

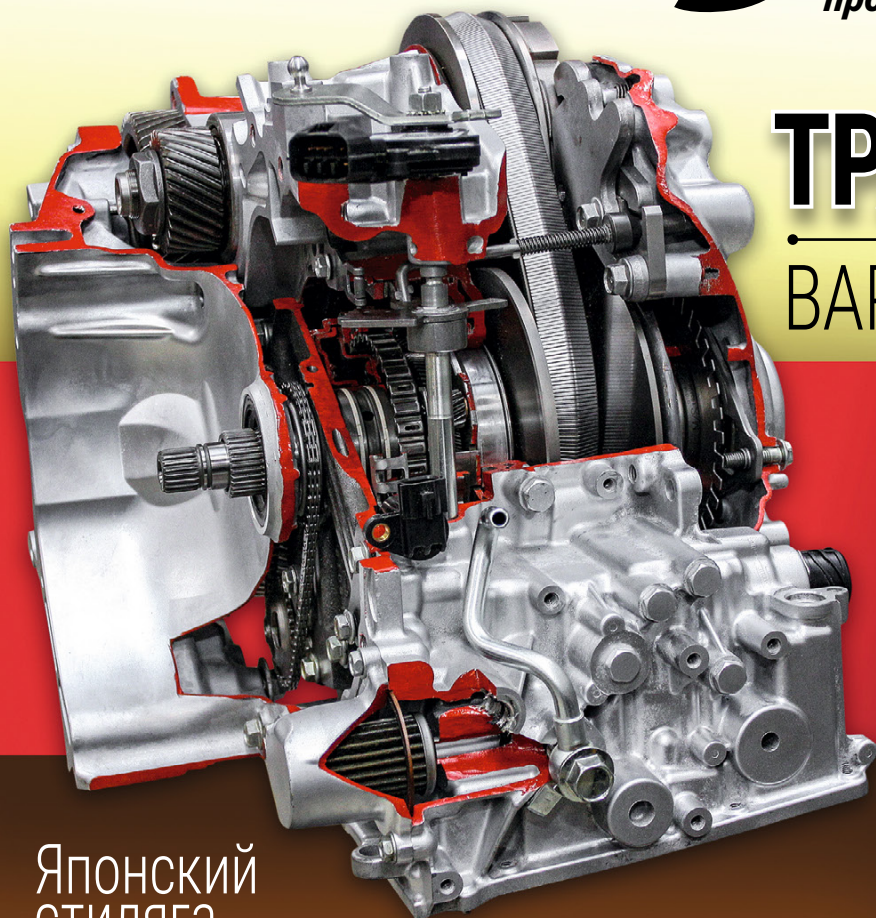


4 680 295 191247

июнь 2022 • #106

Движок

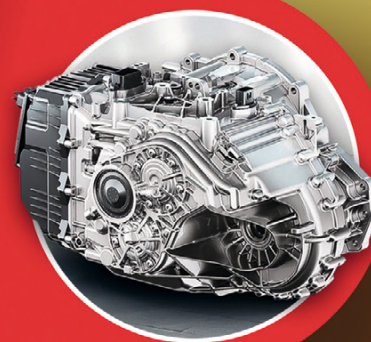
про автомобили в деталях



ТРАНСМИССИИ

ВАРИАТОР **VS** «РОБОТ»

40



Японский
стиляга

Тест-драйв
Mitsubishi Eclipse Cross

28



Полный вперед!..

Тест-драйв
Chery Tiggo 8 Pro Max

24



38

Меняем турбину
на Volkswagen
Tiguan

С использованием
компонентов LUZAR



48

SPbTransportFest
2022

Скромненько, но со вкусом

54

«Зеркальный»
ответ дискомфорту

Тест видеорегистратора
Mio MiVue R47D



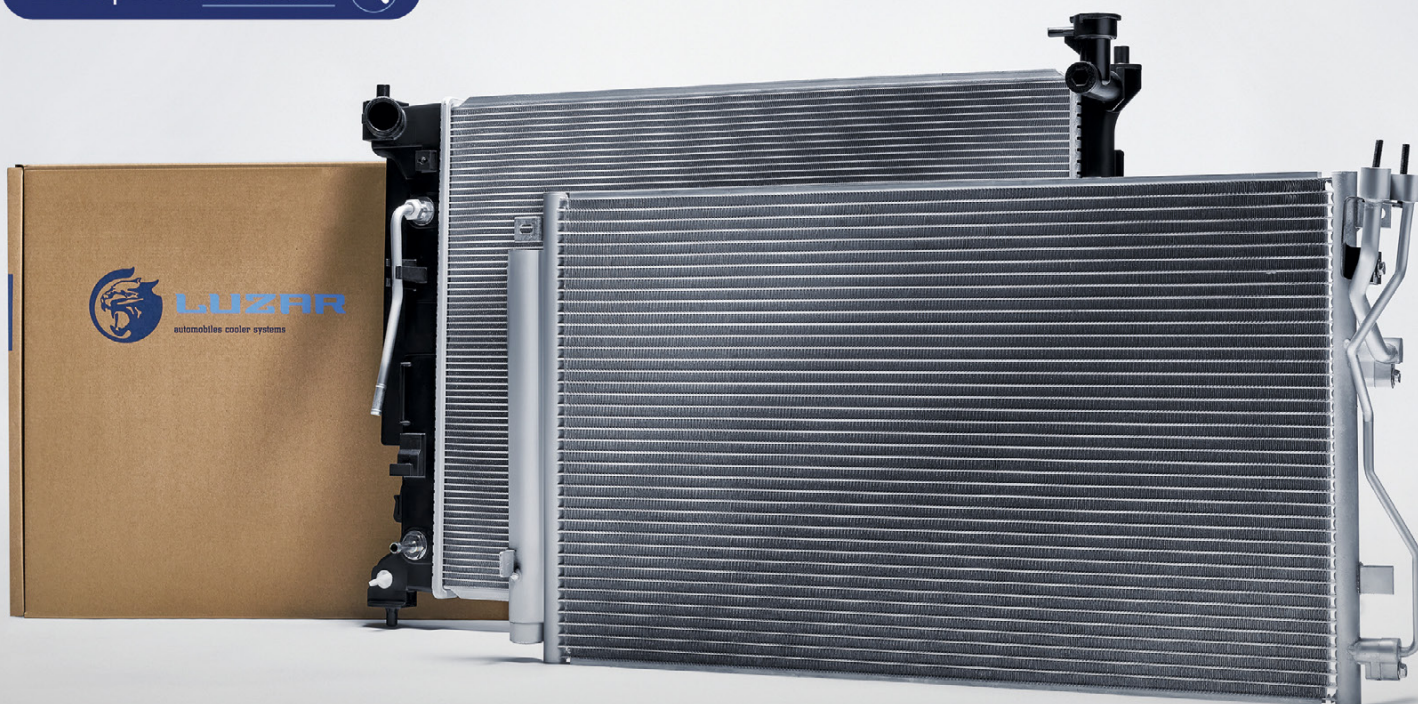
LUZAR
детали системы охлаждения

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



ХОЛОДИЛЬНИК КОМПРЕССОРНЫЙ 20 л

Заморозит за 25 минут!



-20 до +20 °С поддержание температуры внутри камеры



Дистанционное управление



3 режима энергосбережения



Удобный вольтметр

airline.su

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 06.06.2022 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.



Огосударствленный АвтоВАЗ как символ «структурной трансформации» экономики России

В последние дни весны российский автогигант АвтоВАЗ вновь стал государственным не только с формально-юридической точки зрения, но и де-факто. Предприятие возглавили «государевы люди»: президентом АвтоВАЗа стал бывший министр транспорта РФ Максим Соколов, а председателем совета директоров — действующий глава Минпромторга Денис Мантуров. Последний сохранил при этом министерскую должность.

Чем это обернется для тольяттинского завода в долгосрочной перспективе, будет ясно несколько позже, но уже сейчас становится понятным курс, которым поведет АвтоВАЗ новое руководство. Одним из первых решений новых топ-менеджеров стало объявление о расторжении действующих контрактов со специалистами Renault, работавшими на заводе (главным образом — в инженерном отделе).

Что это означает, объяснять, думается, не надо: в мыслях у новых топ-менеджеров — полный отказ от французских платформ и технологий. Условную «Ладу Duster», таким образом, мы вряд ли когда-либо увидим на дорогах, равно как и новые модели семейства Logan/Sandero российской сборки.

Под нож также пойдет проект новой Lada Granta, разработка

которой выходила уже на финишную прямую (машина должна была появиться на рынке в 2023 году), поскольку эта модель строилась на основе модульной платформы CMF-B альянса Renault-Nissan. В раздел «Несбыточные мечты» заводского архива отправится проект новой «Нивы», которая должна была быть построена на основе нового «Дастера».

«Будем выпускать свое!» — говорят новые топ-менеджеры и заводчане из числа тех, кто их поддерживает. Чем именно из «своего» располагает сегодня АвтоВАЗ, припомнить несложно: нынешняя «Гранта» в «упрощенной» версии (читай: без ABS и подушек безопасности), Niva Legend (старушка «Нива», ведущая свою историю с 70-х), Niva Travel (она же — Chevy Niva, разработка которой стартовала в 80-х); возможно, придется смахнуть пыль с технической документации «Приоры» (по сути дела — «десятки», которая пошла в серию в середине 90-х).

Иными словами, только-только завод начал улучшать финансовые показатели и встраиваться в глобальный автопром с его технологиями не только производства, но и подходов к нему, как бывшие и действующие чиновники, вставшие у руля, решили развернуть этот корабль и, поставив

в нем направлении. Иллюзий здесь быть не должно: курс, которым ведут судно, называется не «Новые горизонты», а «Консервация технологического отставания от лидеров индустрии».

И дело вовсе не в персоналиях: фамилии новых «рулевых» могли бы быть совсем другими — суть дела от этого не поменялась бы. Дело в том, что государство (и это давно уже подтверждено как научными исследованиями, так и эмпирическим путем) — мягко говоря, не самый эффективный собственник. Регулятор, законодатель, арбитр в спорах — в этих ролях ему замены нет, но участником рынка государство быть не должно. И уж тем более его представители не должны управлять ведущими предприятиями крупной отрасли — как минимум потому, что конфликт интересов в этом случае практически неизбежен.

В общем, на примере АвтоВАЗа становится ясно, что такое «структурная трансформация» экономики, о которой в последнее время все чаще говорят в руководстве ЦБ: стремление вариться в собственном соку, застой и технологическое отставание. Ну а главными новинками бренда Lada в ближайшие годы будут новые модификации старых добрых «Гранты» и «Нивы»...





**START
VOLT**

HARIJS SKUPELIS
инженер-конструктор, основатель HGK

 **TecDoc®**
DATA SUPPLIER

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ

-  Индивидуальный технический паспорт в комплекте
-  Полностью автоматическая сборка при производстве
-  100%-й контроль качества
-  Расширенная гарантия



STARTVOLT.COM

Электромобиль в России

Игрушка, роскошь или средство передвижения?

10



Полный вперед!..

Тест-драйв

Chery Tiggo 8 Pro Max

24



SPbTransportFest 2022

Скромненько, но со вкусом

48



Меняем турбину на Volkswagen Tiguan

с использованием
компонентов LUZAR

38



«Зеркальный» ответ дискомфорту

Тест видеорегистратора

Mio MiVue R47D

54



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 10 **Электромобиль в России**
Игрушка, роскошь или средство передвижения?
- 14 **Названы лучшие российские автодилеры 2022 года**
- 16 **Самые ликвидные автомобили на рынке России**
Рейтинги и аналитика

Автомобили

- 20 **Новости**
- 24 **Полный вперед!..**
Тест-драйв Chery Tiggo 8 Pro Max
- 28 **Японский стилинга**
Тест-драйв обновленного Mitsubishi Eclipse Cross

Автокомпоненты

- 32 **Новости**
- 38 **Меняем турбину на Volkswagen Tiguan с использованием компонентов LUZAR**
- 40 **Что лучше для кроссовера?**
Вариатор против «робота»
- 44 **Борьба за товарный знак**
Опыт бренда Febest

Комтранс

- 46 **Новости**
- 48 **SPbTransportFest 2022**
Скромненько, но со вкусом

Автоаксессуары

- 52 **Новости**
- 54 **«Зеркальный» ответ дискомфорту**
Тест видеорегистратора Mio MiVue R47D

Автоспорт

- 58 **Мировой автоспорт: новости, цифры, факты, герои месяца**
- 60 **Чивчян снова первый**
Второй этап RDS GP в Нижнем Новгороде

Досуг

- 62 **«Волга», «Волга»... и еще «Волга»!**
Реставраторы ГАЗ-21 со всей страны открыли сезон



ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
АВТО-РАДИАТОР
КОНТРОЛЬ КОМФОРТА



СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ IATF 16949:2016

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

ООО «ПО «Авто-Радиатор»



Теперь и «китайцы»: в «Авилоне» будут продаваться автомобили Chery и Exeed



Дилерская сеть «Авилон» объявила о подписании контракта с двумя автомобильными брендами из Поднебесной.

Изначально московская компания «Авилон» делала ставку на премиум-сегмент, однако сейчас западные компании массово покидают российский рынок и бизнес-модель приходится переориентировать.

Дилерский центр премиального суббренда концерна Chery (Exeed) расположен на четвертом этаже здания «Авилон Легенда» (Автозаводская ул., д. 23, корп. 5), которое раньше занимали Audi и Mercedes-Benz. Там представлен полный модельный ряд Exeed: кроссоверы LX, TXL и VX. Сообщается, что официальная церемония открытия еще впереди, однако первому столичному покупателю автомобиль передали еще 23 мая.

На середину июня запланирован старт продаж автомобилей марки Chery в «Авилоне». В шоуруме на Волгоградском проспекте будет представлен весь актуальный модельный ряд китайской марки: переднеприводные кроссоверы Tiggo 4, Tiggo 7 Pro, Tiggo 8 и Tiggo 8 Pro, а также недавний дебютант российского рынка – Tiggo 8 Pro Max с полным приводом ■

Некоренной «Москвич»: возродить легендарную марку планируют силами китайских автокомпаний

Стало известно о планах Минпромторга подключить к производству автомобилей «Москвич» один из китайских автоконцернов. Среди кандидатов – JAC Motors, FAW и BYD.

Как сообщают «Ведомости», руководство КАМАЗа ведет переговоры с китайской компанией JAC Motors об использовании платформы компании для будущей модели «Москвича». Подобный опыт сотрудничества у компаний уже есть: грузовики JAC N-серии легли в основу камазовского семейства «Компас».

При этом правительство Москвы также ведет переговоры с китайским автопроизводителем, но с другим, сообщает издание. «Известия» уточняют, что принять участие в возрождении «Москвича» могут FAW и BYD, а также другие компании из Поднебесной.

По мнению экспертов, первое время завод «Москвич» будет заниматься крупноузловой сборкой машин. Наладить производство полного цикла (со сваркой и окраской кузовов) в краткосрочной перспективе затруднительно: на предприятии нет мощностей по штамповке, а поиск альтернативных поставщиков займет какое-то время.

Если договориться с китайцами не получится, КАМАЗ будет разрабатывать модель с нуля своими силами. Представители власти сообщали о намерениях наладить выпуск «Москвичей» уже в IV квартале 2022 года, однако без привлечения китайских партнеров сделать это вряд ли удастся ■



КАЧЕСТВО ГАРАНТИРОВАНО



5 YEAR
GUARANTEE
AGAINST
DEFECTS

IN MATERIAL AND WORKMANSHIP
ON WEARABLE AND MOVING PARTS



THE RELIABLE PART

NK предлагает комплектные приводные валы, ШРУСы и комплекты пыльников высокого качества для послепродажного обслуживания.

nk-autoparts.com

Российский рынок запчастей для «легковушек» вырос до 1,8 трлн рублей в 2021 году

По итогам прошлого года продажи комплектующих для легковых автомобилей побили очередной рекорд: объем рынка составил 1 трлн 798 млрд рублей.

За весь прошлый год жители РФ купили чуть больше миллиарда единиц запчастей для одних только легковых автомобилей, потратив на них в общей сложности 1 трлн 798 млрд рублей, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на данные собственного исследования.

Самый ходовой товар — шины, доля которых составила 12,6% рынка (228 млрд рублей). Еще 181 млрд рублей россияне потратили на элементы подвески (10%), а 127 млрд рублей ушло на приобретение масел и технических жидкостей (7%).

В нынешнем году нового рекорда можно не ждать, уверены эксперты. После начала так называемой военной спецоперации крупнейшие производители автокомпонентов прекратили поставки в Россию: среди них — Bosch, NGK, SKF и многие другие, а также почти все шинники, кроме Nokian и отчасти Continental и Pirelli.

На фоне этого существенно упала доля оригинальных запчастей. К началу года около 30% объема рынка приходилось на оригинальные компоненты, однако к концу 2022 года их доля может снизиться до 20% ■



Росстат: производство автомобилей в РФ сократилось почти в два раза

Выпуск легковых машин за период с января по апрель 2022 года уменьшился на 47,4% в сравнении с прошлогодними показателями, следует из статистики Росстата.

За первые четыре месяца нынешнего года на территории РФ было выпущено 264 тыс. легковых автомобилей, приводит данные Федеральная служба государственной статистики. Нынешний показатель на 47,4% ниже, чем в январе — апреле 2022 года.

В апреле 2022-го выпуск легковых автомобилей и вовсе почти остановился: за целый месяц российские заводы собрали лишь 20 тыс. машин — это почти в семь раз меньше (на 85,4%), чем в апреле прошлого года.

Сейчас большинство крупнейших автозаводов в России прекратили работу. Сборка машин на АвтоВАЗе после выхода из внепланового корпоративного отпуска ведется по четырехдневному графику из-за нехватки комплектующих, заводы Hyundai в Санкт-Петербурге остановили работу как минимум до середины июля, а завод Renault в Москве после передачи прав собственности готовится собирать китайские «Москвичи».

Nissan ушел из России до апреля 2023 года (как минимум до этого момента не возобновится производство локализованных по полному циклу Qashqai, X-Trail и Murano), завод Toyota приостановлен еще с 4 марта, а Volkswagen, по слухам, готовится частично возобновить работу заводов в Калуге и Нижнем Новгороде — но только если удастся наладить поставки запчастей через Турцию и Грузию ■

Nissan на год прекратит деятельность в России

Генеральный директор Nissan Макото Учида заявил, что компания не возобновит производство и продажу машин в России до апреля 2023 года.

По всей видимости, ниссановцы не ждут быстрого возврата российского авторынка к докризисной жизни: в прогнозе на 2022 финансовый год (в Японии он начинается 1 апреля) российский рынок не упоминается. «Мы предполагаем, что деятельность (на территории России. — Прим. ред.) будет остановлена на год», — приводит слова Макото Учиды издание Automotive News.

Как заявил журналистам глава «Ниссана», ущерб от последствий прекращения деятельности в России и на Украине в 2021 финансовом году составил 52,6 млрд йен (499 млн долларов), из которых 15,2 млрд йен (118 млн долларов) — последствия остановки завода в Каменке и продаж машин, а еще 37,4 млрд йен (298 млн долларов) — потери альянса Renault-Nissan-Mitsubishi.

Об остановке завода в промзоне Каменка под Санкт-Петербургом японская компания объявила еще в начале марта. Предприятие собирает кроссоверы Qashqai, X-Trail и Murano, а за несколько дней до этого прекратились поставки флагманского Pathfinder из США. Сборка компактного Terrano также прекращена — модель производил завод Renault в Москве ■



Подорожавший рубль привел россиян на японские автоаукционы

Рост национальной валюты и оскудение авторынка вызвали наплыв покупателей из России на японские аукционы по продаже машин с пробегом. Участники рынка сравнивают ситуацию с 2008 годом.

«В Японии россияне скупают все подряд: как дорогие автомобили, так и машины средней ценовой категории. Но здесь автомобили продаются плохо. Возможно, те, у кого были свободные деньги, их скупают. Цены на машины в Японии снизились. Особенно заметно подешевели дорогие автомобили, с большим объемом двигателя», — передает «Интерфакс» со ссылкой на предпринимателя, занимающегося ввозом и продажей машин.

С ним согласен руководитель компании Carwin Дмитрий Забора. По его словам, разница между Land Cruiser Prado в России и Японии существенная: российские дилеры просят за машину с пробегом около 5 млн рублей (или 8,5 млн рублей за новую), а в Японии внедорожник можно купить за 3 млн рублей.

«Текущий спрос на покупку с автоаукционов Японии зашкаливает, очень много заказов. Обращений, наверное, даже больше, чем в 2008 году, когда повышались таможенные пошлины на иномарки, — считает предприниматель. — Россияне увидели, что курс доллара падает, и это стало своеобразным сигналом, что пора покупать японские машины, которые дешевеют. Покупателей интересуют автомобили всех категорий, но особенно много заказов на дорогие машины — Toyota Land Cruiser Prado, дорогие микроавтобусы, автомобили стоимостью примерно от 2 млн рублей» ■

green
FILTER

НЕМЕЦКИЙ КЛИМАТ
В ВАШЕМ АВТОМОБИЛЕ



Топливные, масляные, воздушные
и салонные фильтры, погружные
фильтры бензонасосов

[GREENFILTERS.DE](https://greenfilters.de)



Высококачественные фильтрующие материалы на композитной основе, используемые в линейке продукции GREEN FILTER, обеспечивают чистоту двигателя и воздуха в салоне автомобиля. 100% контроль качества



Высокая степень фильтрации в фильтрах двигателей гарантирует 99% очистку от частиц больше 10 микрон. Для салонных фильтров используется специальная серия антибактериальных и угольных фильтров



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



CARBERRY.
Performance for value

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ в России

Игрушка,
роскошь
или средство
передвижения?



Роман Зубко

Открывал серию выступлений в рамках круглого стола начальник отдела развития машиностроения, легкой и химической промышленности Министерства экономического развития Российской Федерации Рустам Абульмамбетов, рассказавший о реализации принятой правительством РФ концепции развития электротранспорта в стране. По его словам, главная задача, поставленная в концепции, — прийти к тому, чтобы основная добавочная стоимость по всей цепочке производства электромобилей, продаваемых в России, создавалась внутри страны.

