4 680295 191254

июль **2022** • #107

Движок

про автомобили в деталях

РУЛЕВЫЕ НАКОНЕЧНИКИ

34

10 ОБРАЗЦОВ

ТЕСТ

GWM Wingle 7

Уроки пикапа

20

Exeed VX

Китайский взгляд на премиум

24

ТЕСТ ДРАЙВ

40 Патрубки системы охлаждения для Lada

Тестируем девять образцов

10 Used Cars Forum 2022

Тренды и перспективы российского вторичного авторынка

54 Выставка CTT Expo 2022

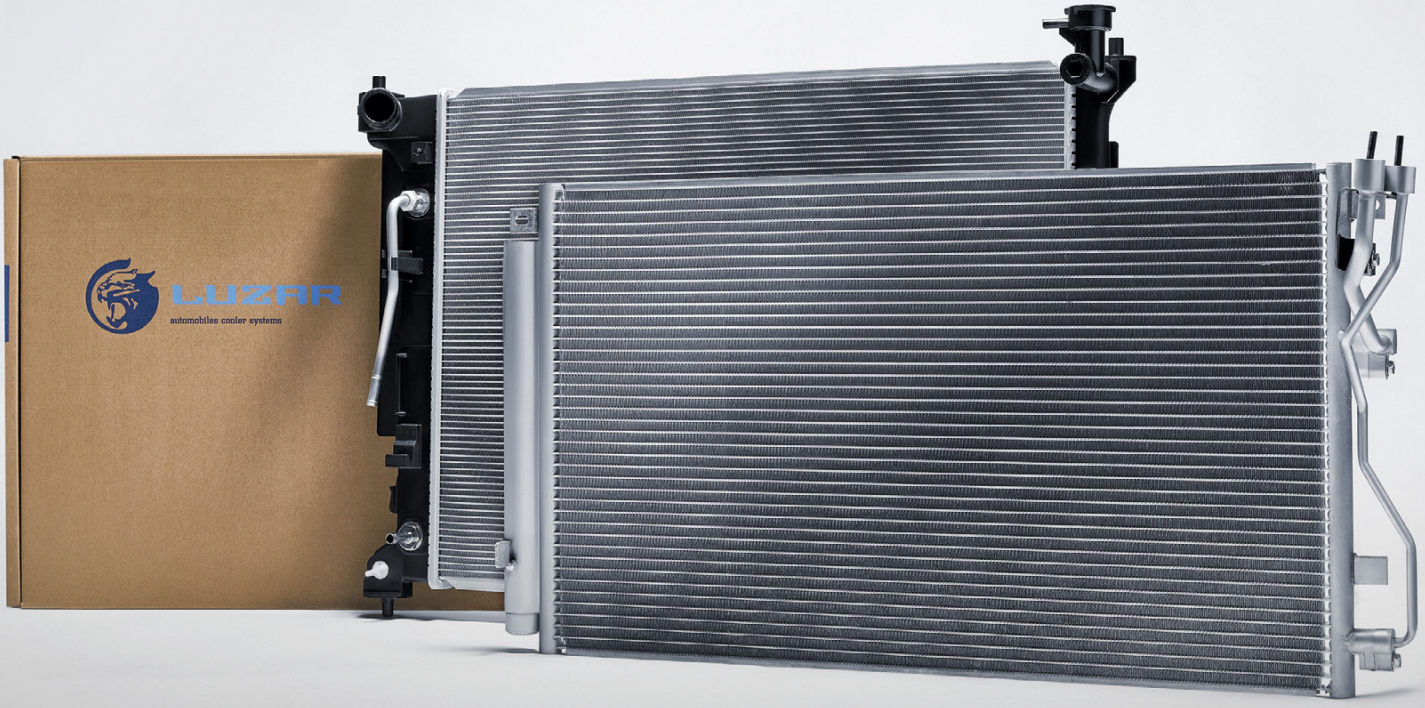
С новым именем, в новых условиях

LUZAR
детали системы охлаждения

Автомобиль может быть любым, радиатор должен быть исключительным

- Идеальное сопряжение
- Высокая эффективность
- Увеличенный ресурс

Выбери на luzar.ru



Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости Carville Racing

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automobility Moscow 2022 | 22-25 августа, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место B409

AIRLINE

АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ

ТОЛЩИНОМЕР ЛАКОКРАСОЧНОГО ПОКРЫТИЯ

Точность замера до 0,001 мм

- Работает со всеми металлами
- Статистика измерений
- 320 замеров встроенная память
- Синхронизация с компьютером

airline.su

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automobility Moscow 2022 | 22-25 августа, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место B409

Движок
про автомобили и деталях

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Силков Константин Валентинович

Главный редактор:
Зубко Роман Юрьевич

Обозреватели:
Вадим Аскаров
Александр Ефимкин (новости)

Дизайн журнала и сайта:
Владимир Мироненко

Сайт журнала:
dvizhok.su

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

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

Подписано в печать 07.07.2022 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.

