринг», «Супер-продакшн», «Туринг-Лайт», S1600 и GT4 ■



Завершился сезон Sochi Drift Challenge: Бурлуцкий снова уступил в финале

На трассе Sochi Autodrom прошла заключительная гонка сезона Sochi Drift Challenge. Пилот команды Carville Racing Григорий Бурлуцкий занял второе место и поднялся на третью строчку в итоговом зачете.

Пройти отбор для участия в парных заездах смогли все три пилота команды. Илкин Мамишев с 90,67 балла стал шестым, Григорий Бурлуцкий (83,67 балла) – 15-м, а Иван Пальмин (79,67 балла) – 22-м.

В результате все гонщики Carville Racing оказались на одной стороне сетки. Однако первая встреча случилась лишь в топ-8: Бурлуцкий на пути к четвертьфиналу «проехал» Алексея Зайцева и Владислава Попова, а Пальмину удалось обойти Максима Ахтямова и Алексея Козлова. Как сообщают представители команды, победа Бурлуцкого над Пальминым вписывалась в общую тактику: перед последним этапом петербуржец еще мог претендовать на победу в серии.

Илкин Мамишев сумел добраться только до топ-16. После победы над Арсением Белозеровым лучшего пилота команды по результатам квалификации ждало поражение от Леона Шнайдера. В финале красноярец на Toyota Mark II X90 сумел победить Бурлуцкого, лишив того шансов на победу в Sochi Drift Challenge.

В результате победу в общем зачете Sochi Drift Challenge с 531 итоговым баллом одержал киевлянин Никита Лукьянов, который в последнем этапе серии участия не принимал. Вторым стал екатеринбуржец Александр Казанцев (529 баллов), который занял четвертую строчку и в квалификации, и в парных заездах. Попадание в тройку лучших хотя бы в один из соревновательных дней сделало бы Казанцева чемпионом. Впрочем, то же самое можно сказать и про Бурлуцкого: в случае победы над Шнайдером он бы набрал 532 балла.

Иван Пальмин по итогам четырех гонок стал 14-м, а Илкин Мамишев закончил сезон на 19-м месте. В командном зачете Carville Racing сохранила второе место, пропустив вперед только Time Up ■





Эталон автомобильного радиатора

- ↻ Идеальное сопряжение
- ⊕ Высокая эффективность
- ⌚ Увеличенный ресурс



Профессиональные компоненты
для грузового транспорта

Выбери на luzar.ru



ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ

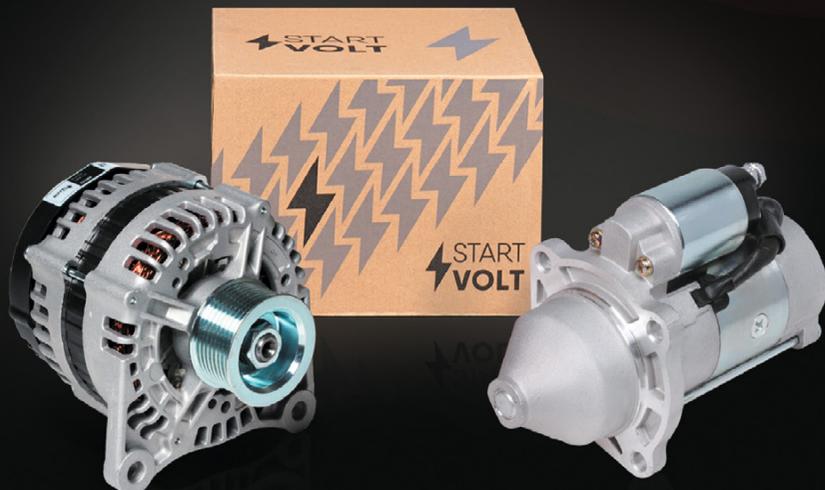
КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



Зарулем **рейс**

Высокая надёжность
согласно ресурсным испытаниям журнала «Рейс»

Генератор и стартер STARTVOLT для ГАЗель NEXT успешно прошли независимые ресурсные испытания в журнале «Рейс» №3 2020



Индивидуальный
технический паспорт в комплекте



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия



Тормозные диски и колодки TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



ОСТАЁМСЯ В

РОССИИ

ПРОДОЛЖАЕМ
РАБОТУ

тормозной путь

3 600 000

метров для каждого диска
(~в условиях городской эксплуатации)



Эффективное торможение
при любых дорожных
условиях



Стабильно высокий
ресурс работы тормозной
пары (более 30 000 км)



Подходят для любого
стиля вождения



TRIALLI.RU