В международном пресс-центре медиагруппы «Россия сегодня» прошел круглый стол на тему «Развитие электрообильности. Этап II», организованный ИД «Коммерсантъ» при поддержке Sitronics Group. В его рамках обсуждались такие вопросы, как устройство рынка электромобилей в России, что требуется для того, чтобы сформировать его привлекательность в нашей стране, насколько развита в России инфраструктура для зарядки электромобилей и какие системные меры поддержки важны для ее создания, как развитие электрообильности встраивается в повестку декарбонизации, от которой не отходит российское правительство. Основные тезисы выступлений экспертов — в материале «Движка».

Кроме того, в правительстве намерены поддерживать спрос на электромобили отечественного производства.

Проблемы, связанные с последствиями спецоперации в Украине, по словам представителя Минэка, повлияют на реализацию концепции не должны: правительство следует наметенным планам и срокам, отметил г-н Абульмамбетов. В частности, в нынешнем году планируется со-

здание зарядной инфраструктуры из 522 зарядных станций в пилотных регионах. Кроме того, в этом году должны быть выпущены первые партии электромобилей российского производства.

Как сообщил представитель Минэка, весьма серьезные планы по разработке и развитию отечественной платформы для создания машин на электротяге имеют сегодня КАМАЗ и Петербургский политех. Кроме того,

идет работа по созданию ячеек для аккумуляторных батарей российского производства, включая развитие необходимой для подобных проектов сырьевой базы. В частности, соответствующие проекты (а также необходимые месторождения) есть у «Росатома». К 2030-м годам, по планам правительства, должны появиться компоненты для электромобилей, по которым «мы будем конкурентоспособны».

По словам представителя Минэкономразвития, за тот год, что работает федеральный проект по развитию электротранспорта на территории РФ, существенно вырос интерес к нему со стороны регионов, инвесторов, а также конечных потребителей. В частности, как сообщил Р. Абульмамбетов, ссылаясь на данные ГИБДД, растут объемы регистрации транспортных средств на электротяге. «Наш взгляд на перспективы развития электротранспорта в России достаточно оптимистичен», — подытожил г-н Абульмамбетов.

Данные о статистике российского рынка электромобилей представил в рамках круглого стола генеральный директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Целиков. По его словам, по состоянию на начало 2022 года в России было зарегистрировано около 16 тыс. электромобилей. За первые четыре месяца текущего года это количество увеличилось примерно до 17,5 тыс. машин.

По словам С. Целикова, здесь учтены только легковые электромобили, но в России эксплуатируются также электробусы и легкий коммерческий



транспорт на электротяге, так что общее количество транспортных средств всех классов, работающих на электричестве, составляет в нашей стране около 20 тыс. единиц.

Каждый год, как сообщил гендиректор «Автостата», на рынке электромобилей в РФ наблюдается рост, включая оборот машин с пробегом. Даже по первым четырем месяцам нынешнего

года, по словам эксперта, зафиксирован рост продаж в этом сегменте: этот рынок не упал так сильно, как рынок традиционных автомобилей. Не повлиял на него пока и возврат ввозных пошлин на электромобили: продавцы, по словам С. Целикова, завезли весьма значительное количество машин заранее.

Однако после января объемы ввоза электромобилей в страну стали сокращаться. Какое-то время продавцы работали на старых запасах, но что будет с импортом дальше — прогнозировать слож-





но, так как ко всем существующим трудностям добавились еще и проблемы с логистикой, отметил эксперт.

Прибывающие в нашу страну электроавтомобили, как рассказал гендиректор «Автостата», в основном «оседают» в Москве, а также на Дальнем Востоке; кроме того, с Дальнего Востока машины на электротяге распространяются на территорию Сибири. Новые электроавтомобили регистрируются по большей части в Москве и области. Также в топ регионов по продажам таких авто — юг России.

В Центральной России, по словам С. Целикова, электроавтомобиль — это по-прежнему либо игрушка для энтузиастов, либо далеко не первая машина в семье. И покупают их в основном обеспеченные люди. «Это пока не массовая история», — констатировал эксперт.

Покупка Porsche Taycan вместо Panamera, по его словам, — довольно распространенная в столичном регионе схема перехода на электроавтомобиль. В Сибири же и на Дальнем Востоке, как отметил С. Целиков, наиболее популярен электроавтомобиль гольф-класса Nissan Leaf, причем в основном это автомобили с пробегом. Кроме того, на Дальнем Востоке дешевле электроэнергия, поэтому там электроавтомобиль уже можно назвать если не массовым, то по крайней мере



весьма популярным средством передвижения.

Тему развития в стране необходимой для электроавтомобилей инфраструктуры осветил в рамках круглого стола президент Sitronics Group Николай Пожидаев. По его словам, государство сегодня предпринимает усилия по развитию как зарядной инфраструктуры, так и производства

самого электротранспорта. Это, по мнению эксперта, — правильная стратегия. «Энергопереход в мире уже начался, и мы считаем, что Россия должна в этом тренде участвовать», — отметил Н. Пожидаев.

Участие в инфраструктурных проектах, по его словам, может заинтересовать IT-компании, так как для зарядных станций

необходим специальный софт. Уже сегодня, рассказал Н. Пожидаев, в IT-секторе есть компании, занимающиеся как зарядной инфраструктурой в целом, так и исключительно разработкой программного обеспечения для зарядных станций.

Отвечая на вопрос о том, как должно осуществляться в нашей стране развитие инфраструктуры для электроавтомобилей, президент Sitronics Group выступил за создание единого стандарта для разъемов. Идея же единого оператора станций, по его мнению, вряд ли будет полезной: конкуренция повлияет на рынок более благотворно. Ну а в сфере производства машин на электротяге целью, по словам г-на Пожидаева, должно быть создание в стране массово доступных электроавтомобилей.

Он также отметил, что, по опыту Sitronics Group и клиентов группы компаний, в эксплуатации электроавтомобиль выгоднее для его владельца по сравнению с традиционными машинами. Такое же мнение высказал в рамках круглого стола директор по стратегии и цифровым технологиям «Группы ГАЗ» Алексей Лихачев. По его словам, сегодня на маршруте между центром Нижнего Новгорода и аэропортом успешно работает пассажирская версия «ГАЗели» eNN, серийное производство которой старто-





вало в 2021 году. Несколько десятков таких машин проданы и поставлены клиентам группы компаний.

По словам А. Лихачева, стоимость электрических «ГАЗелей» на сегодняшний день такова, что позволяет компаниям-перевозчикам окупить затраты на приобретение машин подобного типа. Что же до особенностей обслуживания электровэнов, то, как отметил представитель «Группы ГАЗ», для крупных автопарков наиболее интересны так называемые «контракты жизненного цикла», поскольку электромобили в целом проще и дешевле в обслуживании. Но и в дилерской сети ГАЗа, по словам А. Лихачева, у потребителей нет проблем с обслуживанием модели eNN. «Клиенты получают всю необходимую поддержку», — отметил представитель «Группы ГАЗ».

Насколько плотной должна становиться сеть зарядных станций по мере развития рынка электромобилей стране? И можно ли рассчитать, сколько зарядок необходимо, скажем, на тысячу таких машин? По словам Николая Пожидаева, в Sitronics Group предпочитают не высчитывать разного рода удельные коэффициенты, а стараются учитывать поведение людей. Например, компания стремится устанавливать зарядные станции, в частности, на территории крупных торговых центров, куда приезжает множество автомобилистов и «зарядки» могут быть особенно востребованными.

Вопреки расхожему мнению, модель потребления услуг по за-

рядке электромобилей в Москве, по словам представителей Sitronics Group, от платности зарядных станций не зависит: заряжаться в основном едут туда, где удобнее, а не туда, где бесплатно, отмечают в группе компаний. Тем не менее власти Москвы активно развивают сеть бесплатных зарядных станций, отметила в рамках круглого стола руководитель проекта «Энергия Москвы» Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры



столицы Александра Шумская. Проект, по ее словам, направлен на популяризацию электротранспорта.

На данный момент, как сообщила А. Шумская, в Москве работает 96 общественных зарядных станций, еще несколько десятков — «в процессе подключения». К концу года, по расчетам столичных властей, сеть будет насчитывать порядка 250 станций.

По словам руководителя профильного проекта в Дептрансе, Москва создает именно публичные зарядные станции, воспользоваться которыми могут все желающие. В рамках проекта устанавливаются как быстрые, так и медленные зарядки, причем не только в центральной части города, но и в спальных районах. «Будем также развивать сеть станций на придомовых территориях, чтобы людям было удобно ими пользоваться», — отметила А. Шумская.

При дальнейшем расширении сети, по словам руководителя проекта «Энергия Москвы», учи-

тывается ее плотность, а также существующие в тех или иных районах точки притяжения большого количества автомобилей. Все данные о сети бесплатных зарядок в Москве, по словам А. Шумской, — публичные, есть интерактивная карта как существующих, так и планируемых к введению в строй зарядных станций.

Каков итог?

В отношении перспектив развития рынка электромобилей в нашей стране подавляющее большинство участников круглого стола было настроено в целом оптимистично. Вот только никто из них не отметил, что для дальнейшего роста этого рынка необходимо важное условие: наличие платежеспособного спроса. А с этим уже в самое ближайшее время могут быть серьезные проблемы: основной удар кризиса, связанного как с санкционным давлением, так и с рядом других факторов, включая перебои в логистике, придется примерно на лето-осень текущего года.

Так что меры государственной поддержки должны быть направлены не только на производителей электромобилей и компаний, занятых развитием инфраструктуры, но и на конечных потребителей. А лучшей мерой такой поддержки для них был бы рост реальных располагаемых доходов. В общем, как ни крути — все упирается в развитие экономики в целом: без этого электромобиль у нас так и останется игрушкой для богатых.



Названы лучшие российские АВТОДИЛЕРЫ 2022 ГОДА



Dvizhok.ru



Аналитическое агентство «Автостат» и «Авито Авто» подвели итоги VIII Национальной премии «Автодилер года – 2022». Награды лидерам индустрии вручались в российской столице в семи номинациях: в пяти традиционных категориях и двух новых, созданных для дилеров коммерческого транспорта и LCV.

В общероссийский рейтинг лидеров авторитейла, как сообщают организаторы премии, вошли дилерские центры, сгруппированные не только по трем сегментам авторынка (массовый, премиум, Luxury), но и по географическому расположению. В массовом сегменте отдельно «соревновались» Москва, Санкт-Петербург, Центральный регион (ЦФО и СЗФО), Приволжский регион (ПФО), Южный регион (ЮФО и СКФО), Восточный регион (УФО, СФО и ДФО); в премиальном – Москва и Санкт-Петербург, регионы; в Luxury – вся Россия.

Что касается холдингов, то их эксперты также разделили на три группы в зависимости от масштаба бизнеса: до 10 дилерских контрактов; 10–20 дилерских контрактов; более 20 дилерских контрактов. В каждой группе были названы победители в следующих номинациях: «Лучший дилер / холдинг по организации продаж новых автомобилей», «Лучший дилер / холдинг по организации продаж автомобилей с пробегом», «Лучший дилер / холдинг по организации сервиса».

Также были озвучены итоги в двух традиционных номинациях: «Лучший дистрибьютор по клиентскому опыту» (совместная номинация агентства «Автостат» и «Авито Авто»), «Лучший дилер по маркетингу автомобилей с пробегом» (специальная номинация «Авито Авто»). В рамках последней номинации впервые были награждены лучшие специалисты по маркетингу среди дилерских центров, продающих автомобили с пробегом на «Авито Авто». Оценивалась эффективность привлечения трафика и работы с объявлениями, а также вариативность работы с разными инструментами продвижения.

Специалисты «Авито Авто» учредили также две новые номинации: «Легкий коммерческий транспорт» (лучшие дилерские центры по продаже LCV) и «Коммерческий транспорт». Последняя состоит из трех специализированных категорий: «Спецтехника», «Грузовики и прицепы», «Дорожно-строительная техника».

По словам руководителя отдела маркетинга агентства «Автостат», куратора проекта «Автодилер года» Татьяны Малыгиной, идея учреждения премии была озвучена дилерскому сообществу в 2015 году. «Начинали мы всего с трех номинаций, а заявки на участие тогда прислали 227 дилерских центров. В 2022 году мы подводим итоги уже восьмой премии и три года подряд собираем около 600 заявок. В этот раз мы назвали имена не только лучших дилеров, но и лучших холдингов и дистрибьюторов уже в семи номинациях, – рассказала Т. Малыгина. – Уникальность нашей премии в том, что оценивались различные аспекты работы дилерского центра (и продажи, и сервис). А далее на основе интегральной оценки, рассчитанной по целому ряду показателей, мы выбрали лучших российских автодилеров, которые могут гордиться своими достижениями и активно использовать почетное звание „Автодилер года“ для продвижения своих компаний».

«Уже восьмой год подряд мы оцениваем различные аспекты работы дилерских центров начиная с продаж, маркетинга и заканчивая сервисом, – отметил, в свою очередь, управляющий директор «Авито Авто» Кирилл Вотяков. – В этом году премия проходит под слоганом: „Лидерство вне обстоятельств“. Сегодня наша отрасль столкнулась с серьезными вызовами. Мы уверены, что открытое взаимодействие, обмен опытом и совместный поиск лучших решений – это те принципы, которые помогут рынку. Мы, со своей стороны, продолжим развивать премию „Автодилер года“ и методологию выбора лучших игроков рынка, чтобы способствовать расширению и укреплению профессионального сообщества».

ПОБЕДИТЕЛИ

Номинация «Организация продаж новых автомобилей»

Холдинги

Более 20 дилерских контрактов — «Ключавто», 10–20 дилерских контрактов — «Форвард-Авто», менее 10 дилерских контрактов — «Автосеть РФ»

Дилеры

Сегмент *Luxury*

«Авилон» (официальный дилер Rolls-Royce)

Премиальный сегмент

Москва, Санкт-Петербург: «BMW Рольф-Премиум Химки». Регионы: «BMW Ключавто», Ставрополь

Массовый сегмент

Москва: «Тойота Центр Лосиный Остров» («Бизнес Кар»). Санкт-Петербург: «Рольф Пулково», официальный дилер Kia. Центральный регион (ЦФО и СЗФО): «КорсГрупп», официальный дилер Kia в Туле. Приволжский регион (ПФО): «Kia на Хасана Туфана», официальный дилер Kia в Набережных Челнах («ТрансТехСервис»). Южный регион (ЮФО и СКФО): «Тойота Центр Минеральные Воды» («Ключавто»). Восточный регион (УФО, СФО и ДФО): «Тойота Центр Красноярск» («Медведь Холдинг»)

Номинация «Организация продаж автомобилей с пробегом»

Холдинги

Более 20 дилерских контрактов — «Рольф», 10–20 дилерских контрактов — Fresh Auto, менее 10 дилерских контрактов — «Максимум»

Дилеры

Сегмент *Luxury*. «Авилон» (Официальный дилер Bentley)

Премиальный сегмент. Москва, Санкт-Петербург: «Мерседес-Бенц Авилон Волгоградка» («Авилон»). Регионы: «Лексус — Казань» («ТрансТехСервис»)

Массовый сегмент. Москва: «Nissan Дмитровка» («Рольф»). Санкт-Петербург: «Рено на Выборгском» («Петровский автоцентр»). Центральный регион (ЦФО и СЗФО): «Lada ОреЛ» («БН-Моторс»). Приволжский регион (ПФО): «Lada Нижний Новгород» («Юникор»). Южный регион (ЮФО и СКФО): «Kia Ключавто. Автомобили с пробегом», Сочи. Восточный регион (УФО, СФО и ДФО): «Kia Центр Кемерово Юг» («Ай-Би-Эм»)

Номинация «Организация сервиса»

Холдинги

Более 20 дилерских контрактов — «Рольф», 10–20 дилерских контрактов — «АвтоСпецЦентр», менее 10 дилерских контрактов — «БЦР Моторс»

Дилеры

Сегмент *Luxury*. «Авилон» (официальный дилер Bentley)

Премиальный сегмент. Москва, Санкт-Петербург: «Автодом BMW Санкт-Петербург». Регионы: «Лексус — Тюмень» (группа компаний «Клаас»)

Массовый сегмент. Москва: «Тойота Центр Кунцево». Санкт-Петербург: «Рено на Софийской» («Петровский автоцентр»). Центральный регион (ЦФО и СЗФО): «Тойота Центр Вологда» («Мартен»). Приволжский регион (ПФО): «Рено на Восстания Казань» («Кан Авто»). Южный регион (ЮФО

и СКФО): «Тойота Центр Минеральные Воды» («Ключавто»). Восточный регион (УФО, СФО и ДФО): «Тойота Центр Красноярск» («Медведь Холдинг»)

Номинация «Маркетинг — Автомобили с пробегом»

Премиальный сегмент. Россия: «Панавто»

Массовый сегмент (сегментация по масштабу склада автомобилей и регионам). Сток 150+ автомобилей, Москва и Санкт-Петербург: «Рольф Звезда Столицы Варшава автомобили с пробегом». Регионы: «Боравто Эксперт на Остужева». Сток до 150 автомобилей, Россия: ГК «АсАвто»

Лучшие специалисты по маркетингу автомобилей с пробегом

Категория «Столицы» (Москва и Санкт-Петербург)

1 место — Анна Шеремет (команда маркетинга «АвтоСпецЦентр»)

2 место — Лилия Солдатова (команда маркетинга Major Auto)

3 место — Наталья Патрина (команда маркетинга «Ключавто»)

Категория «Регионы»

1 место — Алевтина Курпек (команда маркетинга «Боравто»)

2 место — Ксения Железникова (команда маркетинга «Сура-Моторс»)

3 место — Екатерина Шамарина (команда маркетинга Ехросар)

Номинация «Лучший клиентский опыт»

Дистрибьюторы

Премиальный сегмент. Бренд Volvo

Массовый сегмент. Бренд Subaru

Дилеры

Официальный дилер. Россия, новые автомобили: «Артан», официальный дилер Volkswagen в Нижнем Новгороде; Россия, автомобили с пробегом: «Kia Центр Зубово»

Независимый дилер. Россия, автомобили с пробегом: компания «Проход»

Номинация «Легкий коммерческий транспорт»

Официальный дилер. «Авторитэйл»

Номинация «Коммерческий транспорт»

Сельхозтехника. Boston Technic. Грузовики и прицепы. «Транзит-Дон»

Дорожно-строительная техника. «Бигцентр»





Роман Зубко

САМЫЕ ЛИКВИДНЫЕ АВТОМОБИЛИ на рынке России

Рейтинги
и аналитика

Агентство «Автостат Инфо» и проект «Правильная цена» исследовали остаточную стоимость автомобилей, представленных на российском рынке за 2021 год. По его итогам был составлен рейтинг самых ликвидных в нашей стране автомобилей в массовом и премиальном сегментах. Результаты исследования, а также комментарии экспертов — в материале «Движка».

В ходе работы над рейтингом специалисты проекта «Правильная цена» и компании «Автостат Инфо» проанализировали данные по легковым автомобилям 2018 года выпуска. Исследовались в общей сложности 39 марок и 196 моделей,

которые продавались в России новыми три года назад. Итоговые рейтинги в массовом и премиальном сегментах были составлены на основе значений остаточной стоимости всех моделей с распределением по классам автомобилей.

Масс-маркет: Mazda3 и все-все-все

В массовом сегменте были исследованы в общей сложности 110 моделей 25 марок. В итоговый рейтинг самых ликвидных массовых автомобилей, распределенных по восьми классам, вошли 24 машины. В общем зачете (вне зависимости от класса) его

возглавила Mazda3. За три года, как отмечают эксперты, проводившие исследование, «японка» не только не потеряла, но и прибавила в цене: остаточная стоимость — 115,13% от изначальной. Это, впрочем, оказалось характерным почти для всех лидеров рейтинга в отдельных классах.

Тройку лидеров по ликвидности в малом классе составили Volkswagen Polo, Kia Rio и Hyundai Solaris. Для каждой из указанных моделей остаточная стоимость составила около 106%. В гольф-классе лучшей по данному показателю оказалась уже упомянутая Mazda3, следом за ней в рейтинге расположились

Skoda Rapid (109%) и Kia Ceed (106,4%).

В среднем классе лучше всех также выступила японская модель и тоже марки Mazda: результат Mazda6 составил 113%. Далее в рейтинге следуют Ford Mondeo (104,5%) и Subaru Legacy (101,2%). В бизнес-классе в тройку лидеров вошли Skoda Superb с показателем остаточной стоимости на уровне 104,6%, а также Toyota Camry с результатом 101% и Kia Optima (92%).

В категории компактных SUV результаты оказались более плотными, а все три призовых места заняли японские автомобили. Лидером в этом классе



РЕЙТИНГ ОСТАТОЧНОЙ СТОИМОСТИ* ТРЕХЛЕТНИХ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ В РОССИИ (ИТОГИ 2021 ГОДА)

МАССОВЫЙ СЕГМЕНТ

МАЛЫЙ КЛАСС

1		106,53%
2		106,36%
3		105,84%

СРЕДНИЙ КЛАСС

1		113,04%
2		104,47%
3		101,16%

«ГОЛЬФ»-КЛАСС

1		115,13%
2		109,29%
3		106,45%

БИЗНЕС-КЛАСС

1		104,62%
2		101,22%
3		91,94%

*Исследование проведено экспертами проекта «Правильная цена» (www.correctprice.ru) и компании «Автостат» (www.avto-stat.ru). При использовании материалов исследования ссылка на источник обязательна. Остаточная стоимость: фактический остаток - рыночная стоимость. Аккумуляторы в процентах: остаток к началу исследования. Исследование проводилось в течение трех лет. Исследование в процентах: фактический остаток к началу исследования. Исследование по пробегу: в год исследования зафиксирован пробег. Исследование в процентах: фактический остаток к началу исследования. Исследование по пробегу: в год исследования зафиксирован пробег. Исследование в процентах: фактический остаток к началу исследования. Исследование по пробегу: в год исследования зафиксирован пробег. Исследование в процентах: фактический остаток к началу исследования.