16+

Российский авторынок в 2022-м

Комитет автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) опубликовал отчет о продажах новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России за первое полугодие 2022 года, который наглядно проиллюстрировал, куда «приехал» российский авторынок всего через квартал после начала того, что глава ЦБ РФ называет «структурной трансформацией» экономики страны.

Из лидеров в середняки

В 2010-х годах автомобильный рынок России стабильно входил в тройку крупнейших в Европе, а на пике продаж (в 2012–2013-м) и вовсе претендовал на лидерство в Европе. Последствия же ухода из России или приостановки деятельности на ее территории подавляющего большинства зарубежных компаний-производителей привели к обвальному падению нашего рынка: на 62,9% в марте (год к году), на 78,5% в апреле, на 83,5% в мае и на 82% в июне.

В итоге за полгода продажи на авторынке РФ упали более чем в два раза: до 370 228 машин против 858 252 в первом полугодии 2021-го. Для сравнения: в Европе еще в январе — мае нас обогнала по продажам не только Германия, где было реализовано свыше миллиона машин, но и Великобритания (более 660 тыс.), Франция (более 600 тыс.) и Италия (более 550 тыс.). Испанию с ее 318,5 тыс. проданных машин мы, правда, пока обходим, но, учитывая, что там сейчас ежемесячно продается порядка 85 тыс. новых автомобилей, место в пятерке крупнейших рынков Европы по итогам полугодия нам не светит.

По объемам продаж за месяц авторынок России находится сейчас и вовсе в конце первой десятки в Старом Свете. Ежемесячно у нас реализуется около 25–27 тыс. новых машин — это больше, чем, например, в Нидерландах (23,5 тыс. в мае), но меньше, чем в Бельгии (29 025 ед.), и примерно на уровне Швеции (26 413 шт.). На уровень Польши в 35,8 тыс. новых автомобилей ежемесячно (это, к слову, шестой результат в мае в Европе) мы, судя по всему, выйдем нескоро.

По расчетам аналитического агентства «Автостат», при реализации оптимистичного сценария продажи на российском авторынке по итогам года упадут на 35% в сравнении с 2021-м. Базовый сценарий предполагает падение продаж на 50%, пессимистичный — на все 70%.

Почему так, объяснять, думается, не надо. До тех пор, пока длится небезызвестный геополитический конфликт, будут действовать и санкции в отношении РФ. Крупнейшие логистические компании возобновлять работу на российском направлении в таких условиях, естественно, не спешат, поэтому даже те компании- производители автомобилей и автокомпонентов, которые, может, и хотели бы возобновить у нас производство, не могут это сделать из-за сбоев в цепочках поставок.

Даже у китайских брендов, продолжающих работу на нашем рынке и наращивающих свою долю на нем, дела идут не столь благополучно, как кажется. Haval и Chery, например, хоть и вошли по итогам полугодия в десятку лидеров среди производителей легковых машин, но в абсолютных показателях продажи падают и у них (на 28 и 27% соответственно). На 16% меньше новых машин, чем в первом полугодии прошлого года, реализовала у нас компания Geely. На целых 254%, правда, выросли продажи у Exeed, но это явно эффект низкой базы: в январе — июне 2021 года премиальный суббренд корпорации Chery реализовал у нас всего 1220 новых автомобилей.

В общем, если раньше наш рынок был в числе крупнейших в Европе и оставался весьма перспективным, несмотря на постковидный дефицит и бурный рост цен, то теперь он «структурно трансформировался» до когорты отстающих. Причем без особых предпосылок к быстрому восстановлению в ближайшем будущем.