стала Toyota RAV4 с показателем остаточной стоимости 113,3%, на втором месте оказался Mitsubishi ASX (112,4%), на третьем расположился Suzuki Jimny (110,4%).

Лидером по остаточной стоимости в сегменте среднеразмерных внедорожников и кроссоверов стал Skoda Kodiaq (114%); также в тройке лидеров – Volkswagen Touareg (104,8%) и Toyota Fortuner (103,15%). Среди больших SUV первенствовал Mitsubishi Pajero с показателем остаточной стоимости 97,3%. «Серебро» в этом классе досталось Toyota Land Cruiser 200 (его результат – 96,2%), «бронза» – Volkswagen Teramont (90,2%). Лучшим среди пикапов по показателям остаточной стоимости признан Toyota Hilux (его результат – 105,6%). Следом за ним в рейтинге в этой категории разместились Volkswagen Amarok (97,5%) и Mitsubishi L200 (95,8%).

Как отметили эксперты проекта «Правильная цена», комментируя результаты исследования в массовом сегменте, самой крупной по количеству представленных моделей стала группа компактных SUV (46 единиц). Среди всех марок лидером по количеству призовых мест оказалась Toyota: в разных классах массового сегмента призовые места занимали пять моделей этого бренда. Второй по этому показателю – Volkswagen (четыре призовых места), третье место поделили между собой бренды Kia, Skoda и Mitsubishi.



РЕЙТИНГ ОСТАТОЧНОЙ СТОИМОСТИ* ТРЕХЛЕТНИХ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ В РОССИИ (ИТОГИ 2021 ГОДА)

МАССОВЫЙ СЕГМЕНТ

КОМПАКТНЫЕ КРОССОВЕРЫ/ВНЕДОРОЖНИКИ

1		113,32%
2		112,37%
3		110,44%

БОЛЬШИЕ КРОССОВЕРЫ/ВНЕДОРОЖНИКИ

1		97,35%
2		96,18%
3		90,16%

СРЕДНИЕ КРОССОВЕРЫ/ВНЕДОРОЖНИКИ

1		113,99%
2		104,79%
3		103,15%

ПОЛНОПРИВОДНЫЕ ПИКАПЫ

1		105,65%
2		97,48%
3		95,77%

*Исследование проведено экспертами проекта «Правильная цена» (www.correctprice.ru) и компании «Автостат» (www.avto-stat.ru). При использовании материалов исследования ссылка на источник обязательна. Остаточная стоимость: фактический остаток - рыночная стоимость. Аккумуляторы в процентах: остаток к началу исследования. Исследование проводилось в течение трех лет. Исследование в процентах: фактический остаток к началу исследования. Исследование по пробегу: в год исследования зафиксирован пробег. Исследование в процентах: фактический остаток к началу исследования. Исследование по пробегу: в год исследования зафиксирован пробег. Исследование в процентах: фактический остаток к началу исследования.



Премиальный сегмент: «И „Гелик“ такой молодой...»

В премиальном сегменте при составлении рейтинга эксперты проанализировали 86 моделей 14 марок. В итоговый перечень попали 24 модели, распределенные по восьми классам. В абсолютном зачете рейтинг премиальных машин возглавил среднеразмерный внедорожник Mercedes-Benz G-Class. Его остаточная стоимость через три года с момента продажи оказалась на 121,7% выше по сравнению с первоначальной ценой.

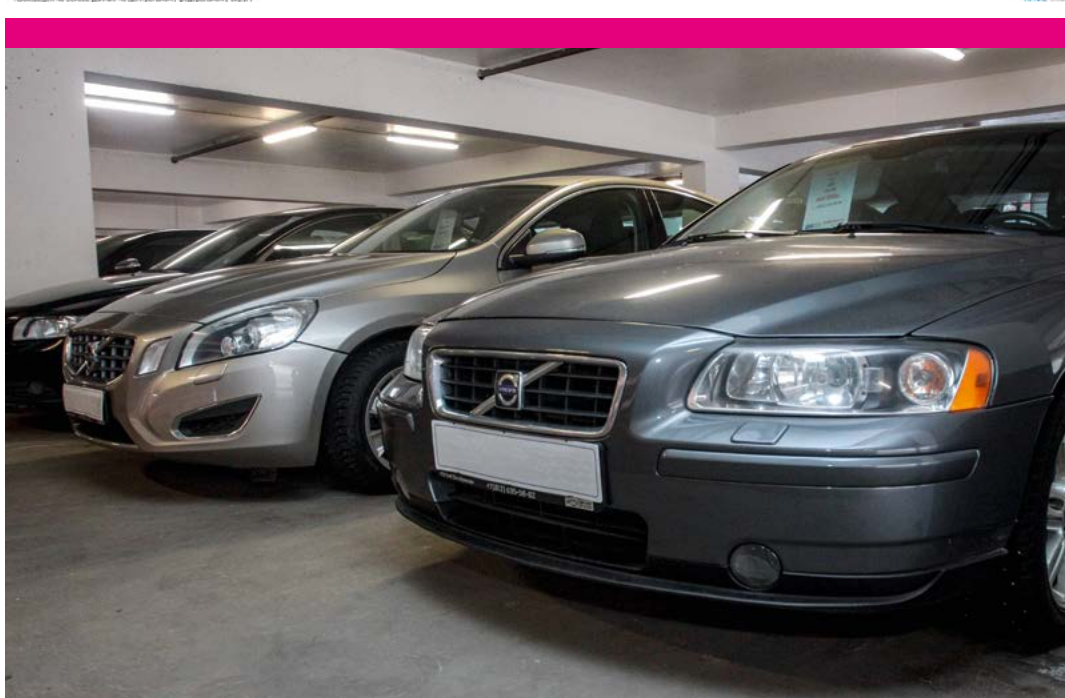
В малом классе все три призовых места оккупировали



В среднем классе среди премиальных автомобилей эксперты признали самым ликвидным «внедорожный» универсал Volvo V60 Cross Country: его результат – 99,2%. В тройку лидеров в данном сегменте вошли также Audi A4 (94,5%) и Jaguar XE (90,4%). В категории премиальных моделей бизнес-класса первенствовал еще один шведский кросс-универсал – Volvo V90 Cross Country с результатом 99,2%, следом за ним в рейтинге расположились Genesis G70 (95,8%) и Mercedes-Benz CLS-Class (94,8%).

В люксовом сегменте впереди оказался Porsche Panamera с результатом 96,2% по показателю остаточной стоимости. На втором месте в данной категории – Volvo S90 (93,2%), на третьем – Audi A8 (84%).

www.dvizhok.su





Mini и Porsche (по три призовых номинации).

Тенденции и перспективы

«Остаточная стоимость трехлетних автомобилей с пробегом, как показывает наше исследование, существенно превышает цены на эти же модели по прайс-листу в год их производства», — отметила Татьяна Абрамова, генеральный директор компании «Правильная цена». — Такая ситуация сложилась в результате дефицита новых автомобилей, который был вызван отсутствием необходимых для производства микрочипов. Из-за этого цены на новые автомобили выросли. Вслед за этим стали расти цены и на рынке авто с пробегом. Отмечу, что 2022 год принес авторынку России новые вызовы, «заградительные» цены на новые автомобили у дилеров, а также ценовой хаос на рынке автомобилей с пробегом. Однако говорить о резком спаде продаж на вторичном рынке не приходится, рынок «живой». Тем не менее стоит отметить, что пока у многих игроков нет четкой стратегии поведения в текущей экономической ситуации».

По мнению Бориса Дмитриева, основателя и генерального директора компании «Каркрафт», развитие рынка новых автомобилей в текущем году будут определять желания, а также политические, логистические возможности автопроизводителей продолжать свой бизнес в РФ. «Кроме того, к числу факторов, которые определяют развитие авторынka, относятся сейчас влияние санкций, введенных

в отношении России, изменение курсов валют, динамика реальных доходов населения и размер ключевой ставки ЦБ. Влияние окажут также и темпы выхода на российский рынок новых брендов, в том числе и китайских марок», — сообщил эксперт.

Говоря о потенциале китайских брендов, Б. Дмитриев отмечает, что они вряд ли смогут полностью заменить ушедшие с российского рынка премиальные марки, но способны заменить модели в среднем сегменте. И тут, по мнению эксперта, важным фактором успеха станет курс юаня к рублю и возможности новых логистических коридоров. «Развитие рынка автомобилей с пробегом зависит сейчас от стоимости кредитов для физлиц», — полагает эксперт. — Средний срок владения, очевидно, увеличится, соответственно, количество

сделок по авто с пробегом будет падать. В этой ситуации для развития выкупа необходима ценовая стабилизация рынка. Выкуп у физлиц (в процентах от общего объема поступления авто с пробегом) будет стабильно расти, так как у многих игроков будет очень жесткая альтернатива: закрыться или развивать направление продаж автомобилей с пробегом».

По мнению Александра Климова, эксперта «Автостат Инфо», рынок автомобилей с пробегом сейчас находится как бы в двух измерениях: «обычный» вторичный авторынок и рынок подержанных праворульных «японок», ввозимых через Дальний Восток. «Цены на подержанные машины сначала взлетели вслед за ростом цен на новые авто, но теперь наблюдается возврат к более приемлемым для клиен-

тов прайсам, которые все равно остаются выше, чем они были до 24 февраля», — заявил эксперт.

В отношении перспектив китайских брендов он отметил, что «в китайской производственной экспансии стоит пока сомневаться». «Китайские автопроизводители цены повышают не хуже прочих брендов, а предложений о сотрудничестве с нашими автозаводами с их стороны не так уж и много. Нарастивать свои модельные ряды они будут, но вот только смогут ли наши автомобилисты „переварить“ такое сочетание весьма солидных для их кошельков цен с пока еще не самым высоким качеством? Другой вопрос, что вскоре иной альтернативы просто может и не остаться», — подчеркнул А. Климов.





Кроссовер BMW X1 сменил поколение и получил электрическую версию

Младший «паркетник» BMW — X1 третьего поколения (U11) — вырос в размерах и получил измененное в соответствии с новым корпоративным стилем убранство. Также представлен электрокроссовер BMW iX1.

Длина колесной базы машины увеличилась до 2692 мм (+22 мм), за счет чего общая длина кузова X1 третьей генерации достигла 4500 мм (+53 мм). При этом кроссовер стал шире (1845 мм; +24 мм) и выше (1642 мм; +44 мм). Снаряженная масса выросла до 1500 кг (+95 кг), зато багажник стал вместительнее: 540 вместо прежних 505 литров. Клиренс у нового X1 тоже выше, чем у предшественника: 205 против 183 мм.

Базовые версии — переднеприводные: бензиновая sDrive18i оснащена прежним 1,5-литровым турбомотором, который развивает 136 л. с., при этом крутящий момент вырос с 220 до 230 Нм; 2,0-литровая дизельная «четверка» в модификации sDrive18d настроена на 150 л. с. и 360 Нм.

В корпус трансмиссии полноприводных модификаций xDrive23d и xDrive23i интегрирован 48-вольтовый стартер-генератор, который добавляет к отдаче 2,0-литрового ДВС (197 л. с. и 400 Нм у дизельного мотора, 204 л. с. и 320 Нм — у бензинового) 14 кВт (19 л. с.) и 55 «ньютонов».

Подключаемые гибриды отличаются исключительно мощностью: 1,5-литровый турбомотор вращает передние колеса, а на задней оси установлен тяговый электродвигатель. Версия xDrive25e развивает 180 кВт (245 л. с.) и 477 Нм, а топовая xDrive30e — 240 кВт (326 л. с.).

Батарейный iX1 представлен в единственной версии xDrive30 на основе 400-вольтовой системы BMW eDrive с двумя электромоторами (по одному для каждой оси) суммарной отдачей 230 кВт (313 л. с.) и 494 Нм. Тяговая батарея емкостью 64,7 кВт·ч расположена под полом и обеспечивает 413–438 км автономного хода в цикле WLTP.

Бензиновые и дизельные X1 появятся у европейских дилеров в октябре, а электрифицированные версии подоспеют ближе к концу нынешнего года ■

Состоялась премьера второго поколения Mercedes-Benz GLC

Компания Mercedes-Benz представила новое поколение своей самой продаваемой модели двух последних лет — среднеразмерного кроссовера GLC.

Новый GLC с индексом X254 построен на той же платформе MRA, что и предшественник, поэтому схема подвески (двухрычажная — спереди, «многорычажка» — сзади) осталась прежней. Зато GLC впервые получил подруливающую на угол до 4,5 градуса заднюю ось, пусть и в качестве опции.

Длина колесной базы со сменой поколения увеличилась на 15 мм (до 2888 мм), а кузов стал длиннее сразу на 60 мм (4716 мм). Ширина его осталась неизменной (1890 мм), но колея у нового GLC шире. Увеличенное расстояние между осями положительно сказалось на полезном объеме багажника: у кроссовера он вырос сразу на 70 литров (до 620 литров).

Новый GLC дебютирует в шести версиях: двух бензиновых, дизельной и трех гибридных с возможностью подзарядки от сети. Два гибрида имеют в основе бензиновый турбомотор, а еще один — это подключаемый дизельный гибрид.

Все машины оснащены «автоматом» 9G Tronic, 48-вольтовым стартер-генератором (добавляет 17 кВт и 200 Нм при разгоне вместо 11 кВт и 150 Нм у прошлого GLC) и системой полного привода 4Matic.

Производство кроссовера начнется в конце июня на заводе Mercedes-Benz в Бремене. Тогда же компания откроет прием заказов и огласит цены ■



Land Rover Defender 130 разорвал связь числового индекса с длиной базы

Компания Land Rover представила самый длинный Defender — восьмиместный внедорожник с индексом 130.

На первом «Дефендере», напомним, числа служили приблизительной индикацией длины колесной базы (в дюймах). Модификация 127 с удлинненной до 3226 мм базой разрабатывалась с учетом потребностей военных и коммунальных служб. А «стотридцаткой» модель стала в 1990 году, когда было введено в обращение имя Defender.

Однако новая версия с индексом 130 отвергла даже принцип «больше число — длиннее база». Ведь фактически это тот же «сто десятый», но с увеличенным на 340 мм задним свесом. Таким образом, длина машины с учетом запасного колеса выросла до 5358 мм. Салон имеет формулу 2 + 3 + 3 с полноценным «диваном» сзади, который складывается в пропорции 40 : 20 : 40.

С разложенным третьим рядом полезный объем багажника составит 389 литров. Если же «галерку» сложить, он вырастет до 1232 литров, а сложенный вдобавок к этому «диван» второго ряда обеспечит 2291 литр погрузочного пространства.

Линейка двигателей купирована с двух сторон: «сто тридцатому» не положены как двухлитровые турбомоторы, так и большие V8. На выбор — 3,0-литровый рядный бензиновый либо дизельный мотор в связке с 8-ступенчатым «автоматом» ZF и 48-вольтовым стартер-генератором.

Цена на базовый Defender 110 в Британии начинается с 58,7 тыс. фунтов, однако за счет более мощного мотора и расширенного списка штатного оборудования «стотридцатка» заметно дороже: прайс-лист начинается с 79,9 тыс. фунтов стерлингов ■



BMW представила рестайлинговые модели 3 Series

Плановое обновление подарило седанам и универсалам BMW «третьей» серии расширенный набор штатного оснащения и решения в духе старших моделей.

Новые светодиодные фары стали немного тоньше и лишились паза: теперь передок младшего седана стал ближе к 5 Series. Форма фамильных «ноздрей» подверглась консервативному пересмотру, а задние фонари и вовсе остались без изменений.

Бамперы у машин с М-пакетом теперь имеют шестиугольную радиаторную решетку с увеличенными «сотами», а место корпусов «противотуманок» заняли «кlyки» воздухозаборников. Мотив повторяется и на задних бамперах, которые заодно разжились крупным диффузором.

Главные новшества достались салону: обновленная «тройка» получила систему iDrive на «операционке» BMW 8, как у флагманских моделей. 12,3-дюймовый дисплей приборной панели образует единую изогнутую панель с сенсорным экраном мультимедийной системы диагональю 14,9 дюйма.

Из оснащения базовых 3 Series пропала механическая коробка передач: отныне 8-ступенчатый «автомат» Steptronic с подрулевыми «лепестками» положен всем без исключения версиям. Роль селектора АКП теперь выполняет крохотный тумблер.

Линейка моторов не изменилась, но из-за расширенного базового оснащения «тройка» стала дороже. Теперь цены на седан начинаются с 43,9 тыс. евро, а прайс-лист универсала стартует с отметки 45 тыс. евро ■





Lexus представил новый RX

Состоялась официальная премьера пятого поколения кроссовера Lexus RX, который лишился атмосферного V6, но зато стал более драйверским.

Новый RX переехал на платформу GA-K, которая, в свою очередь, базируется на архитектуре TNGA: вместо «Макферсона» спереди установлена многорычажная подвеска. Длина кузова не изменилась (4890 мм), но машина стала шире (1920 мм) и на 90 кг легче предшественника.

Одно из преимуществ новой платформы — возможность интеграции системы полуавтопилота Lexus Safety System+. Электроника следит за водителем с помощью камеры и может самостоятельно остановить машину, если он не реагирует на оповещения. Также появилась функция автоматической парковки по команде со смартфона.

Новый Lexus RX дебютирует в четырех версиях: 2,4-литровый турбомотор T24A-FTS (279 л. с. и 430 Нм) начальная версия RX 350 разделит с «Эн-иксом»; три остальных — это гибриды. Модификация RX 350h (245 л. с., 316 Нм) с опциональной системой полного привода E-Four имеет под капотом 2,5-литровый «атмосферник», который связан с передней осью посредством электромеханического вариатора, а на задней оси установлен электромотор.

Единственный в гамме подключаемый гибрид имеет индекс 450h+. Под капотом — тот же 2,5-литровый двигатель, но отдача электромоторов увеличена, благодаря чему пиковая мощность установки составляет 306 л. с. и 572 Нм. На вершине гаммы расположился RX 500h с турбомотором 2.4 и полноприводной системой Direct4, которая реализована посредством тягового электромотора мощностью 80 кВт (109 л. с.) на задней оси. В результате — 371 л. с. и 550 Нм, а разгон до «сотни» занимает 6 секунд.

Продажи нового RX начнутся уже этой осенью, однако подключаемый гибрид RX 450h+ дебютирует только ближе к концу 2022 года ■

Honda показала первые официальные изображения нового CR-V

Кроссовер Honda CR-V шестого поколения готовится к мировой премьере, которая состоится летом этого года. В ее преддверии японская компания поделилась первыми фото экстерьера.

К смене поколений CR-V японцы подошли консервативно. Что неудивительно: кроссовер пятой генерации стал третьей по популярности машиной в мире, пропустив вперед только Toyota Corolla и RAV4.

Новые Civic и HR-V определили внутренний тренд японской компании на лаконичные линии. Как видно, по этому же пути пошел «шестой» CR-V: фары стали тоньше, а акцент начинки модулей смещен в сторону светодиодных полосок дневных ходовых огней. Радиаторная решетка выросла в размерах, пропорционально ей увеличены «соты».

На фото — версия для американского рынка, с популярными у местной публики хромированными вставками на бамперах. Другие изменения — интернациональные: наружные зеркала на «ножках», установленные ниже оконной линии, и задние светодиодные фонари-крюки с L-образными элементами.

Схема полного привода с многодисковой муфтой на задней оси, по всей видимости, сохранится, а вот шильдик eHybrid для «Хонды» — новый. Японцы обещают «более продвинутую» гибридную силовую установку, которая сделает машину спортивнее и эффективнее, однако других подробностей пока нет ■



Рамный пикап Dongfeng DF6 дебютировал в России

Компания Dongfeng назвала рублевую цену на рамный пикап DF6, у которого найдутся родственники даже среди «Мерседесов».

Индекс DF6 призван скрыть от российского покупателя название Dongfeng Rich 6 — так именуется версия дебютировавшего еще в 2018 году пикапа для домашнего рынка. Примечательно, что модель создавалась как удешевленная версия Nissan Navara — оба пикапа выпускаются на предприятии Zhengzhou Nissan. Таким образом, новый DF6 является побратимом не только «Ниссана», но и построенных на базе «Навары» пикапов других марок: Renault Alaskan и даже покинувшего конвейер Mercedes-Benz X-Class.

2,5-литровый турбодизель с заводским индексом ZD25T5 агрегируется с 5-ступенчатой «механикой» и развивает 136 л.с. и 305 Нм. Для российского рынка была выбрана версия с жестко подключаемой передней осью, хотя на родине пикапы могут иметь и задний привод.

У передней подвески двухрычажная схема. Задняя ось — с рессорами и барабанными тормозами. Паспортная грузоподъемность занижена до 484 кг: при максимальной полной массе 2459 кг DF6 не ограничен в перемещениях по улицам Москвы.

На нашем рынке DF6 доступен в единственной комплектации Comfort за 2 790 000 рублей, с отделкой кожей, подогревом зеркал и сидений, задними парктрониками и функцией запуска двигателя с кнопки. Боковые пороги и декоративные дуги грузового отсека также предложены по умолчанию ■



Geely Coolray Nero получил рублевый ценник

Представители компании Geely назвали цену Coolray Nero — самой дорогой версии бестселлера марки в России.

Технических отличий от версий попроще у такого «Кулрея» нет. Под капотом установлена 1,5-литровая «турботройка» (150 л.с., 255 Нм), которая связана с передними колесами посредством 7-ступенчатого «робота» с двумя сцеплениями.

За основу спецверсии Nero взята комплектация Flagship Sport. Кроссовер оснащен панорамной крышей с люком, креслами с комбинированной отделкой (водительское — с шестидиапазонной электрорегулировкой), системой камер кругового обзора с передними и задними парктрониками, атмосферной подсветкой салона и др. Однако за Coolray Nero просят 2 749 990 рублей, в то время как исходная комплектация на 40 тыс. дешевле. Все дело в эксклюзивном дизайне.

Представители Geely отмечают, что Nero ориентирован на молодую аудиторию и «следует тенденциям в автомобильной моде». Кузов кроссовера выкрашен в оттенок Ink Black, а корпуса зеркал получили декоративную оклейку «под карбон». 10-спицевые колесные диски диаметром 18 дюймов у Coolray Nero тоже черные, а задние окна затонированы.

Венчают молодежный образ «Кулрея» развитый задний спойлер с красной буквой S и шильдики Nero на крышке багажника и кромке заднего бампера ■



タツミパフォーマンスパーツ



Автокомпоненты TMI TATSUMI

Японские традиции
инженерного искусства

www.tatsumi.ru

Chery Tiggo 8 Pro Max



Роман Зубко

Полный вперед!..

Кроссоверы Chery давно и прочно заняли немалую долю на российском автомобильном рынке: формула «больше автомобиля за меньшие по сравнению с конкурентами деньги» работает у нас практически безотказно. Единственной глобальной претензией к автомобилям марки до недавнего времени было отсутствие полного привода. Но теперь и этот вопрос решен: в продажу поступил кроссовер Tiggo 8 Pro Max, оснащенный трансмиссией 4x4. Выясняем, как едет первый в России полноприводный автомобиль Chery, в рамках премьерного теста новинки.

Снаружи отличить новый Pro Max от его переднеприводного собрата можно по оформлению передней части: 8 Pro Max получил обрамление радиаторной решетки серого цвета и иные площадки под противотуманные фары. Радикально облик кроссовера это не изменило: оба автомобиля выглядят вполне гармонично и современно.

Такое же впечатление производит и интерьер новинки. Салон полноприводного Chery отделан экокожей (причем очень качественной) и приятным на ощупь податливым пластиком; есть также вставки под рояльный лак. Последний тип отделки отнюдь не выглядит дешево. В целом внутри это нормальный совре-

менный кроссовер семейного класса. Хотя, конечно, главная интрига состоит в том, как будет выглядеть этот интерьер на автомобиле, пробежавшем по российским дорогам километров эдак 50 тыс.

Весьма неплох салон Tiggo 8 Pro Max и с точки зрения эргономики. Даже высокий водитель без проблем устроится за рулем именно так, как удобно (а не по принципу «и так сойдет»). Мне, например, при росте 193 см вполне хватило диапазонов всех

регулировок, включая регулировку рулевой колонки по вылету (с чем порой бывают проблемы не только у «китайцев», но и у «японцев» и «корейцев»).

Единственное, чего не хватило для полного счастья, — это регулировки подушки сиденья по углу наклона. Но, учитывая, что на какие-то сверхдальние расстояния мы не ездили и три-четыре часа кряду за рулем не проводили, в целом в автомобиле было вполне комфортно и на водительском, и на пассажирском месте.





Крупные экраны цифровой приборной панели и мультимедийной системы стильно оформлены, имеют высокое разрешение и не бликуют на ярком солнце

Под капотом нового Tiggo 8 Pro Max — двигатель F4J20 с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. При рабочем объеме 2,0 литра он развивает 197 л. с. при 5000 об/мин и 375 Нм при 2000–3500 об/мин. Такой же мотор устанавливается на Exeed VX — флагманский кроссовер премиального суббренда Chery. На VX, однако, он развивает 249 л. с. (в российской спецификации). Представители марки признают, что дефорсировали двигатель для Pro Max намеренно, чтобы не создавать

внутрикорпоративную конкуренцию между моделями разных брендов.

Кроме того, в «Чери Автомобили Рус» нам рассказали, что в руководстве компании будут стремиться к тому, чтобы дилерские центры Chery и Exeed не располагались под одной крышей, а в идеале — к тому, чтобы они

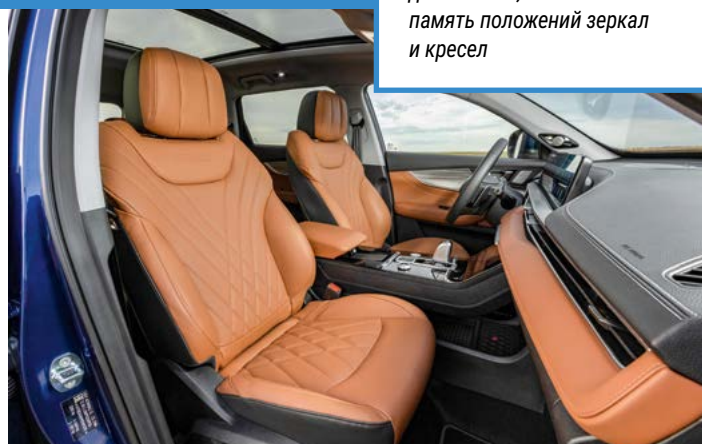
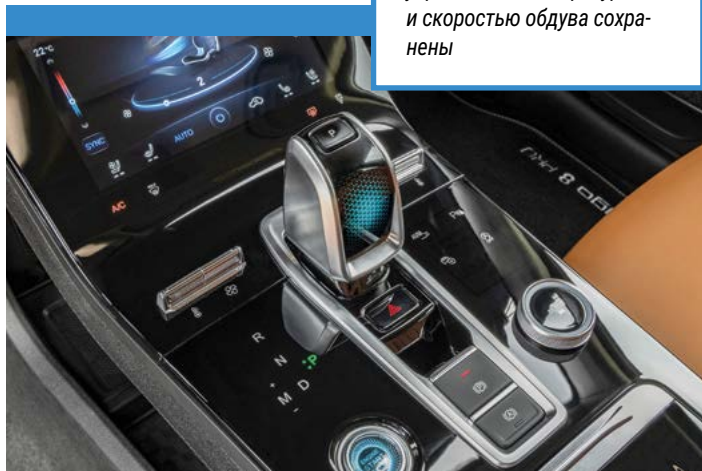
Блок управления микроклиматом — полностью сенсорный, но «физические» качающиеся клавиши управления температурой и скоростью обдува сохранены

и вовсе находились на разных улицах. Китайцы таким образом стремятся к тому, чтобы Exeed воспринимался как отдельный премиальный бренд.

В версии для Tiggo 8 Pro Max турбомотор 2.0 TGD1 ни разу не дал повода пожалеть о потере более чем полусотни «лошадей»: свои 197 сил он выдает всегда и во всех режимах, уверенно тянет и в городе, и на трассе; обгоны фур на шоссе нисколько не напрягают. Иногда, правда, не слишком расторопно работает коробка передач — 7-ступенчатый

«робот» DCT с двойным сцеплением, поставляемый китайским подразделением Getrag. По словам представителей Chery, эта коробка разработана специально для автомобилей китайского производства, а среди главных ее особенностей автопроизводитель называет полностью электронное управление.

Передние сиденья Tiggo 8 Pro Max — не эталон с точки зрения профиля спинки, но диапазоны регулировок более чем достаточны; есть также память положений зеркал и кресел





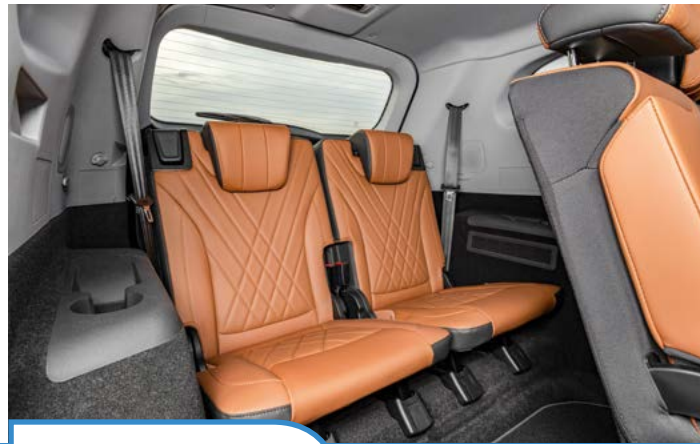
На втором ряду в Tiggo 8 Pro Max просторно, «диван» можно сдвигать вперед-назад и регулировать спинку по углу наклона; в распоряжении пассажиров — подогрев сидений, дефлекторы обдува, а также возможность настроить его интенсивность

Помимо того, что передача не всегда переключаются шустро и иногда не в тот момент, когда этого ждешь, мы порой сталкивались еще и с тем, что автомобиль чуть откатывался назад при старте на подъеме. Видимо, коробка, что называется, «бережет сцепления». Кроме того, при медленном движении по разбитым грунтовкам, когда нужно крадучись то прибавлять газ, то вновь его отпускать, периодически ощущаются легкие подергивания.

В остальном к работе пары «мотор — коробка» серьезных вопросов нет, также корректно

настроена система выбора режимов вождения. В режиме «Спорт», например, машина и вправду становится порезвее, коробка дольше держит текущую передачу и раскручивает двигатель до более высоких оборотов. В режиме «4x4» муфта Borg Warner блокируется, и тяговое усилие распределяется по осям в пропорции 50 : 50.

Китайские автомобили прежних поколений мы частенько поругивали за невнятную работу системы рулевого управления. Tiggo 8 Pro Max в этом плане дает минимум поводов для придинок. Возможно, усилие на руле выверено не столь удачно, как на лучших европейских автомобилях, но главное — руль «Про Макса» не ощущается ватным. Есть четкое нулевое положение, позволяющее без напряжения вести автомобиль по прямой трассе, а в поворотах усилие вполне логично нарастает по мере загрузки управляемых колес.



Третий ряд сидений — не пресловутые «+2», а полноценные посадочные места для взрослых седоков среднего роста и комплекции

ход. Однако предел по энергоемкости подвески у Tiggo 8 Pro Max смещен в сторону существенно больших скоростей, нежели у большинства других известных нам «китайцев». На грунтовке, к примеру, автомобиль позволяет держать более высокую крейсерскую скорость, чем тот же Tiggo 7 Pro, побывавший у нас на тесте незадолго до «Про Макса».

Шумоизоляция, как правило, — не самая сильная черта автомобилей азиатских брендов, но Tiggo 8 Pro Max здесь выделяется в положительном смысле: двигатель на уши не давит, шины дают о себе знать лишь при попадании на асфальт с другими сцепными свойствами. На этом фоне обращает на себя внимание свист ветра в зеркалах на трассовых скоростях, но это вполне умеренная плата за хорошую обзорность назад, которую эти зеркала обеспечивают.



ХАРАКТЕРИСТИКИ Chery Tiggo 8 Pro Max

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4722 x 1860 x 1705
Снаряженная масса, кг	1787
Объем багажника, л	193–2101
Клиренс, мм	190
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R с турбонаддувом
Объем, куб. см	1998
Мощность, л. с. при об/мин	197/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	375/2000–3500
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	8,5
Максимальная скорость, км/ч	195
Средний расход топлива, л	8,5



ОЦЕНКИ		Chery Tiggo 8 Pro Max
ИНТЕРЬЕР		8,57
Обзор	9	В салоне Tiggo 8 Pro Max удобно и просторно всем сиденьям; к качеству материалов отделки не придираться. Хорошую обзорность обеспечивают крупные зеркала, большая площадь остекления и современная система кругового обзора.
Эргономика	8	
Качество материалов	8	
Простор	9	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	9	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		8,0
Динамика	8	В ездовых дисциплинах — ни одного провального показателя: всё на средневысоком, по меркам класса, уровне.
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	8	
КОМФОРТ		8,0
Акустический	8	Для семейного кроссовера Tiggo 8 Pro Max вполне тих и комфортен на ходу. Но на заштатных грунтовках надо быть аккуратнее. Тем, кому чего-то не хватает в списке опций, стоит обратить внимание на бренд Exeed.
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА		8,19
		Последнее, о чем думаешь за рулем Tiggo 8 Pro Max, — это его происхождение. Так рунтятся бывшие стереотипы...

Вкратце о ценах. На момент подготовки материала (середина мая 2022 года) новый Tiggo 8 Pro Max стоил в России от 3 890 900 рублей без учета спецпредложений и действующих маркетинговых программ. Недешево, но по нынешним временам и не заоблачно. Хотя четыре миллиона за «китайца» — это, безусловно, выход за все мыслимые в прежнюю эпоху психологические барьеры...

Каков итог?

Новый Chery Tiggo 8 Pro Max — один из лучших китайских автомобилей, когда-либо побывавших на наших тестах. У него нет ка-

ких-то выдающихся или особенно впечатляющих достоинств, но нет и очевидных провалов по основным потребительским качествам.

В целом автомобиль воспринимается как вполне достойный, современный и цельный продукт. Последнее, о чем хочется думать за рулем этой машины, — это ее происхождение. Фразы наподобие «А что вы хотели от „китайца“?», кажется, уходят в прошлое.

Что же до дальнейшего распространения полного привода среди кроссоверов из Поднебесной, то в Chery уже объявили, что намерены расширять линейку полноприводных автомобилей. На очереди — Tiggo 7 Pro, который получит трансмиссию 4x4 уже в ближайшее время. Ждем с нетерпением!..



Стоимость
на момент подготовки материала
Chery Tiggo 8 Pro Max
4 190 900 ₽

Система ESP 9.3, поставляемая компанией Bosch, работает весьма корректно и деликатно. Двигаясь по песку, например, главное — не бросать в самый ответственный момент газ, а, напротив, чувствуя, что машине может не хватить тяги, плавно, но прогрессивно его прибавлять — в режиме «4x4» с заблокированной муфтой автомобиль вполне уверенно «гребет всеми четырьмя». Единственное, что смущает при езде вне дорог с твердым покрытием, — это навязчивые поскрипывания кузова в районе левой центральной стойки



Mitsubishi Eclipse Cross

ОБНОВЛЕННЫЙ



Роман Зубко

Плановый рестайлинг Eclipse Cross японские дизайнеры провели умело и эффективно: новый автомобиль можно опознать буквально с первого взгляда, хотя радикальных изменений в его облике не так уж много. В частности, общая архитектура передней части кузова осталась прежней, как и «двухэтажная» оптика. Но верхние фары стали уже, нижние — наоборот, массив-

В модельном ряду Mitsubishi кроссовер Eclipse Cross с самого начала играл роль нишевой модели: он был призван заполнить брешь между компактным «паркетником» ASX и среднеразмерным Outlander. А еще — стать более стильной альтернативой младшей модели. Осенью «ковидного» 2020 года Eclipse Cross претерпел рестайлинг, в 2021-м дебютировал в России и лишь весной 2022-го попал к нам на тест. Так что мы не только займемся поиском пресловутых десяти отличий от «дореформенного» автомобиля, но и попытаемся понять, насколько успешно обновленный Eclipse Cross играет роль главного стиляги в линейке Mitsubishi. А заодно узнаем, имеет ли право на жизнь в России кроссовер с передним приводом и классическим атмосферным мотором.

нее; иная теперь и радиаторная решетка. В итоге анфас автомобиля стал выглядеть свежее и современнее.

Силуэт Eclipse Cross в процессе рестайлинга не изменился,

а вот в задней части исчезла одна из самых ярких деталей в его облике: «двухэтажное» стекло пятой двери. Огорчаться по этому поводу, впрочем, мы

не будем, поскольку нижняя часть стекла практически никак не влияла на обзорность, а без нее корма обновленного автомобиля стала выглядеть менее тяжеловесной.

Интерьер японского кроссовера стилистически не изменился, зато в нем много улучшений с практической точки зрения. Из того, что сразу бросается в глаза, — крупнее стал дисплей мультимедийной системы, к тому же он расположен теперь ближе к водителю. До экрана отныне легко дотянуться рукой, кроме того, громкость звука и радиочастота регулируются традиционными вращающимися рукоятками — несомненный плюс

Японский
стиляга





Руль обшит не самой тонкой, но тактильно приятной кожей. Вот только обод его тонковат — словно сделан в расчете на изящные женские руки

в эпоху повальной цифровизации!..

Посадка за рулем обновленного кроссовера в целом удобна, однако, как это бывает в автомобилях азиатских брендов, высокорослому водителю хочется «отъехать» от передней панели

Обновленный Eclipse Cross получил новые передние кресла: их подушки удлинились, иным стал профиль спинок, а комбинированная обшивка из кожи и искусственной замши исключительно приятна на ощупь. Удлинить бы еще на пару сантиметров диапазон продольной регулировки водительского сиденья!..

чуть дальше, чем позволяет диапазон продольной регулировки кресла. Зато рулевая колонка регулируется по вылету в весьма широких пределах.

Мультимедийная система на обновленном Eclipse Cross щеголяет обновленной графикой, но ультрасовременной ее все равно не назовешь. А вот аудиосистема Mitsubishi Power Sound с восемью динамиками играет очень даже неплохо по меркам класса! И радиоприемник радует весьма уверенным приемом сигнала за пределами мегаполиса: у многих конкурентов радио теряет волну на меньшем расстоянии от города.

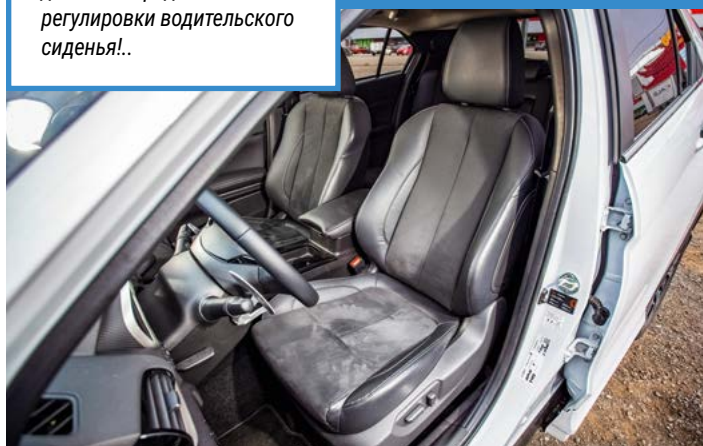
Что же касается материалов отделки салона, то здесь, пожалуй, главное, на что можно пожаловаться, — это на обилие пластика «под рояльный лак» на центральном тоннеле. На новом автомобиле он выглядит, конечно, красиво, но на тестовом кроссовере, доставшемся нам с пробегом около 10 тыс. км, этот самый «лак» был порядком исцарапан...

Сзади в Eclipse Cross вполне удобно (учитывая габариты и класс автомобиля): места вполне достаточно, можно воспользоваться электрообогревом сидений и регулировкой спинки по углу наклона. Вот



только воздуховодов для задних пассажиров нет, и, чтобы «на галерке» не жаловались на духоту, водителю придется увеличить интенсивность обдува в климатической системе.

Под капотом тестового Eclipse Cross стоял 2,0-литровый атмо-



ферный бензиновый двигатель мощностью 150 л. с., агрегатируемый с вариатором. Привод с таким силовым агрегатом может быть только передним; полноприводная трансмиссия полагается у нас лишь автомобилям с 1,5-литровым турбомотором аналогичной мощности.

В городе кроссовер с 2,0-литровым «атмосферником» поначалу производит впечатление даже избыточно динамичного автомобиля: чуть тронул педаль газа — и машина чуть ли не прыгает вперед! В плотном потоке мегаполиса из-за этого порой становится дискомфортно: как бы не перегазовать. Но дело, похоже, исключительно в настройках пары «мотор — коробка» или педали акселератора, поскольку за городом Eclipse Cross 2.0 такой прыти уже не демонстрирует.

Со средних оборотов двигатель тянет не столь охотно, как с «низов», да и при езде на высоких оборотах создается впечатление, что все 150 сил уходят скорее в звук, чем в реальную отдачу. Обгоны фур на двухполосном шоссе в итоге регулярно превращаются в стресс: педаль в полу, а машина разгоняется с явной ленцой. Тут теория подтверждается практикой: по паспортным данным, мотор тестового Eclipse Cross развивает всего 197 Нм (отнодью не рекордный показатель для 2,0-литрово-



го движка) и выходит на пик тяги при 4200 об/мин. В общем, чтобы ехать сколь-нибудь динамично, двигатель надо активно «крутить», а обгоны рассчитывать вдвойне внимательнее.

Вот к вариатору претензий — ноль: коробка успешно имитирует ступенчатый разгон («виртуальных» ступеней — шесть), не зависая на одной ноте, и в то же время быстро выводит двигатель на оптимальные обороты. Надо лишь привыкнуть к тому, что трансмиссии CVT не любят резких нажатий на педаль газа.

Ходовая обновленного Eclipse Cross, как заявляют в Mitsubishi, была модернизирована: ее характеристики изменены с прицелом на улучшение как управляемости автомобиля, так и ездового комфорта. В целом инженеры и испытатели «Трех бриллиантов» добились поставленной цели: рестайлинговый кроссовер весьма устойчив на прямой и не особо упирается при попытке активно прохватить на нем по извилистой дорожке. Чувства, что авто-

мобиль как будто сам влетает в поворот, нет, но нет и ощущения борьбы с машиной: понятные предсказуемые реакции.

При такой настройке подвески хочется, чтобы и работа рулевого управления была под стать, но руль у Eclipse Cross информативностью не блещет.

Сзади особо не разгуляешься, но и явной тесноты нет — сидокам среднего роста и комплекции вполне удобно. Высокорослый пассажир позади такого же водителя устроится без какого-либо запаса пространства для коленей

Из явных плюсов отметим четкое нулевое положение, помогающее вести машину по прямой трассе. В поворотах же усилие на руле ощущается «фоновым»: о том, что происходит с управляемыми колесами, больше расскажет вестибулярный аппарат, нежели лежащее в ладонях рулевое колесо.

Зато руль неплохо защищен от разного рода «дорожных невзгод»: удары от неровностей на него практически не передаются. Да и подвеска вполне

ХАРАКТЕРИСТИКИ Mitsubishi Eclipse Cross 2.0 2WD

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4545 x 1805 x 1685
Снаряженная масса, кг	1535
Объем багажника, л	331
Клиренс, мм	199
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R
Объем, куб. см	1998
Мощность, л. с. при об/мин	150/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	197/4200
Трансмиссия	Вариатор
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	11,9
Максимальная скорость, км/ч	188
Средний расход топлива, л	8,0

Багажник Eclipse Cross, мягко говоря, не рекордный по объему: всего 331 литр «под полку». Да и погрузочная высота великовата. Зато под полом — полноразмерная запаска на литом диске



ОЦЕНКИ Mitsubishi Eclipse Cross 2.0 2WD

ИНТЕРЬЕР	8,14	
Обзор	8	
Эргономика	9	
Качество материалов	8	
Простор	8	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	8	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,6	
Динамика	7	
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	7	
Геометрическая проходимость	8	
КОМФОРТ	8,0	
Акустический	7	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,91	Яркая и стильная альтернатива компактному ASX. Правда, очень дорогая даже по нынешним временам...

уверенно расправляется с типичным для российских дорог и направлений набором колдобин. Пожалуй, единственное, на что можно пожаловаться, — это на излишнюю чувствительность автомобиля к небольшим городским неровностям вроде технологических стыков на эстакадах или неаккуратно заасфальтированных перекрестков с трамвайными путями.

В остальном подвеска обновленного «Эклипс Кросса» производит впечатление упругой

и в хорошем смысле слова «мясистой». Да и энергоемкость хороша: на грунтовке автомобиль уверенно держит весьма приличную крейсерскую скорость, не досажая седам излишним стуком и «пинками».

На фоне хорошего ездового комфорта разочаровывают пробелы по части комфорта акустического. Обновленный Eclipse Cross вышел весьма шумным автомобилем: назойливо лезут в уши и шум двигателя, и гул шин, и аэродинамические посвистыва-



ния — в дальней дороге подобное звуковое сопровождение довольно быстро начинает утомлять.

Тем не менее сочетание удачно настроенной подвески и неплохой по меркам класса геометрической проходимости делает обновленный Eclipse Cross вполне привлекательным транспортом для периодических семейных выездов на природу. Зимой, правда, чтобы без проблем преодолеть пресловутые 1,5 км от шоссе до дачи, скорее всего, понадобится еще и полный привод. А значит — «не прячьте ваши денежки»!..

Полноприводная трансмиссия для Eclipse Cross, как уже говорилось, доступна только в сочетании с 1,5-литровым турбомотором, а такие автомобили поставляются к нам лишь в топовой комплектации Ultimate. Стоили такие машины на момент подготовки материала (в середине мая 2022 года)

4 109 000 рублей. Тестовый переднеприводный автомобиль с мотором 2,0 литра оценивался в 3 759 000 рублей.

Каков итог?

Mitsubishi Eclipse Cross был и остается весьма недешевым автомобилем — рестайлинг ничего в этом плане не изменил. Компактный ASX и более крупный Outlander выглядят более привлекательными предложениями. И если переднеприводный Eclipse Cross еще можно рассматривать как более стильную альтернативу «А-Эс-Иксу», то полноприводная трансмиссия поднимает цену автомобиля настолько, что даже статус нишевой модели вряд ли сможет ее оправдать. С другой стороны, по нынешним временам можно порадоваться уже тому, что Eclipse Cross поддерживает хоть какое-то разнообразие на нашем стремительно сокращающемся авторынке.



Стоимость
на момент подготовки материала

Mitsubishi Eclipse Cross 2.0 2WD

3 759 000 ₽



LUZAR запустил продажи новых радиаторов

Бренд LUZAR выпустил на российский рынок две новые модели радиатора охлаждения для обслуживания Audi, Skoda и Volkswagen, а также седельного тягача КАМАЗ-54901.

Радиатор охлаждения LUZAR для КАМАЗа (LRC 0791) с паяной сердцевинкой соответствует OEM-номерам и предназначен для 6-цилиндрового дизельного двигателя 910.12 семейства P6, сообщают представители бренда. Розничная цена запчасти — 44 420 рублей.

Еще одна новинка (LRC 1813) разработана для послегарантийного обслуживания автомобилей концерна Volkswagen с моторами 1.2 TSI, 1.4 TSI, 1.8 TSI и 1.9 TDI. К ним относятся Volkswagen Jetta 2005 и 2011 модельного года, Golf 2003 и 2008 м. г. и Passat 2005 и 2010 м. г. Также запчасть подойдет для Skoda Octavia 2004 м. г., Superb 2008 м. г. и Yeti 2009 м. г. и на две модели Audi — A3 2003 м. г. и TT 2008 м. г. Стоимость радиатора охлаждения для «легковушек» составляет 8460 рублей.

Представители LUZAR уточняют, что новый радиатор имеет паяную сердцевину, однако в фирменном каталоге представлен аналогичный радиатор охлаждения и со сборной сердцевинкой (LRC 18L3) ■



Ассортимент CTR дополнили новые детали подвески для иномарок

В фирменном каталоге бренда CTR появились новые стойки стабилизатора для BMW, Ford, Hyundai, Mini, Volkswagen и Volvo, шаровые опоры для Ford и сайлент-блоки для Nissan.

Новые передние стойки стабилизатора предназначены для малотоннажников и минивэнов California, Caravelle, Multivan и Transporter 2003 и 2015 м. г. Задние стойки — для Ford Galaxy 2006 м. г., Mondeo 2007 м. г. и S-Max 2006 м. г., а также для моделей Volvo, разработанных в годы, когда шведская компания находилась в собственности американского концерна: седанов S60 II и S80 II, универсалов V60 и V70 и кроссоверов XC60 и XC70 II.

Первый из трех артикулов передних стоек стабилизатора для BMW адресован младшим «паркетникам» X1 F48 и X2 F39 и четырехдверному купе 2 Series F44. Эта же запчасть подойдет трем моделям Mini Cooper: Clubman 2016 м. г., Countryman 2017 м. г. и Countryman S 2018 м. г.

Еще две детали предназначены для новых «пятерок» (в полноприводных версиях 530i, 540i, M550i и M5), «семерок» (740i, 745e, 750i и M760i — все с системой xDrive) и четырехдверных «восьмерок» (840i GT, M850i GT и M8 GT), а также лифтбека 640i xDrive.

Два новых артикула CTR для Hyundai — это левая и правая передние стойки стабилизатора на электрокар Ioniq 5. Фирменную линейку шаровых опор CTR дополнили нижние шаровые опоры для малотоннажника Ford Transit 2015–2020 г. в. Наконец, новый сайлент-блок для «Ниссана» предназначен для обслуживания и ремонта моделей X-Trail (X32) и Qashqai (J11), а также их американских собратьев: кроссоверов Rogue и Rogue Sport ■



TMI Tatsumi расширил линейку автозапчастей

Бренд TMI Tatsumi объявил об очередном расширении фирменного ассортимента резино-металлических деталей. В продажу поступили 1200 артикулов сайлент-блоков, втулок стабилизатора, опор ДВС и КПП.

В компании рекомендуют регулярно проверять состояние сайлент-блоков и втулок стабилизатора: от их правильной работы напрямую зависит эффективность работы всей системы подвески.

Опоры ДВС и КПП, как сообщают представители TMI Tatsumi, тоже необходимо со временем менять. Теряя эластичность, опоры хуже демпфируют вибрации мотора, а при сильном износе эти агрегаты и вовсе могут сорваться с места крепления. Как утверждают представители бренда, все фирменные резино-металлические изделия изготавливаются с применением исключительно высококачественных материалов, а в состав резины добавляется синтетический каучук.

Покупателям обещаны стабильная работа деталей даже при сильных температурных колебаниях, высокая химическая стойкость и значительно увеличенный срок службы. Вся продукция TMI Tatsumi сертифицирована в соответствии с требованиями российского рынка, а заводы компании соответствуют стандарту ISO/TS16949:2009. На все фирменные резино-металлические изделия действует гарантия 2 года с момента покупки ■





CTR®

ПРОИЗВОДИМ ОРИГИНАЛ



АМОРТИЗАТОРЫ И ОПОРЫ



ctr.co.ru

Zekkert выпустил новые ремни ГРМ для популярных в России «бюджетников»

Ассортимент ремней газораспределительного механизма бренда Zekkert пополнился 54 новыми артикулами для популярных в России моделей Chevrolet, Ford, Lada, Opel, Renault и др.

Как сообщает пресс-служба бренда, новые ремни ГРМ теперь доступны владельцам Lada Kalina (как первой серии, так и рестайлинговых), Priora, Granta и Vesta. Кроме того, новинки предназначены для постгарантийного обслуживания кроссовера Renault Duster, седана Logan первого поколения (2010 и 2004 м. г. соответственно) и первых двух поколений хэтчбеков Sandero и Sandero Stepway.

Также новые ремни ГРМ выпускаются для Chevrolet Aveo (T200, T250 и T255), Lacetti (J200), Captiva (C100) и Cruze (J300) и для двух востребованных в 2000-е моделей Ford: Focus второго поколения и «четвертого» Mondeo.

Список новых запчастей пополнили артикулы ремней ГРМ Zekkert для «Опелей»: Astra G-, H- и J-поколений, Corsa C и Vectra C, а также для других моделей различных марок.

Гарантия на фирменные ремни составляет 1 год или 60 тыс. км. Покупателям обещан долгий срок службы (по словам представителей Zekkert, он достигается благодаря покрытию поверхности зубцов полиамидной тканью), снижение шума двигателя и высокая прочность, гибкость и устойчивость к растяжению при температуре от -40 до +125 °C за счет применения стеклокорда ■



Haft представил новые пыльники ШРУСа

Компания Carberry объявила о появлении новой товарной группы запчастей, выпускаемых под брендом Haft. Пыльники шарниров равных угловых скоростей для обслуживания Renault Logan, Daewoo Matiz, Ford Focus и других популярных в России машин уже доступны для заказа.

Как сообщают представители Haft, фирменная линейка пыльников ШРУСа состоит более чем из 60 артикулов. Среди новинок — пыльники ШРУСа (арт. MI0107) для Ford C-Max 2007 м. г., Focus C-Max 2003 м. г. и Focus II 2004 м. г. Также новые запчасти адресованы владельцам Renault Logan 2004 м. г. (арт. MI0116) и Daewoo Matiz 1998 м. г. (арт. MI0120).

Уточняется, что каждый из пыльников разрабатывался индивидуально, в зависимости от характеристик шарнира: в составе ШРУСа пыльник выполняет функцию защитного чехла, который призван уберегать узел от воздействия внешней среды и сдерживать смазочные материалы внутри детали.

В компании заявляют, что при производстве пыльников используется низкотемпературная резина на EPDM-основе, что позволяет сохранить защитные свойства пыльников даже в 40-градусный мороз на всем протяжении срока службы детали.

Все новые пыльники ШРУСов Haft уже доступны для заказа, передает пресс-служба бренда. На фирменную продукцию распространяется годовая гарантия с момента покупки ■



«Армтек» запустил продажи аккумуляторов под брендом Wezer

Дистрибьютор автозапчастей «Армтек» вывел на рынок автомобильные аккумуляторные батареи под брендом Wezer.

Как сообщают представители компании, ассортимент нового бренда покрывает более 70% структуры рынка аккумуляторов стран Восточной Европы и Таможенного союза. Фирменные аккумуляторы представлены в корпусах L2, L3 и L5 для легковых автомобилей и в корпусах D4 и D5 для грузовиков.

В аккумуляторах Wezer применяется технология ExMET (Expanded Metal): при производстве электродной пластины лента из металла (свинцовый сплав с добавлением кальция) прокатывается и перфорируется, что позволяет сделать решетку электрода компактнее (а значит, уместить в корпус АКБ больше пластин), при этом сила пускового тока у таких аккумуляторов выше примерно на 30%.

Среди прочих особенностей кальциевых АКБ представители «Армтека» называют устойчивость к саморазряду, более длительный период хранения, высокий показатель стартовых токов при любой погоде и простоту эксплуатации. Кроме того, «катаные» электродные пластины более устойчивы к вибрациям и ударным нагрузкам, утверждают в компании. Также все фирменные батареи оборудованы устройствами взрывобезопасности и экозащиты ■



Jikiu выпустил новые запчасти для популярных «европейцев»

Бренд Jikiu объявил о расширении фирменной линейки запасных частей для популярных в России автомобилей европейских марок.

В частности, как сообщает пресс-служба бренда, в ассортименте Jikiu появились внутренние сайлентблоки задних рычагов (артикул BH33013) для Skoda Octavia первого и второго поколения и Volkswagen Passat B6 и B7. Для этих же машин с недавнего времени предлагаются стойки переднего стабилизатора (арт. LS33002), внутренние сайлентблоки задних рычагов (BH33013), а также сайлентблоки передних рычагов: артикулы BH33021 и BH33010.

Кроме того, Jikiu начал выпускать сайлентблоки переднего рычага в сборе с кронштейном (AB34001H), сайлентблоки заднего рычага (BH52003, BH52004 и BH52002) для «паркетников» Opel Antara и Chevrolet Captiva.

Владельцам популярных в России кроссоверов Renault — Duster и Kaptur — адресованы передние сайлентблоки задних рычагов (арт. BH43042). Для седанов и хэтчбеков Logan/Sandero предназначены передние/задние сайлентблоки передних рычагов (арт. BH43002).

Линейку запчастей Jikiu пополнил также артикул BH51023 — передние сайлентблоки задних рычагов для кроссоверов Ford Kuga. Кроме того, в ассортимент бренда вошли опоры двигателя ME51001H (правая) и ME51011 (левая) для популярных моделей Ford и Volvo.

Другие новинки адресованы владельцам кроссоверов концерна Volkswagen. Подвесной подшипник BC33002 предназначен для Audi Q3 и Volkswagen Tiguan. Для соплатформенных Audi Q7 и Volkswagen Touareg первого поколения стали доступны сайлентблоки задних рычагов (BH33005) и втулки заднего стабилизатора (BL33007) ■



ЯПОНСКИЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОМА. КАЧЕСТВЕННО И НАДЁЖНО



StartVOLT вывел на российский рынок 15 новых стартеров для иномарок

Бренд StartVOLT расширил фирменный ассортимент стартеров новыми запчастями для Hyundai Solaris, Kia Ceed, Mitsubishi Lancer и других популярных в России машин.

Четыре новых артикула предназначены для корейских автомобилей. В частности, фирменные стартеры теперь доступны владельцам Hyundai Solaris 2010 м. г. и i30 2007 м. г. Розничная цена детали — 10 130 рублей. Стартер стоимостью 20 540 рублей адресован владельцам Kia Optima 2015 м. г. и Hyundai Santa Fe 2012 м. г.

Генератор для Ceed 2006 м. г. и Sportage 2004 м. г. бренд предлагает за 9900 рублей, а аналогичная деталь для Ceed 2012 м. г. и Sportage 2016 м. г. доступна в розницу за 10 630 рублей.

Ассортимент для японских моделей расширили стартеры для Toyota Vitz, FunCargo, Yaris (все — 1999 м. г.) и Platz 2000 м. г. по цене 12 980 рублей, а также для Avenis T250 2003 м. г. за 12 100 рублей. Кроме того, StartVOLT начал выпуск стартеров для Mazda 3 BL 2008 м. г. (12 720 рублей), Mitsubishi Lancer IX 2003 м. г. и Colt V 2000 м. г. (9750 рублей), Nissan Almera N16 2000 м. г. и Primera P12 2002 м. г. (11 130 рублей), а также X-Trail T32 и Teana L33 2014 м. г. за 12 690 рублей.

Другие фирменные стартеры предназначены для обслуживания Citroen C4 2008 м. г. и Peugeot 308 2007 м. г. (10 880 рублей), а также Opel Astra J 2010 м. г. (10 310 рублей). Завершают список майских новинок для европейского автопрома стартеры для Skoda Octavia A5, Volkswagen Golf V и Jetta 2004 м. г. за 9280 рублей и для Volkswagen Tiguan и Skoda Kodiaq 2016 м. г. за 15 250 рублей.

Еще одна модель стартера предназначена для китайского «паркетника» Great Wall Hover M4 2012 м. г. Розничная цена — 10 500 рублей ■



Новые ступицы Trialli для «Газели», BMW и Toyota вышли на рынок

Компания Trialli объявила о расширении ассортимента ступиц с подшипником для автомобилей Audi, BMW, Ford, Honda, Toyota и малотоннажника «Газель Next».

В частности, передняя ступица для «Газели Next» (заглавное фото; арт. MR0305) доступна в розницу за 4350 рублей. Также новые передние ступицы Trialli предназначены для Audi A4 2007 м. г. (MR1832; 4350 рублей), BMW 3 серии поколений E36 и E46 (MR2631; 3950 рублей) и малотоннажника Ford Transit 2006 м. г. (MR1034; 4330 рублей). Передние ступицы с подшипником (MR1900; 4840 рублей) компания теперь выпускает и для внедорожников Toyota Land Cruiser Prado 2002 и 2009 м. г.

Задние ступицы стали доступны для BMW 5 серии поколений E39 1995 м. г. (MR2680; 4390 рублей) и F10 2009 м. г. и 6 серии поколения F06 (MR2638; 5960 рублей). Еще одна новинка (MR2639; 4070 рублей) адресована владельцам кроссоверов BMW X5 второго (E70) и третьего (F15) поколений.

Задние ступицы для кроссовера Honda CR-V 1995 м. г. бренд предлагает отдельно для правого (MR2391) и левого (MR2390) колеса. Стоимость детали — 5060 рублей. Последняя из новинок (задняя ступица с артикулом MR1950) предназначена для постгарантийного обслуживания Toyota Corolla E110 1995 м. г., розничная цена запчасти — 4330 рублей ■

Амортизаторы KYB для Citroen C5 Aircross стали доступны в розницу

Японская компания KYB запустила на рынок послепродажного обслуживания амортизаторы с гидравлическими подушками для кроссовера Citroen C5 Aircross.

Инновационная ситроеновская подвеска впервые была показана на концепте Advanced Comfort в 2016 году, а через год дебютировала в качестве штатного оснащения на серийном C5 Aircross. Ее особенность — в амортизаторах со встроенными гидравлическими буферами, которые задействуются в крайних положениях хода сжатия и отбоя.

Подвеска работает как бы в три этапа: мелкие неровности отрабатывают стальные пружины, на средних к работе подключаются амортизаторы, а на серьезных ухабах в дело вступают гидроподушки.

Главное преимущество гидравлических буферов в том, что после завершения сжатия шток не выталкивается обратно, как это происходит в случае с обычными буферами из резины и полиуретана. Вместо этого гидроподушка рассеивает энергию, создавая, как его называют разработчики, «эффект ковра-самолета».

Выпуском амортизаторов для ситроеновского кроссовера занимается японская компания KYB. За пять лет по всей Европе было продано более 150 тыс. машин, и все это время фирменные амортизаторы поставлялись исключительно на конвейеры Citroen во Франции, Китае и Индии.

Теперь фирменные стойки можно приобрести отдельно у европейских дистрибьюторов KYB, сообщают представители компании. Артикул запчасти для передней оси — 3348095, для задней — 3448033. В KYB уточняют, что компания является единственным производителем подобных амортизаторов для «Ситроена» ■



Мягко Плавно Комфортно

Такую езду создают амортизаторы FEBEST



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

Меняем турбину на Volkswagen Tiguan



Вадим Аскаров

Отечественный автолюбитель давно славится своим стойким консерватизмом и неприятием новых трендов авторынка. Вот и к турбированным силовым агрегатам он привыкал долго, отдавая до поры до времени предпочтение классическим атмосферным двигателям. И все же многие, пересилив былые страхи и предрассудки, пересели на машины с турбомоторами. Производители уверяют, что современные турбокомпрессоры (при правильном обращении с ними и своевременном обслуживании) вполне надежны и долговечны. Однако практика показывает, что турбина в наших условиях редко доживает даже до 200 тыс. км пробега. Примерно при таком она вышла из строя на редакционном Volkswagen Tiguan с популярным в России турбомотором 1.4 TSI (150 л. с.). О том, как ее меняли, — в материале «Движка».

Для начала — о симптомах, с которыми хозяин кроссовера обратился за помощью в «специализированное учреждение». Признаки выхода турбины из строя были классическими и знакомыми практически всем владельцам старых «турбовых» автомобилей: машина стала медленно разгоняться, а после 100 км/ч в принципе переставала ускоряться. По словам специалистов автомастерской Careta, к которым мы обратились за помощью в диагностике, при подобных симптомах замена турбины неизбежна практически в 100% случаев. Однако это еще далеко не все проблемы, которые могут подстергать автолюбителя в такой ситуации. Очень часто вместе

с нагнетателем из строя выходят еще несколько сопутствующих агрегатов, замена которых также может влететь в копеечку. Как в нашем случае.



с использованием
компонентов
LUZAR

После диагностики выяснилось, что под замену также попали клапан вентиляции картерных газов, разделяющий



масло и воздух. Его неисправность привела к тому, что масло вместе с воздухом начало засасываться во впуск, а дальше — попадать в турбину и перегревать крыльчатку, что, в свою очередь, привело к износу всего нагнетателя. Кроме того, качество масла оказалось сильно снижено, хотя хозяин машины регулярно менял его и не пренебрегал этой важной процедурой. Как оказалось, все дело в неисправности насоса высокого давления. При его поломке часть топлива начинает попадать в масляную систему, ухудшая смазывающие характеристики масла, что в дальнейшем, естественно, влияет на износ всего мотора, и в частности турбины, так как она также смазывается маслом.

Как отмечают специалисты автомастерской, при таких попутных неисправностях менять только лишь турбину абсолютно бессмысленно, так как из-за про-

блем с другими узлами долго она не проработает. А менять турбину действительно было пора: даже без демонтажа визуально были видны следы перегрева крыльчатки, которая стала темного цвета. Также диагностирован большой люфт на валу, что, скорее всего, тоже вызвано неисправностью клапана вентиляции картерных газов.

Несмотря на все перечисленные неисправности, автомобиль тем не менее вполне мог передвигаться самостоятельно. И все же замена указанных проблемных узлов была неизбежна. Причем специалисты рекомендовали владельцу машины приступить к ремонту как можно скорее, поскольку каждый километр пробега с неисправным двигателем пагубно влиял на его ресурс — и без того не самый большой.

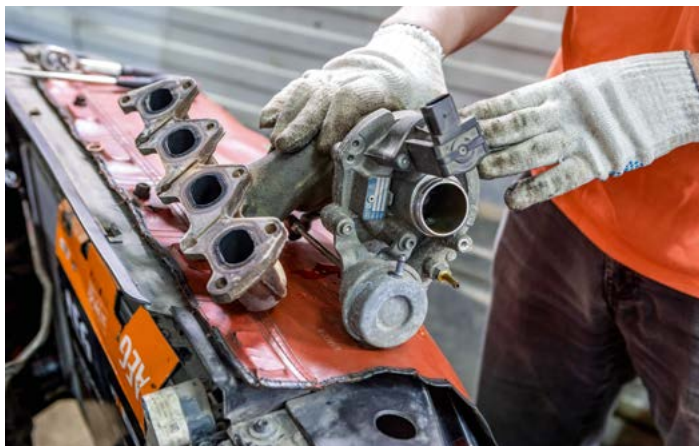
Для восстановления полной работоспособности Volkswagen Tiguan с двигателем 1.4 TSI было принято решение заменить все изношенные узлы. Клапан

вентиляции картерных газов был заменен на оригинальную деталь, а топливный насос — на деталь именитой немецкой марки Pierburg. Турбину было решено взять у известного бренда LUZAR.

Отдельно специалисты автомастерской отметили, что после установки турбины необходимо произвести ее правильную прокачку, для того чтобы избежать масляного голодания турбины. Все дело в том, что после первого запуска насос еще не успеет закачать в турбину масло, и, если пренебречь правильной прокачкой, можно снизить ресурс турбины процентов на пятнадцать при первом же пуске. Также не стоит забывать, что при замене турбины необходимо поменять моторное масло и заменить воздушный фильтр, чтобы частицы грязи не «убивали» новую турбину.

Каков итог?

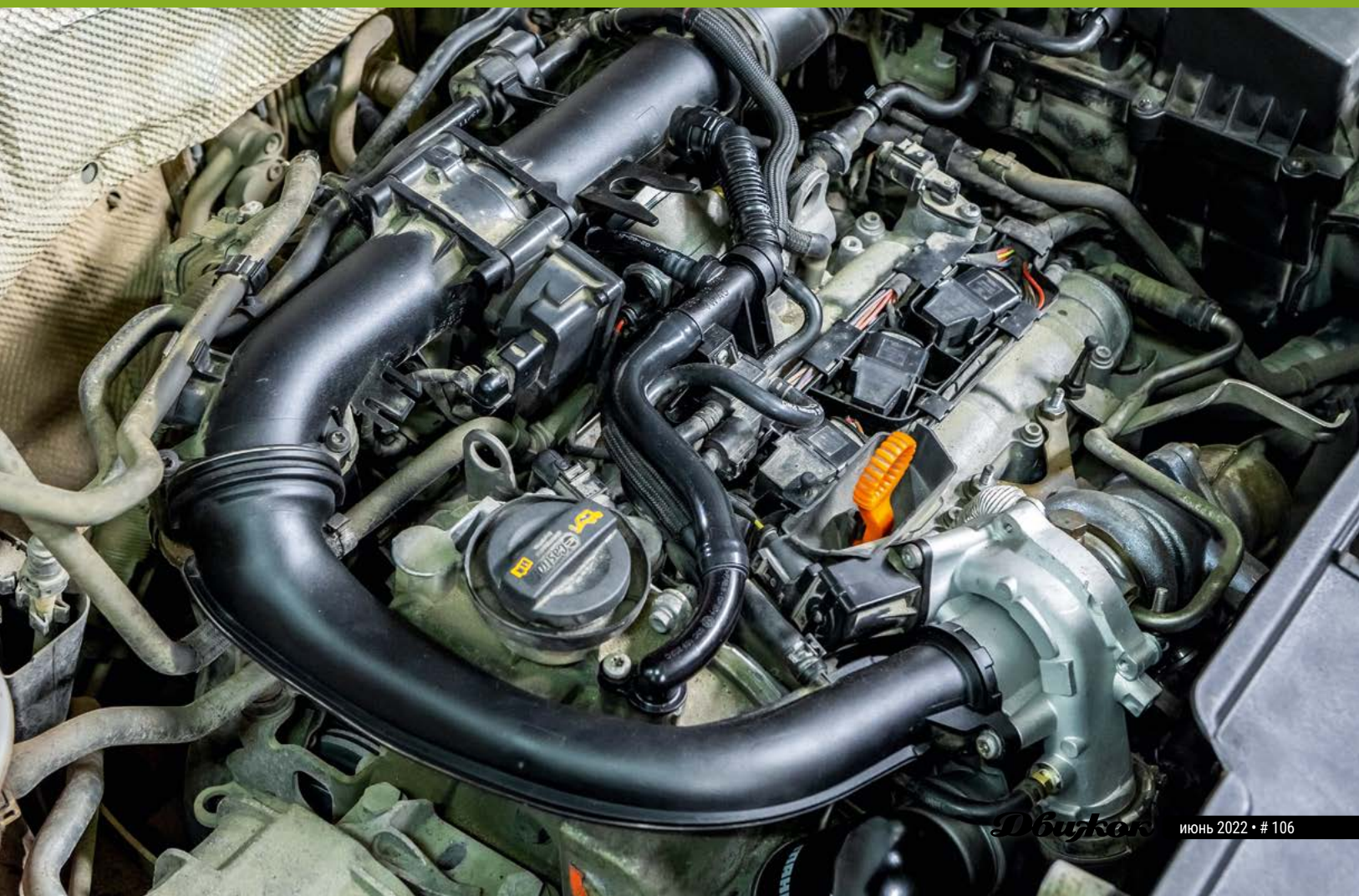
Отдельно стоит остановиться на том, почему в данном случае не имело смысла заниматься непосредственно ремонтом тур-



бины. Возможно, ее восстановление и вышло бы чуть дешевле замены, но незначительно. Чтобы привести турбину в порядок, необходимо поменять новый картридж, механизм изменения геометрии и актуатор, — плюс стоимость работ. Даже такой набор выйдет не дешевле 25 тыс. рублей.

Да и главная проблема здесь даже не в стоимости, а в качестве проведенного ремонта. Далеко не у всех организаций,

занимающихся ремонтом турбин, есть все необходимое оборудование. Вряд ли стоит экономить несколько тысяч рублей и беспокоиться, что ремонт прошел не по регламенту, если можно приобрести новую турбину. Стоимость турбокомпрессора LUZAR, к слову, на момент подготовки материала составляла 32 590 рублей.



Вариатор против «робота»



вариатор JF016E

«робот» 7DCT



Роман Зубко

Как автопроизводители подбирают тип коробки передач при разработке кроссоверов? Что влияет на их выбор и правда ли, что основные узлы и агрегаты в современных автомобилях «запрограммированы» на то, чтобы сломаться по истечении срока гарантии? Об этом и многом другом мы попросили рассказать представителей компаний — производителей автомобилей и трансмиссий.

Renault и Jatco: почему вариатор?

Об особенностях вариатора Jatco JF016E, широко применяемого сегодня на моделях альянса Renault-Nissan-Mitsubishi, «Движок» рассказал ведущий специалист по качеству российского представительства компании Jatco Александр Томских.

В компании, по его словам, этот вариатор называют CVT-8; его предшественником был CVT-2. В целом они весьма

и весьма похожи: если разобрать их принципиальную схему, то это будет практически один и тот же агрегат. Что радикально изменилось, так это исполнительные механизмы. Если раньше это были шаговые электромоторы и отдельные гидравлические элементы, то сейчас всё полностью гидравлическое (и соленоиды, и гидравлическое управление).

Управление коробкой в результате, как отметил специалист Jatco, стало более точным, кроме того, в новой версии она обеспечивает более низкий расход топлива. Это одно из наиболее

Что лучше для кроссовера?

очевидных нововведений. Изменился также встроенный в коробку гидротрансформатор, однако он, по словам А. Томских, в любом случае проектируется под каждый конкретный двигатель, с которым агрегируется

трансмиссия. В новой версии увеличился также силовой диапазон трансмиссии, кроме того, иным стал ремень вариатора.

Вариатор JF016E ставится на автомобили альянса с двигателями до 250 Нм: это, в частности, Mitsubishi Eclipse Cross, Outlander, Nissan Qashqai, X-Trail, Renault Duster, Kaptur, Arkana.

Почему одни автопроизводители в свое время отказались от вариаторов, а другие, напротив, стали развивать эту схему? По мнению А. Томских, процентов на восемьдесят-девяносто всё упирается в вопрос стоимости разработки и производства той или иной трансмиссии. В какой-то момент возникает вопрос и об унификации внутри концернов. Если говорить о вариаторах Jatco, то они применяются внутри альянса Renault-Nissan-Mitsubishi, а также поставляются за его пределы (как минимум ими оснащаются автомобили Dodge, GM также ездит с ними) — соответственно, речь идет о весьма и весьма значительном объеме производства: в год их выпускается 4–5 млн, что позволяет производителю предлагать заказчикам привлекательную цену.





Новый Duster в версии с вариатором, как уверяют в Renault, едет по бездорожью ничуть не хуже, чем автомобиль с «механикой»



Кроме того, напоминает специалист Jatco, в Европе весьма жесткие экологические требования по выбросам CO₂ — исходя из этого, автопроизводителям начисляются налоги, и каждый лишний грамм CO₂ на километр пути может отправить автомобиль в ту или иную налоговую категорию. В какой-то момент

вариаторы представляли собой не самый эффективный вариант трансмиссии с точки зрения топливной экономичности и экологичности выхлопа. Но сейчас по эффективности они приблизились к классическим «автоматам». А самые современные

вариаторы равны им по механическим потерям, поэтому в Jatco не бросили подобные схемы и продолжают их развивать, резюмирует А. Томских.

Как автопроизводители выбирают тип трансмиссии для того или иного автомобиля и правда ли, что вариатор чересчур «нежен» для кроссоверов?

По словам эксперта по потребительским свойствам автомобилей Renault в России Анатолия Калицева, речь идет не о том, что один тип трансмиссии лучше или хуже, чем другой, а о сравнении конкретных трансмиссий: какие у них характеристики, что они могут и чего не могут, сколько стоят. Трансмиссия Jatco JF016E, как рассказал «Движку» А. Калицев, полностью устроила Renault при разработке кроссоверов последнего поколения, хотя в компании знали, что у вариаторов первых поколений были проблемы с надежностью.

На новом Duster, по словам А. Калицева, вариатор Jatco показывает себя лучше, чем «автомат» на прежнем «Дастере»: как в плане надежности, так и с точки зрения его основных характеристик, в частности крутизны преодолеваемого подъема. Например, если Duster 2.0 AT способен был преодолеть подъем крутизной порядка 40%, то Duster 1.3 Turbo CVT — более 50%. То есть тяговое усилие, передаваемое на колесо, у машины с вариатором гораздо больше. Так, если на прежнем Duster версия с «автоматом» значительно уступала по прохо-

димости версии с «механикой», то нынешний Duster CVT едет по бездорожью ничуть не хуже, чем автомобиль с механической трансмиссией.

Кроме того, нынешний вариатор Jatco значительно надежнее, чем тот «автомат». Это при том, что покупатели, по статистике, весьма активно используют Duster на бездорожье и в среднем проводят много времени вне асфальтовых дорог (89% клиентов говорят во время опросов, что регулярно выезжают на бездорожье).

При адаптации вариаторов для автомобилей класса SUV, по словам Александра Томских, совершенствуется прежде всего программа управления коробкой. Однако, как отмечает эксперт, на гражданских автомобилях (не подготовленных специально) не существует трансмиссии, абсолютно подходящей для езды по бездорожью. Более того: во всех инструкциях по эксплуатации указано, что буксовать запрещено, так как всегда в этом случае мы чем-то рискуем: сцеплением, пакетом фрикционных и т. д.



Ремень вариатора Jatco JF016E разработан компанией Bosch, и эта деталь не имеет ничего общего с резиновыми ремнями, применяемыми, например, на снегоходах или квадроциклах. По сути, ремень представляет собой систему клиновидных пластин; рассчитан он на весь срок службы агрегата

Naval: «робот» собственной разработки

В руководстве бренда Naval демонстрируют иной подход к разработке современных кроссоверов: автомобили семейства F7/F7x оснащаются роботизированной коробкой передач 7DCT с двойным сцеплением, которую концерн GWM разработал

своими силами. Почему китайцы предпочли «преселектив» всем другим типам трансмиссий?

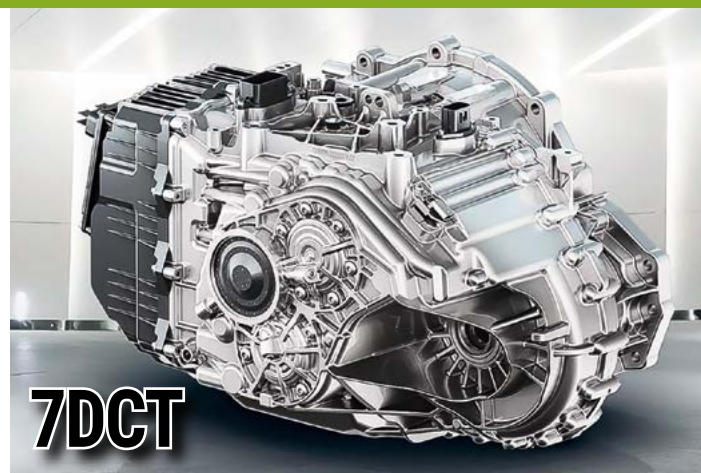
Как сообщили «Движку» в пресс-службе представительства бренда в России, «Naval инвестирует в разработку и создание современных и эффективных решений, и преселективный „робот“ — как раз одно из них. Эта технология уже зарекомендовала

себя на практике с лучшей стороны — эффективность работы нашей коробки передач достигает 96%». Среди главных преимуществ коробки 7DCT в Naval называют экономичность, простоту в обслуживании, передачу крутящего момента от двигателя к колесам без существенных потерь, а также компактную конструкцию и небольшой вес.

Семейство коробок передач 7DCT с двойным сцеплением мокрого типа обеспечивает, по данным производителя, передачу максимального крутящего момента в 450 Нм. Эти трансмиссии, отмечают в Naval, отличаются также высокой эффективностью и улучшенными

характеристиками NVH (уровень шума и вибраций снизился на 20% в сравнении с коробками предыдущего поколения). Также среди их преимуществ — возможность адаптации под стиль вождения, высокая скорость и плавность переключения режимов, а также отсутствие прерывания питания и длительный срок службы. В автомобилях с подобной коробкой передач предусмотрена система полного привода.

Разрабатывать коробку передач собственными силами китайцы решили по ряду причин. Прежде всего — экономических и технологических. «Концерн GWM, которому принадлежит





F7

бренд Haval, создал мировую систему исследований и разработок, в которую входят R&D-центры по всему миру, включая Россию, — рассказали „Движку“ в российском представительстве бренда. — Высокотехнологичные патенты и разработки — ключевая составляющая стратегии развития концерна. Кроме того, собственные продукты являются экономически эффективным и технологически емким решением».

Каков в целом ресурс коробки 7DCT? И насколько дорог и сложен ее ремонт? Гарантийный срок зависит от модели: например, для Haval

Jolion он составляет 3 года или 100 тыс. км пробега, а для F7 и F7x — 5 лет или 150 тыс. км. При этом цикл замены масла — каждые 50–70 тыс. км или 5 лет в зависимости от модели и того, что наступит раньше. «В целом ресурс трансмиссии зависит от стиля вождения, условий эксплуатации и обслуживания. При этом мы уверены в ее надежности: силовой агрегат рассчитан на работу под нагрузками больше заявленных», — отмечают в российском представительстве Haval, подчеркивая, что «доверять его обслуживание стоит только официальному дилеру».

В Haval попутно развенчали бытовавший когда-то среди

российских автолюбителей миф о том, что «роботы» весьма чувствительны к частой езде в условиях пробок и что для того, чтобы продлить жизнь такой коробке, необходимо переводить ее в «нейтраль» при остановках на светофорах. «Коробка 7DCT с двойным сцеплением мокрого типа обеспечивает эффективное ускорение. В то же время такая коробка передач не изнашивает двигатель, позволяет эффективно расходовать топливо и сохраняет резервную мощность», — отметили в российском представительстве бренда. — При движении в пробках переключения КП в нейтральное положение не требуется. Современные трансмиссии приспособлены

к любым условиям и не требуют какого-либо специального режима эксплуатации».

Каков итог?

В заключение еще раз повторим мысль, высказанную одним из наших экспертов: в современном автопроме при разработке очередного поколения автомобилей (в том числе — класса SUV) речь идет не о выборе того или иного типа трансмиссии, а о выборе той или иной версии конкретной трансмиссии. Перефразируя классика, «все коробки хороши — выбирай на вкус!» Битва же за надежность и ресурс коробок, похоже, выиграна: раз уж даже китайцы предоставляют на свои «роботы» гарантию на 5 лет и 150 тыс. км пробега...



Одними из первых в модельном ряду Haval коробку передач 7DCT получили кроссоверы семейства F7/F7x

F7x



БОРЬБА за ТОВАРНЫЙ знак



ИЗУЧАЕМ ОПЫТ БРЕНДА

FEBEST
A U T O P A R T S

Журнал «Движок» продолжает изучать опыт участников российского рынка запчастей в их борьбе с производителями и продавцами контрафактной продукции. О том, как правообладатель может отстоять свои исключительные права на товарный знак, нашему корреспонденту рассказал юрист компании «Авто-МС», официального дистрибьютора бренда Febest на территории РФ и стран ЕАС, Денис Сергеев.

Помимо способов защиты исключительных прав на товарный знак, описанных в предыдущем номере «Движка», правообладателю необходимо осуществлять внесудебную защиту: зачастую в дальнейшем она служит доказательной базой в суде, правоохранительных и таможенных органах.

К способам такой защиты можно отнести:

— Поиск на торговых площадках нарушителей исключи-

тельных прав на товарный знак. В случае выявления подобных нарушений — обращение к владельцу торговой площадки /магазину с требованием о снятии с продаж товара нарушителя.

— Обратную связь с конечными потребителями и клиентами, которые приобрели контрафакт, на предмет выявления точек про-

даж контрафакта, характеристик товара, упаковки и т. д.

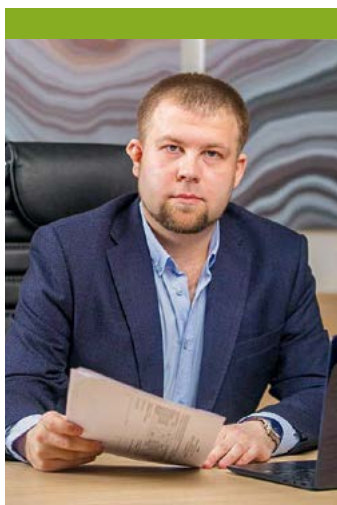
— Контрольные закупки в магазинах и на интернет-площадках, продающих контрафакт.

— Освидетельствование сайта нарушителя.

Бывает так, что нарушитель буквально у вас на виду нарушает ваши исключительные права на товарный знак. Контрольные закупки и нотариальное освидетельствование сайта послужат не только доказательной базой в суде, но и рычагом давления, в случае если ваши исключительные права на товарный знак вновь будут нарушены. Важно знать: далеко не всегда нарушители добровольно отказываются от продажи контрафакта.

При освидетельствовании сайта необходимо внести в протокол информацию о лице, которому принадлежит сайт, перечень партнеров, с которыми он работает, каталог контрафактных товаров. По нашему опыту, в 99% случаев продавцы, разместившие предложения о продаже контрафактных товаров, после получения соответствующего требования от правообладателя убирают контрафакт. В случае же с самими нарушителями исключительных прав на товарный знак процент согласившихся убрать контрафакт из оборота значительно меньше.

По нашему мнению, такая разница в «добровольцах» обусловлена следующим. Продавец, торгующий не только контрафактом, но и оригинальной продукцией, дорожит своей репутацией. Убрав отдельную категорию товаров, которые являются контрафактом, он не станет банкротом, поскольку ориентирован на более



Денис Сергеев,
юрист компании «Авто-МС»,
официального дистрибьютора
бренда Febest на территории РФ
и стран ЕАС



широкий ассортимент. Наличие у такого продавца контрафакта – скорее исключение, чем правило. В связи с этим продавцу, прежде чем начать работать с тем или иным брендом, необходимо убедиться в законности использования бренда, предварительно запросив у контрагента патент на товарный знак либо лицензионный договор с правообладателем.

В случае же с прямым продавцом контрафакта, а иногда и продавцом-изготовителем контрафакта, все сложнее. Основной ассортимент такого «продавца» – это контрафактная продукция, поэтому, сняв с продаж такой

товар, он может лишиться всего ассортимента, что повлечет за собой банкротство и уход с рынка. Продавцы контрафакта, как правило, знают, что занимаются противоправной деятельностью, поэтому готовы к тому, что рано или поздно попадутся. Поскольку честно работать они не привыкли, то с легкостью меняют одну этикетку на другую, и настает черед уже другого правообладателя заявить о нарушении исключительных прав.

В нашей практике были случаи, когда нарушитель исключительных прав в суде

отстаивал, что это он придумал товарный знак, схожий до степени смешения с нашим товарным знаком. Для подобного рода нарушителей, не желающих прекращать продажи контрафактной продукции в добровольном порядке, необходимо собирать доказательную базу способами, указанными выше, обращаться в суд, правоохранительные органы и вносить товарный знак в ТРОИС в случае ввоза контрафакта из-за границы.

Почему контрафакт на рынке был, есть и будет? Дело, разумеется, в легких заработках.

Правообладатель несет большие расходы на рекламу и продвижение бренда, поэтому прибыль у него растет постепенно. Нарушитель, в свою очередь, не несет затраты на рекламу, а зачастую – и на упаковку товара, его качество, не говоря уже об уплате налогов и страховых взносов за сотрудников.

Интересным наблюдением является сравнение отчетов о продажах (бухгалтерского баланса) за первые годы работы правообладателя и нарушителя. У правообладателя рост продаж – постепенный, по мере финансирования и продвижения бренда, у нарушителя, напротив, наблюдается резкий взлет в первые же годы, поскольку подделываемый бренд уже раскручен.

Какие из способов защиты показали наибольшую эффективность?

По нашему мнению и опыту, только применение всего арсенала средств воздействия на нарушителя – досудебной работы, связанной прежде всего с выявлением нарушителей и сбором доказательной базы, работы с покупателями, судебной защиты, внесения товарного знака в ТРОИС и обращения в правоохранительные органы – показывает наибольшую эффективность в борьбе с контрафактом.



«Лукойл» подготовил линейку масел для постгарантийного обслуживания коммерческого транспорта

Специалисты компании «Лукойл» составили перечень фирменных масел линейки Lukoil Avantgarde Ultra для обслуживания дизельных двигателей коммерческого транспорта.

Для обслуживания Caterpillar, Mercedes-Benz, Mack, MAN, Scania, Renault, Volvo и КАМАЗов, а также машин с двигателями Cummins, Deutz, MTU и ЯМЗ «Лукойл» рекомендует всесезонные моторные масла Avantgarde Ultra с классами вязкости 5W-40, 10W-30, 10W-40, 15W-40 и 20W-50.

«Полусинтетика» Avantgarde Ultra M3 15W-40, как сообщают в «Лукойле», производится в соответствии с требованиями ACEA E4, API CI-4 и JASO DH-1 и рекомендуется для применения в дизельных двигателях Cummins, Detroit Diesel, Deutz и MTU, а также в спецтехнике, включая карьерную: Caterpillar, Mercedes-Benz, Mack, MAN, Renault и Volvo.

Как заявляют представители бренда, фирменные всесезонные масла обеспечивают надежную защиту двигателя от износа и отложений. В рамках тестов по стандарту MB 228.3 масла Avantgarde Ultra обеспечили износ впускного кулачка в три раза ниже нормы, а чистота поршня превзошла норму более чем на 60%. Покупателям также обещан высокий уровень стабильности против окисления, что увеличивает интервал замены масла ■



ZF представил новый «автомат» для автобусов

Подразделение коммерческого транспорта концерна ZF представило коробку передач EcoLife CoachLine – модификацию фирменного 6-ступенчатого «автомата» для автобусов.

За основу взята «грузовая» коробка ZF EcoLife второго поколения, дебют которой состоялся в 2019 году. Для автобусов была выбрана версия 6AP2820B, рассчитанная на дизельные двигатели с максимальной тягой 2800 Нм.

По словам немцев, EcoLife хорошо совместима с автобусами. Даже передаточные числа сохранены: от 3,364 у первой передачи до 0,590 у шестой. Еще одно преимущество относительно первой EcoLife – в возможности использования системы «Старт-стоп», которая помогает сэкономить до 3% топлива.

В ZF коробку позиционируют как вариант для автобусов различного назначения, от городских до междугородних, и даже для работы на горных серпантинах. CoachLine оборудована технологией ToroDyn Life, которая включает пониженную передачу при движении в гору.

Коробка также оснащена ретардером с собственной системой охлаждения, который развивает до 3000 Нм тормозного усилия. Технология позволила увеличить интервал замены масла в коробке до 480 тыс. км и призвана сберечь колодки на горных дорогах.

Наконец, блоки управления АКП отслеживают ее состояние и отправляют данные оператору автобусного парка. Благодаря этому, сообщают в ZF, можно обслужить коробку заранее, избежав поломки и дорогостоящего ремонта ■



Китайский «Спринтер» JAC Sunray наконец-то «добежал» до России

На московской выставке ССТ Экспо 2022 компания JAC представила вэн Sunray – долгожданного конкурента «ГАЗели NN», который явно равняется внешнеюстью на класс выше.

По предварительной информации, в России будут представлены машины казахстанской сборки с рядным 2,8-литровым турбодизелем (150 л.с., 355 Нм) либо бензиновым 2,0-литровым турбомотором мощностью 190 л.с.

Заявленная максимальная грузоподъемность цельнометаллического фургона – 3490 кг, однако JAC Sunray приедет к нам не только в виде малотоннажника. Китайцы собираются поставлять на российский рынок и пассажирскую версию с четырьмя вариантами компоновки (на 10, 12, 14 или 16 посадочных мест), и грузопассажирскую модификацию, а также версию шасси.

Основным конкурентом «Санрея» должна стать нижегородская «Газель NN»: в штатное оснащение войдут гидроусилитель руля, подушка безопасности водителя и ESP. За доплату компания предложит предпусковой подогреватель двигателя, противотуманные фары, задние парктроники и систему кондиционера. Официальные цены пока не названы, однако начальная стоимость базовой цельнометаллической версии ожидается в районе 3,8–4 млн рублей.

Сейчас JAC завершает получение ОТТС, а поставки модели Sunray дилерам должны начаться к середине лета ■



АМОРТИЗАТОР
КАМАЗ



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ОДОВРЕНО ОДОМЕТРОМ



Зарулем **рейс**

Отличная надёжность
согласно ресурсным испытаниям журнала «Рейс»

Амортизаторы TRIALLI для КАМАЗ успешно прошли независимые
ресурсные испытания в журнале «Рейс» № 7 2021

Созданы с учётом
особенностей
КАМАЗ



Эксплуатация в любых
климатических условиях
от - 30 до + 40°



Срок службы свыше
150 000 км



Расширенная гарантия
до 2 лет или 60 000 км

TRIALLI.RU



SPbTransportFest 2022



Сергей Жуков

Стоит напомнить, что SPbTransportFest — мероприятие многоплановое, рассчитанное как на профессионалов, так и на простых горожан. Начинается все с международного конкурса водителей автобусов и городского конкурса водителей троллейбусов. Мероприятие проводится уже в 24-й раз. Далее следует обширная программа круглых столов, посвященных актуальным вопросам развития транспортного комплекса. Все это подкрепляется выставочными экспозициями, на которых представляют последние разработки в области общественного транспорта, но не только.

Завершается форум Петербургским международным парадом ретро-транспорта. Проводится он

Скромненько, но со вкусом

В Петербурге прошел III Международный транспортный фестиваль SPbTransportFest. Его организаторами традиционно выступили СПб ГУП «Пассажиравтотранс» и Комитет по транспорту Санкт-Петербурга. Естественно, ситуация в экономике страны и мире не могла не отразиться на представительности форума, тем не менее кое-что интересное увидеть все-таки удалось. О том, как прошел фестиваль 2022 года, — в материале «Движка».

уже в седьмой раз. В этом году заявки подали 319 участников. Помимо этого, была предусмотрена большая культурная программа, рассчитанная на все возрастные группы.

Свой интерес мы решили сосредоточить на втором меропри-

ятии, а именно — на выставочных экспозициях. Несколько ремарок. Во-первых, все экспоненты учли то обстоятельство, что с апреля нынешнего года в Петербурге приступили к первому этапу реформы общественного транспорта. В части автотран-

спорта это поэтапный отказ от маршруток в пользу автобусов большой вместимости, отвечающих требованиям программы «Доступная среда». И хотя реформа слегка «поскрипывает», первые результаты видны невооруженным глазом.

Во-вторых, участники рынка в большинстве своем отказались общаться на темы организации тендеров в новых экономических условиях, сервисного обслуживания и снабжения запасными частями. Естественно, исключая круглые столы с их общими ни к чему не обязывающими фразами. В воздухе витала неопределенность — все как будто заняли выжидательную позицию.

Самые большие экспозиции подготовили отечественные «Группа ГАЗ» и Volgabus Group, а также белорусские МАЗ и ВКМ Holding. С них и начнем.

Volgabus Group представила сразу четыре автобуса. Главная новинка — машина среднего класса модели 4298. Автобус



рассчитан на 49 пассажиров. Он максимально приспособлен для людей с ограниченными возможностями и пассажиров с колясками. В новой модели — широкие двери, нет ступенек при входе, предусмотрены пандус для инвалидов и кнопка вызова водителя. Такой автобус идеально подходит для маршрутов с пассажиропотоками малой интенсивности и в качестве замены автобусам большого класса в дневное время. В Петербурге, таким образом, может появиться неплохая альтернатива уже работающим аналогам — белорусским МАЗ-206/226.

Помимо модели среднего класса Volgabus представил новейший электробус «Сити-Ритм-12Е», который уже работает на маршруте № 128 «Пассажиравтотранса». Ключевое технологическое преимущество новой модели электробуса — энергоэффективность. Емкость установленных батарей выросла на 30%, что позволило уменьшить их количество на треть и снизить



массу электробуса на полтонны. Благодаря применению энергосберегающих технологий автономный пробег транспорта достиг 240 км.

Интерьер машины также обновился. В электробусе установлены более эргономичные сиденья, для эффективной шумоизоляции в отделке применены композитные алюминиевые панели. Внутри стало больше места

благодаря оптимизации компоновки батарейных отсеков, часть из которых перенесена из салона в унифицированные модули на крыше.

Электробус Volgabus способен перевозить до 75 пассажиров, число посадочных мест — 27. Заряжается он ночью, в период спада пиковых нагрузок на электросети и низких тарифов на электричество. После полной

зарядки машина способна весь день проработать на маршруте.

В сегменте машин, работающих на газомоторном топливе, были представлены классические низкопольные автобусы большого класса «СитиРитм-12». Один из них работает на компримированном природном газе, на другом в качестве топлива используется сжиженный природный газ, что позволяет избавляться от баллонов на крыше.

«Группа ГАЗ» представила на фестивале линейку городского транспорта нового поколения вместимостью от 22 до 85 человек: модели среднего и большого класса ГАЗ CityMax, автобусы малого класса «Валдай City» и «ГАЗель City», а также машину среднего класса ЛиАЗ-4292. Единые технические решения обеспечивают доступность всех представленных моделей для маломобильных пассажиров. Это низкий уровень входа, просторные накопительные площадки с поясничными упорами, специально оборудованные места для





инвалидных колясок, широкие дверные проемы, а также система «книлинг», позволяющая понижать высоту автобуса на остановках.

Все названные машины уже были представлены на московских площадках и знакомы нашим читателям по обзорам с них. Отмечу только, что новая линейка автобусов CityMax оснащается масштабируемой электронной бортовой системой управления для постоянного контроля работы транспортного средства. Автобусы укомплектованы системой помощи водителю, которая включает в себя предупреждение о препятствии впереди, контроль слепых зон, систему предупреждения о выезде за полосу движения, распознавание дорожных знаков, адаптивное освещение, подсветку поворота, автоматические стеклоочистители.

Кроме того, в автобусах ГАЗ CityMax реализована система «чистого пола», при которой на полу отсутствуют какие-либо крепления, а все сидения и поручни кре-

пятся к боковине кузова. Такое конструктивное решение позволяет обеспечить широкие проходы между рядами сидений, расширяет возможности для создания различных вариантов планировки и облегчает мойку салона. Кузова машин изготовлены с применением легких и практичных композитных материалов, которые не подвержены коррозии. За счет использования инновационных материалов в автобусах ГАЗ CityMax значительно снижен уровень шума.

МАЗ в своей экспозиции представил автобусы большого класса МАЗ-203047 в дизельном исполнении и электробус МАЗ-303Е20. В качестве шоу-стоппера служил капотный спортивный грузовик МАЗ-6440RR, который в последние годы стал достойным конкурентом камазовской армаде в ралли-рейдах.

Белорусский ВКМ Holding больше известен своими троллейбусами, причем весьма необычно-го вида. Тем не менее, в его арсенале есть

серия электробусов Olgerd с более привычной внешностью. Один из образчиков, модель E321, как раз и был представлен в экспозиции компании. Двенадцатиметровая машина рассчитана на перевозку 88 пассажиров (30 мест для сидения). Заявленный суточный пробег на одной зарядке — 300 км. Зарядка при 30%-ном остатке — от 8 до 180 минут. О главной же новинке холдинга — чуть ниже.

Все активнее на петербургский рынок пассажирского транспорта пробивается КАМАЗ. В рамках выставки он представил две модели: автобус НефАЗ-5299-40-57 на сжиженном природном газе и троллейбус КАМАЗ-62825 с увеличенным автономным ходом.

В последнее время троллейбусы с автономным ходом получили в Северной столице широкое применение, особенно в спальных районах, где установка контактных сетей по тем или иным причинам считается экономически неоправданной. Конкуренцию камазовским машинам составляют троллейбусы с автономным ходом марки «Транс-Альфа», также присутствовавшие на выставке. В представленной модели расширен перечень устанавливаемого дополнительного оборудования.

Как известно, Санкт-Петербург является российской туристической Меккой. После ухода с рынка западноевропейских марок возобновили активность китайские производители туристических автобусов. В частности, на выставке они представили технику таких известных брендов из Поднебесной, как Yutong и King Long. Причем компании готовы поставить туристические автобусы на любой вкус — были бы деньги у перевозчиков.





Немного курьезным выглядело присутствие на выставке электробуса MAN: компания с рынка ушла, а электробус остался. Видимо, контракт на опытную эксплуатацию машины все еще в силе...

Помимо крупных компаний на фестивале присутствовали и менее известные. Так, «Газовщик» предлагает услуги по установке газобаллонного оборудования практически на все типы автомобилей. Один из примеров — «ПАЗ Вектор NEXT» с установленным газобаллонным оборудованием для работы на КПГ в газодизельном режиме. Двигатель ЯМЗ-534 оснащен газодизельным оборудованием нового поколения с системой контроля соотношения «воздух — топливо». Данное решение в городском цикле позволило получить следующие расходы топлива: при работе только на ДТ — 30 л/100 км, при работе в ГД-режиме — 7,5 л ДТ плюс 26 Нм³ КПГ на 100 км.

Широкий ассортимент сидений, ремней безопасности,

вентиляционных люков и прочей арматуры предложила компания «Сибек» из Свердловской области. «Евромобайл» представил компоненты для оборудования общественного транспорта системой видеоконтроля, мониторинга и информирования.

Отдельного упоминания заслуживают электрогрузовики. Правда, у меня после ознакомления с ними осталось немало вопросов о перспективах их применения. И вот почему. Раньше считалось, что в конструкции транспортного средства первична силовая линия — все остальное строится вокруг нее. Примерами служат роторно-поршневой NSU Ro 80, а также нынешние грузовые электромобили Volta Zero или, скажем, Tesla Semi.

Рассмотрим теперь EVM PRO на базе УАЗ «Профи» от «Электромобили Мануфакчуринг Рус». Даже несмотря

на то, что запас хода заявлен на уровне 300 км и используется минимальный по массе в своем классе электродвигатель (50 кг), вряд ли такой электрогрузовик (по компоновочным соображениям) подходит для внутригородских перевозок. А если учесть, что к исходному продукту и без того имеется масса нареканий, перспективность такого транспортного средства еще более маловероятна. В качестве же переходных моделей к полноценному электрогрузовику куда более предпочтительными были бы «Соболь» или «ГАЗель». Не потому ли сейчас вовсе обсуждается проект по организации производства небольшого и компактного китайского электрогрузовичка Wolv FC-25?

Не меньше вопросов и к электрогрузовику C45100 от ВКМ Holding. Машина с допустимой полной массой до 20 тонн застав-

ляет призадуматься, на кого она рассчитана. При полезной нагрузке 10,5 тонны, в зависимости от емкости батарей, она на одной зарядке способна проходить от 100 до 300 км. C45100 мог бы использоваться как региональный грузовик, но сегодня это проблематично из-за неразвитой сети зарядных станций. А вот на роль развозного транспорта в черте города новинка подходит меньше, поскольку доступ в кабину очень неудобный. Ко всему прочему — непонятно, зачем использована компоновка с центральным расположением водителя. По всей вероятности, для того, чтобы постоянно создавать водителю проблемы при наличии двух экспедиторов по бокам...

В общем, нынешний SPbTransportFest прошел на фоне санкционных и прочих проблем в российской экономике скромненько, но со вкусом.



Airline вывел на рынок шумоизоляционные листы в двух новых размерностях

Ассортимент шумоизоляционных материалов бренда Airline пополнился четырьмя новыми артикулами линейки Pro Main.

Как сообщает пресс-служба Airline, линейка Pro Main предназначена для шумоизоляции либо акустической подготовки автомобилей. Лист состоит из лицевого защитного слоя из тисненой алюминиевой фольги и полимерной бутилкаучуковой самоклеящейся мастики. С монтажной стороны материал защищен силиконизированной бумагой.

Шумоизоляционными листами можно обрабатывать пол и крышу салона, капот, арки, тоннель, багажник (в том числе крышку багажника) и перегородку моторного отсека со стороны салона, уточняют в пресс-службе бренда. Также рекомендуется изолировать пластиковые элементы отделки салона, подкрылки со стороны арок и защиту картера.

Новые шумоизоляционные листы доступны в двух размерностях (25 x 40 и 50 x 70 см) и в двух вариантах толщины (2 или 3 мм). У более тонких листов коэффициент механических потерь (КМП) составляет 0,23 ед., у толстых — 0,3 ед.

Лист шумоизоляции размером 25 x 40 см и толщиной 2 мм (ADVI006) доступен в розницу за 144 рублей, а его 3-миллиметровый аналог (ADVI007) — за 165 рублей. Лист размером 50 x 70 см и толщиной 2 мм (ADVI008) бренд предлагает за 335 рублей, а толщиной 3 мм (ADVI009) — за 425 рублей ■



Intego представил новый флагманский регистратор с радар-детектором

Бренд Intego начал продажи нового комбоустройства VX-1300S с разрешением 4K и антирадаром.

В нынешней линейке регистраторов бренда устройство VX-1300S — самое дорогое: 18 тыс. рублей. Но и самое «навороченное»: широкоугольный объектив (угол обзора 160 градусов) оснащен матрицей Sony IMX335 и новым процессором Mstar 8629.

Как сообщает пресс-служба бренда, помимо 4K-разрешения (3840 x 2160 пикселей) такое сочетание позволяет улучшить цветопередачу: номера машин читаются проще и на еще большем расстоянии. Устройство также совместимо с камерой заднего вида Intego VX-050, с помощью которой изображение выводится на IPS-дисплей диагональю 3 дюйма.

Встроенный антирадар имеет три режима чувствительности («Трасса», «Город-1», «Город-2») и технологию фильтрации помех. Также устройство умеет распознавать две близко расположенные камеры во избежание получения нескольких штрафов одновременно. Регистратор оснащен датчиком перегрузки и поддерживает карты памяти до 128 Гб: записанные в экстренных ситуациях файлы сохраняются в защищенную от перезаписи папку. Устройство крепится к кронштейну при помощи магнита.

База данных по странам СНГ и ЕАЭС обновляется раз в неделю, при этом VX-1300S использует две спутниковые системы: GPS и ГЛОНАСС. Как сообщают разработчики, даже если из-за санкций стандарт GPS перестанет функционировать, устройство продолжит нормально работать ■





ПРОИЗВОДИМ В РОССИИ

ТЕСТИРУЕМ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ



Рекомендовано ведущими производителями
автокомпонентов и аксессуаров



Профессиональные
автокомпоненты



Генераторы, стартеры,
автоселектрика



Детали системы
охлаждения



Автомобильные
аксессуары

ВИДЕОРЕГИСТРАТОР

Mio MiVue R47D

Одной из ключевых характеристик любого автомобильного девайса является удобство использования. Вот и видеорегистраторы уже давно создаются в таких формах и таких размерах, чтобы занимать как можно меньше пространства на лобовом стекле автомобиля. Однако какие бы новые форм-факторы ни придумывали производители, оптимальным все равно остается тот, который вообще не занимает никакого места, и такой формат уже давно придуман — видеорегистратор-зеркало. Именно такой продукт от известного бренда Mio мы и решили протестировать. Более того — наш герой MiVue R47D обладает еще камерой заднего вида и базой камер фиксации нарушений.



Вадим Аскаров

Удобный форм-фактор — отнюдь не единственное достоинство устройства. По факту у нас в руках оказался не просто обычный видеорегистратор, а еще и устройство, которое поможет избежать штрафов в наших напичканных камерами фиксации нарушений мегаполисах. Кроме того, Mio MiVue R47D оснащается камерой заднего вида, причем со степенью защиты IP65 — она полностью защищает электротехническое оборудование от пыли и от струй воды и позволяет без опаски эксплуатировать камеру даже в сложных погодных условиях.

В комплект видеорегистратора входят: GPS-приемник, чтобы контролировать приближение к камерам контроля нарушений, камера заднего вида, длинный кабель питания для скрытой установки «зеркала» и две пары

резиновых держателей для крепления регистратора к «родному» зеркалу автомобиля.

На внешней стороне зеркала расположились две скобы для установки на салонное зеркало и объектив камеры на шарнирном креплении, так что выставить нужный угол съемки довольно легко, при этом усилие для этого необходимо приложить вполне серьезное. Это позволяет объективу оставаться в выставленном положении и не зависеть от неизбежной вибрации зеркала. Слот для карты памяти и гнезда для всех проводов расположены на верхнем ребре устройства, что оптимально для скрытой установки.

«Зеркальный» ответ дискомфорту

На нижнем ребре Mio MiVue R47D расположились пять кнопок управления. Внутренняя сторона девайса представляет собой обычный зеркальный элемент, правда, с легким затемнением. Правая половина видеорегистра-

тора является «рабочей» — на ней располагается 4,3-дюймовый дисплей, на который выводится изображение с фронтальной камеры и часть картинки с задней камеры. При включении фонаря заднего хода изображение с камеры сзади выводится уже на полный экран дисплея. Угол обзора основной камеры составляет 135 градусов, а камера на корме обладает углом зрения в 116 градусов.

Не стоит также забывать и о монтаже GPS-антенны. Где ее располагать — решать автоладельцу в зависимости от конфигурации лобового стекла и личных визуальных предпочтений. В Mio, судя по инструкции, предлагают размещать его в правом нижнем углу лобового стекла.

По нашим подсчетам, время холодного старта у Mio MiVue R47D составляет около 9 секунд, зато GPS-модуль начинает принимать сигнал со спутника гораздо быстрее иных регистраторов с подобной функцией.

Стеклоочистительная оптика фронтального объектива позволяет снимать видео в формате Full HD1920 на 1080 точек со скоростью 30 к/с. Камера заднего вида предлагает съемку в HD-качестве — 1288 x 968. Однако, судя по тому, что камера — сугубо парковочная, качество видео — далеко не главный ее козырь. Гораздо приятнее наличие разметки на изображении с нее, что весьма удобно, так как угол съемки камеры заднего вида можно настроить вручную с помощью болтика-фиксатора.

Меню регистратора можно вызвать кнопкой посередине, только остановив съемку. В главном меню, помимо возвращения к записи и просмотра фотографий, есть возможность просмотреть и защитить от стирания необходимые видеоролики.





Изображение с задней камеры



Также можно узнать информацию о свежести базы стационарных камер в памяти устройства.

Основные настройки Mio MiVue R47D довольно стандартные: качество видео, длина файла, штампы и прочие классические поднастройки. Гораздо интереснее меню оповещения о приближении к камерам фиксации нарушений. Здесь можно настроить и формат оповещения, и расстояние до камеры, с которого необходимо начинать предупреждать о ней, и выставить скорость, которую регистратор будет считать приемлемой для движения. По умолчанию девайс всегда включается визуальным предупреждением, а звуковым — только в случае, если скорость больше той, на которую настроена приближающаяся камера.

Кстати, стоит отметить, что никакой связи с интернетом у девайса нет. Проверить актуальность базы всегда можно вручную на сайте Mio и скачать новую версию, если она доступна. Загрузка свежей информации делается старым дедовским методом — через карту памяти,

которая автоматически загружает информацию в устройство после включения.

На официальном сайте Mio можно также скачать специальную программу MiVue Manager, который позволяет просматривать видео с фронтальной камеры и с камеры заднего вида, причем с подробным трекингом, где и когда был снят каждый видеоролик вплоть до секунды и до метра. Это может стать очень двойственным способом доказать свою правоту в суде, если возникнет какая-либо спорная ситуация с представителями дорожной полиции.

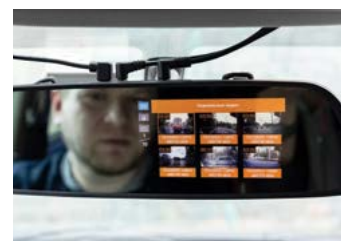
Дневная съемка, помимо привычной для бренда Mio хорошей цветопередачи, радует качественным изображением по краям кадра. Номера припаркованных автомобилей спокойно считываются даже на приличных скоростях. Знаки впереди идущего автомобиля без проблем различаются на расстоянии трех-четырех корпусов машины.

Ночная съемка, естественно, проигрывает дневной. Однако и здесь стоит отметить неплохую

цветопередачу на освещенных участках и возможность считать номера автомобиля на расстоянии до двух корпусов. А вот встреча практически всегда остается засвеченной, даже если разница в скорости не такая уж и большая.

Каков итог?

Уже привычно девайс от Mio стоит похвалить за качество сборки. Вот и MiVue R47D — весьма достойный продукт в этом плане. «Зеркало» показало себя как отличный пример того, как все необходимые дополнительные функции видеорегистратора вполне грамотно сосуществуют в устройстве, не мешая выполнению основной задачи. Понятное дело, что современный регистратор, не обладающий дополнительными функциями, абсолютно неконкурентоспособен в нашем мире привередливого покупателя. Однако далеко не все производители могут так сбалансированно настроить работу каждого элемента, чтобы они не мешали друг другу. В случае с этим устройством у Mio это точно получилось. Еще бы освоить обновление по Wi-Fi и специ-



альное приложение вместо явно устаревших программ для ПК — и девайс смело можно было бы отправлять в топы продаж прямо сейчас!..



Дневная съемка



Ночная съемка

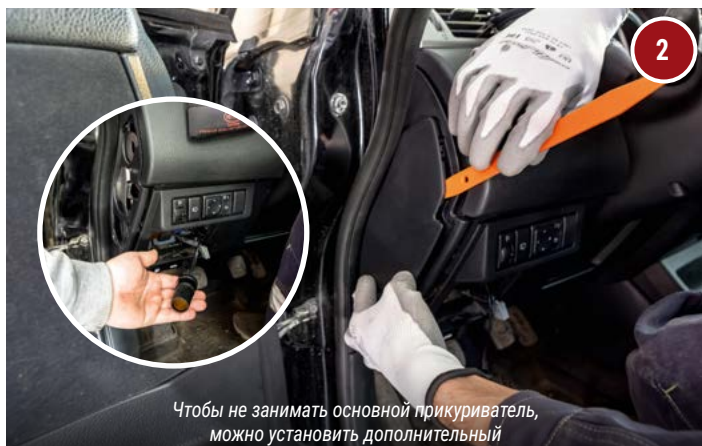
Проводим скрытую установку видеорегистратора-зеркала с набором съемников обшивки салона от Airline

В современных российских реалиях с обилием опасностей на дорогах без видеорегистратора уже никуда. Однако пока еще подобная техника не дошла до такого уровня технологичности, чтобы работать автономно, без подключения к бортовой сети автомобиля. Так что неизбежно возникает проблема вечно свисающих проводов. И это не только неудобно, но и небезопасно, поскольку ухудшает и так не идеальный обзор современных машин. Поэтому так называемая скрытая установка регистратора — не дань удобству и комфорту, а необходимая процедура после покупки устройства. Вот только подобная услуга в СТО обойдется в солидные деньги, ведь это весьма кропотливая и тонкая работа. Но ее всегда можно сделать самому, если под рукой нужный инструмент. Журнал «Движок» решил рассказать и показать, как самостоятельно грамотно установить видеорегистратор и спрятать лишние провода.

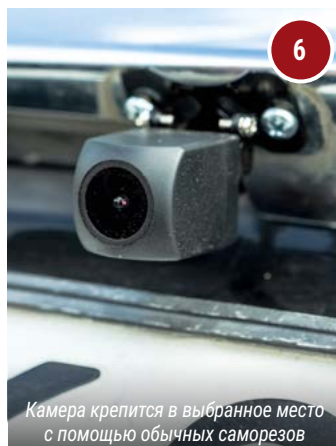


Первым делом прячем кабель питания, который выводим вниз через левую стойку

В наборе Airline для съема пистонов и обшивки салона 11 предметов для демонтажа любого крепления



Чтобы не занимать основной прикуриватель, можно установить дополнительный



Камера крепится в выбранное место с помощью обычных саморезов



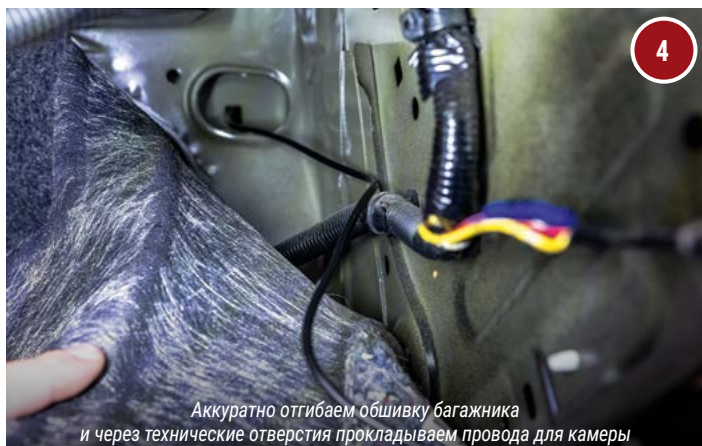
Лишние провода аккуратно сворачиваем и прячем под обшивку багажника



Провода для камеры заднего вида и GPS-антенны ведем в противоположную от шнура питания сторону



Аккуратно врезаемся в провод питания заднего фонаря, чтобы через него автоматически включалась камера заднего вида. Использовать можно только скрутку, так как спайка проводов из-за вибрации автомобиля долго не проживет



Аккуратно отгибаем обшивку багажника и через технические отверстия прокладываем провода для камеры



Непосредственно к камере над номерным знаком провода потянутся в кабель-канале



GPS-антенну выводим в любое желаемое место. Мы поместили ее через стойку в правый нижний угол лобового стекла



Устройство готово к эксплуатации

Мировой автоспорт в цифрах и фактах



Кими Райкконен вернется в гонки на один этап серии NASCAR, который пройдет в Уоткинс-Глене ■



Пилот команды «Ягуар» **Митч Эванс** победил в первой в истории гонке «Формулы Е» в Джакарте ■



Калле Рованпера из «Тойоты» одержал третью подряд победу в WRC, выиграв Ралли Португалии ■



10 млн долларов будет зарабатывать Серхио Перес по новому двухлетнему контракту с Red Bull Racing ■



52 года старейшему пилоту WTCR Ивану Мюллеру, который финишировал третьим на первом этапе сезона в По ■



2 место занял российский пилот Клим Гаврилов во второй гонке этапа TCR Europe на трассе Поль-Рикар ■

«Формула-1»: результаты

Гран-при Майами:

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

Гран-при Испании:

1. Макс Ферстаппен
2. Серхио Перес
3. Джордж Расселл

Гран-при Монако:

1. Серхио Перес
2. Карлос Сайнс
3. Макс Ферстаппен



ТУРБОКОМПРЕССОРЫ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ И ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



ВЫБЕРИ НА **LUZAR.RU** 🔍



Идеальное
сопряжение



Высокая
эффективность



Увеличенный
ресурс



LUZAR

детали системы охлаждения

Чивчян снова первый



Александр Ефимкин

На автодроме «Нижегородское кольцо» завершился второй этап сезона RDS GP 2022. Победу одержал краснорец Георгий Чивчян, для которого эта трасса давно стала любимой.

В нижегородском этапе RDS принимали участие лишь 26 пилотов, поэтому шестерка лучших по итогам квалификации автоматически проходила в топ-16. Победителем одиночных заездов с 98 баллами стал иркутянин Евгений Лосев, который обошел Аркадия Цареградцева лишь за счет худшей из двух попыток: 97 баллов против 96. Лучший проезд Чивчяна судьи оценили в 97 баллов, по 93 балла набрали

Дамир Идиятуллин, который ехал в Нижний Новгород в статусе лидера серии после победы на трассе Moscow Raceway, и Дмитрий Ермохин.

На счастливую шестую строчку забрался пилот Carville Racing Никита Шиков на 1000-сильной Toyota Supra (89 баллов), который опередил Григория Гусева и Романа Тиводара благодаря лучшей оценке за первый квалификационный заезд. Николаю Горковенко на BMW E36 для попадания в шестерку лучших не хватило двух баллов. После вынужденной «баранки» за первую попытку (перед самым ее стартом на приборной панели загорелась полная гирлянда пиктограмм неполадок двигателя) петербуржцу удалось набрать 88 баллов во второй: 9-е место.

Антон Клямко на BMW F22 Eurofighter квалифицировался

Второй этап RDS GP в Нижнем Новгороде

на 18-й строчке с 79 баллами. А ведь участие Клямко в нижегородском этапе было под угрозой: в среду, во время тренировочного заезда, машина загорелась, серьезно пострадала задняя часть. Как выяснилось позже, пожар стал следствием рокового совпадения перегрева шины, температуры выхлопных газов и отстрелов пламени при езде «в отсечку». Усилиями менеджеров и механиков BMW была в строю уже к пятнице: новые запчасти и бамперы оперативно доставили из Санкт-Петербурга.

Первые парные заезды проходили в субботу, и здесь пилотам

«Карвиля» тоже было непросто. Горковенко попал на 18-летнего Леонида Шнайдера из Красноярска. Лидируя в первом заезде, Шнайдер слишком сильно замедлился в одном из скоростных поворотов, не оставив напарнику пространства для маневра. В итоге — столкновение, судейские разбирательства (Шнайдера признали виноватым в столкновении и отправили Горковенко в топ-16) и бессонная ночь механиков.

Интересно, что ровно за неделю до этого со Шнайдером столкнулся еще один гонщик «Карвиля», на этот раз в рамках этапа младшей серии RDS Europe в Рязани. Тогда не посчастливилось Илкину Мамишеву, хотя и его судьи признали правым: не рассчитавший скорость в одном из поворотов Шнайдер вытолкнул машину Мамишева в поролоновый пристенок.

Клямко в своем заезде относительно спокойно одолел Анатолия Щербака — так Carville Racing стала единственной командой, добравшейся до воскресных заездов в полном составе.

Топ-16 подарил сразу несколько сенсаций: Евгений Лосев «споткнулся» о Владислава Шубадерова, Дмитрий Ермохин уступил Андрею Астапову, а Никита Шиков не справился с Иваном Никулиным, который закончил квалификацию 22-м. Не смог взять реванш у Аркадия Цареградцева и Антон Клямко, который был намерен поквитаться с «Царем» за поражение на сибирском этапе в прошлом году. Горковенко противостоял Роману Тиводару, однако и тут пилоту «Карвиля» не удалось





пройти в топ-8: бороться за «призы» отправился гонщик «Форвард Авто».

Чивчян же сначала сломил сопротивление Сергея Сака, а потом без борьбы прошел в топ-4: после столкновения с «Тойотой» Никиты Шикова реанимировать для дальнейшей борьбы Nissan Silvia S15 Ивана Никулина механикам Fail Crew Darkside так и не удалось.

Цареградцев на пути к топ-4 одолел гонгонца Чарльза Нг —

полуфинал подарил зрителям сибирское дерби. В нем сильнее оказался Гоча, которого в финале ждал измотанный переездами Дмитрий Ермохин. Шутка ли, судьи отправляли краснорца на One more time трижды! Сначала повторный заезд выявил сильнеешего в паре Ермохин — Идиятуллин, а в полуфинале против Тиводара вместо двух прокатов было сразу шесть, настолько синхронно выступали пилоты.



Финал прошел без явного перевеса одного из гонщиков, однако Георгий Чивчян все-таки был немного сильнее. Красноярский пилот продолжает доминировать на «Нижегородском кольце», каждый год обновляя рекорд RDS: нынешняя победа в Нижнем Новгороде стала для Чивчяна уже седьмой по счету.

По итогам двух этапов Чивчян лидирует в личном зачете с 406 баллами. За ним расположился партнер по «Форвард Авто» Роман Тиводар (363 балла), а замыкает тройку лучших Дамир Идиятуллин (362 балла) из Sintec Fresh Auto Drift. Среди пилотов Carville Racing успешнее других выступает Никита Шиков, после успешной квалификации у москвича 178 баллов и 9-е место. Николай Горковенко на 12-й строчке с 132 зачетными баллами, а набравший 124 балла Антон Клямяко занимает 20-е место.

Третий этап RDS GP снова пройдет в Москве 2–3 июля, ареной состязаний лучших российских дрифтеров станет трасса ADM Raceway.



VDRIFTE.RU

RDS GP

RUSSIAN DRIFT SERIES

RDS GP

RDSTV.RU



«Волга», «Волга»... и еще «Волга»!



Александр Ефимкин

В конце апреля на площадке Музея Гаража особого назначения состоялось открытие ретросезона автоклуба «Волга М-21». Мы отправились на ВДНХ, чтобы поближе познакомиться с реставраторами и их автомобилями. И ответить на вопрос: как чувствует себя классическая «Волга» на современных московских дорогах?

Стоит ли говорить, что автомобильные реставраторы — люди ностальгирующие и любящие круглые даты? Вот и открытие ретроклуба «волговодов» обязательно приурочено к юбилею, причем связанному либо непосредственно с ГАЗ-21, либо со страной, его создавшей.

В нынешнем году свою первую годовщину отмечает Музей Гаража особого назначения, открытый в честь 100-летия транспортного подразделения ФСО. По этому случаю на территории музея была организована выставка машин первых лиц государства — от Delaunay-Belleville

**Реставраторы
ГАЗ-21
со всей страны
открыли сезон**

Николая II до современных «Аурусов».

Представители клуба «Волга М-21» рассказывают, что автоклуб задумывался ради сплочения единомышленников и любителей автомобилей ГАЗ. Реставраторы уверены, что

регулярные собрания и участие в выставках (клуб собирается несколько раз в году) привлекают внимание молодого поколения к истории страны, учат заботиться о ее культурном наследии.

Очередное открытие ретросезона было посвящено автомобилям специального назначения. Свои скрупулезно отреставрированные машины скорой, такси и милиции гости клуба припарковали прямо у главного здания Музея ГОНа. Именно припарковали: в клубе существует негласное правило, по которому каждой «Волге» положено добираться до выставки своим ходом. Некоторые участники проехали полторы тысячи километров, но ни одному из 81 экипажа эвакуатор так и не понадобился. Хотя разные трудности вроде погасшего головного света на пути к ВДНХ, конечно, случались.

Моим гидом в этом импровизированном музее Горьковского автозавода стал Владимир Арефьев, автор YouTube-канала «Мастерская 21/21». К покупке «Волги» его подтолкнуло чувство светлой ностальгии по детству: когда-то «21-я» была в семье, но потом ее продали. Серый седан в хорошем состоянии (и за более или менее вменяемую сумму) нашелся в пригороде Арзамаса — как рассказывает реставратор, «поехал не раздумывая». Затраты на приведение ретроавтомобиля в «заводской» вид здесь приводить не будем. Скажем лишь, что ухоженная





Яркий экспонат — скорая помощь 1967 года на базе ГАЗ-22. Как рассказывал ее владелец, восстановление заняло целых три года: редкие запчасти приходилось искать по всей стране, а что-то даже изготавливали по чертежам. Зато теперь его «Волга» в точности соответствует санитарным машинам той эпохи — кремовый универсал вызывал у зрителей живой интерес



У Владимира ГАЗ-21 самой массовой третьей серии, за внешний вид радиаторной решетки прозванной в народе «китовый ус». С поиском запчастей для таких машин дела обстоят несколько проще: из почти 640 тыс. выпущенных «21-х» около 470 тыс. пришлось на последнюю модернизацию. Но как быть, например, с резиной? Не ездить же на истертой до корда родной! Выходов из ситуации несколько. Один из них — поставить высокопрофильные шины сербского бренда Tigar (сейчас компания входит в структуру «Мишлен», но все-таки это бывшая Югославия!): такая стоит на нашей «21-й» и вполне подходит для повседневной езды. Гордую маркировку «Made in USSR» можно встретить только на покрышках откровенно коллекционных образцов: высокие боковины подвержены иссыханию и образованию боковых трещин.

В случае Владимира погода за музейным состоянием заведомо обречена, ведь «21-я»

используется в семье как машина выходного дня: бережный уход — само собой, но сдуть пылинки со своей «Волги» ее владелец считает излишним. Недавно, например, была поездка в Дубну (120 км от столицы), которую машина выдержала с достоинством.



На ВДНХ Владимир приехал, не только чтобы увидеться с другими любителями олдтаймеров, но и ради презентации воздушного фильтра BIG Filter GB-566 для карбюраторного мотора ЗМЗ 21. Именно ему вместе с напарником по YouTube-каналу Вячеславом Охотиным пришла мысль разработать современный фильтр для любимого автомобиля и для всех реставраторов-энтузиастов.

Мы выезжаем с территории выставки под многочисленные улыбки, поднятые вверх большие пальцы и объективы фотокамер. С годами ВДНХ оформился в памятник послесоветской ностальгии, и наша автоколонна, несомненно, будит в прохожих это светлое и щемящее чувство.

В современной Москве с ее бескончаемыми заторами «Вол-

га» тесно. Остановливаясь, нужно каждый раз скидывать на «нейтралку», иначе сцепление долго не протянет. К тому же родной печке не по плечу даже 20-градусная «жара» — машина дрожит и греется, напитывая салонный воздух бензиновыми парами.

Зато на широком шоссе «Волга» не едет, а мягко фланирует, слегка покачиваясь на задних рессорах. Остается лишь приоткрыть окно и сделать погромче ламповый звук советского шлагера — и вот залитая солнцем Москва превращается в декорацию фильма Рязанова или Даниели. Дорожные выбоины, которые на условном Kia Rio пришлось бы избегать даже ценой резких поворотов руля, «21-я» давит не замечая. Не замечаем их и мы, заодно резюмируя: показатели плавности хода у сохранный «Волги» для современного бюджетного сегмента недостижимые.

Каков итог?

Вот так разработанный еще в 1950-х автомобиль смог раскрыться в неожиданном качестве. Спустя почти 70 лет ГАЗ-21 остается не только достижением советской инженерной мысли — машиной-эпохой, но и вполне состоятельным олдтаймером для выходного дня за рулем: статным, вальяжным, но не по-современному живым. Остается лишь повторить за бесчисленными фанатами старинных машин по всему миру: сейчас таких уже не делают!..





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



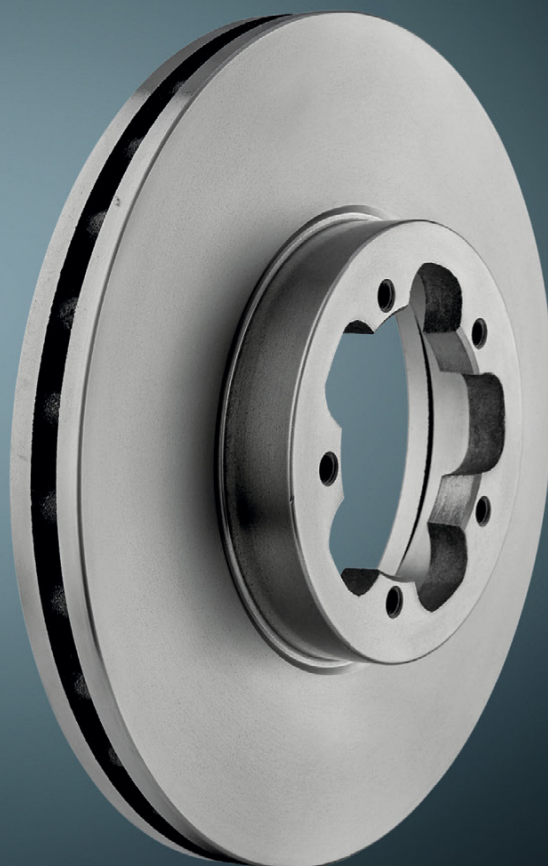
Расширенная гарантия



Тормозные диски и колодки **TRIALLI**



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ
ЗНАЧЕНИЕ



Эффективное торможение
при любых дорожных
условиях



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



Подходят для любого
стиля вождения

тормозной путь

3 600 000

метров для каждого диска
(~в условиях городской эксплуатации)



TRIALLI.RU