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

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automobility Moscow 2022 | 22-25 августа, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место B409

«ШАТЕ-М Форум-2022»

Рынок запчастей и компонентов в новых условиях

12

Китайский взгляд на премиум

Тест-драйв Exeed VX

24

CTT Expo 2022

С новым именем, в новых условиях

54

40

Тест патрубков системы охлаждения для Lada

Испытываем и «морозим» 9 образцов

Третий этап RDS GP

Победа Идиятулина, первый подиум Шнайдера и сибирское дерби в борьбе за бронзу

62

Автобизнес

6 **Новости**

10 **Used Cars Forum 2022**
Тренды и перспективы российского вторичного авторынка

12 **«ШАТЕ-М Форум-2022»**
Рынок запчастей и компонентов в новых условиях

Автомобили

16 **Новости**

20 **Уроки пикапа**
Тест-драйв GWM Wingle 7

24 **Китайский взгляд на премиум**
Тест-драйв Exeed VX

Автокомпоненты

28 **Новости**

34 **Тест рулевых наконечников для Chevrolet Lacetti**
Испытываем оригинал и 9 аналогов

40 **Тест патрубков системы охлаждения для Lada**
Испытываем и «морозим» 9 образцов

44 **Partra: новое имя на российском рынке автозапчастей**

46 **Европейское решение для европейского «бюджетника»**
Испытываем рулевой наконечник NK для Renault Logan

48 **Замена амортизаторов**
Советы специалистов CTR

50 **Кто на новенького?**
Испытываем рулевой наконечник Partra

Комтранс

52 **Новости**

54 **CTT Expo 2022**
С новым именем, в новых условиях

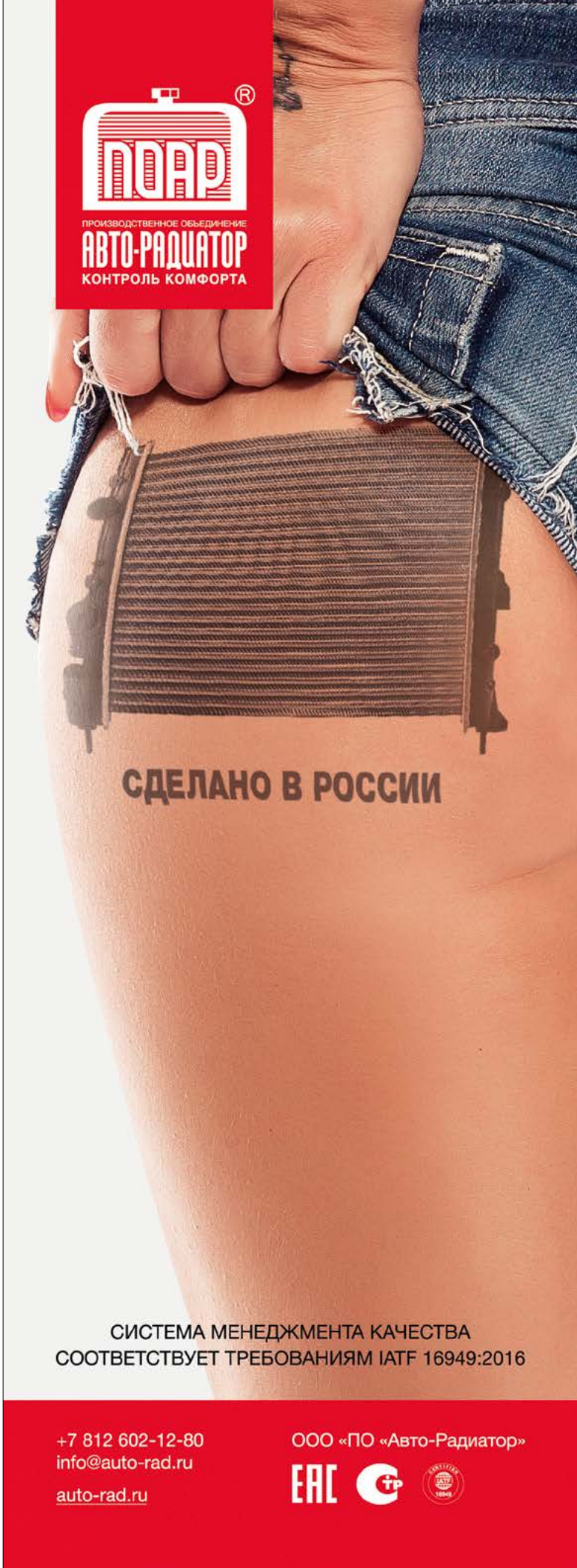
Автоаксессуары

58 **Новости**

Автоспорт

60 **Новости**

62 **Третий этап RDS GP**
Победа Идиятулина, первый подиум Шнайдера
и сибирское дерби в борьбе за бронзу



Nokian Tyres уходит из России

Совет директоров концерна Nokian Tyres принял решение о сворачивании деятельности на территории России и переносе производства в другие страны. Российское подразделение компании намерено продолжать работу в автономном режиме.

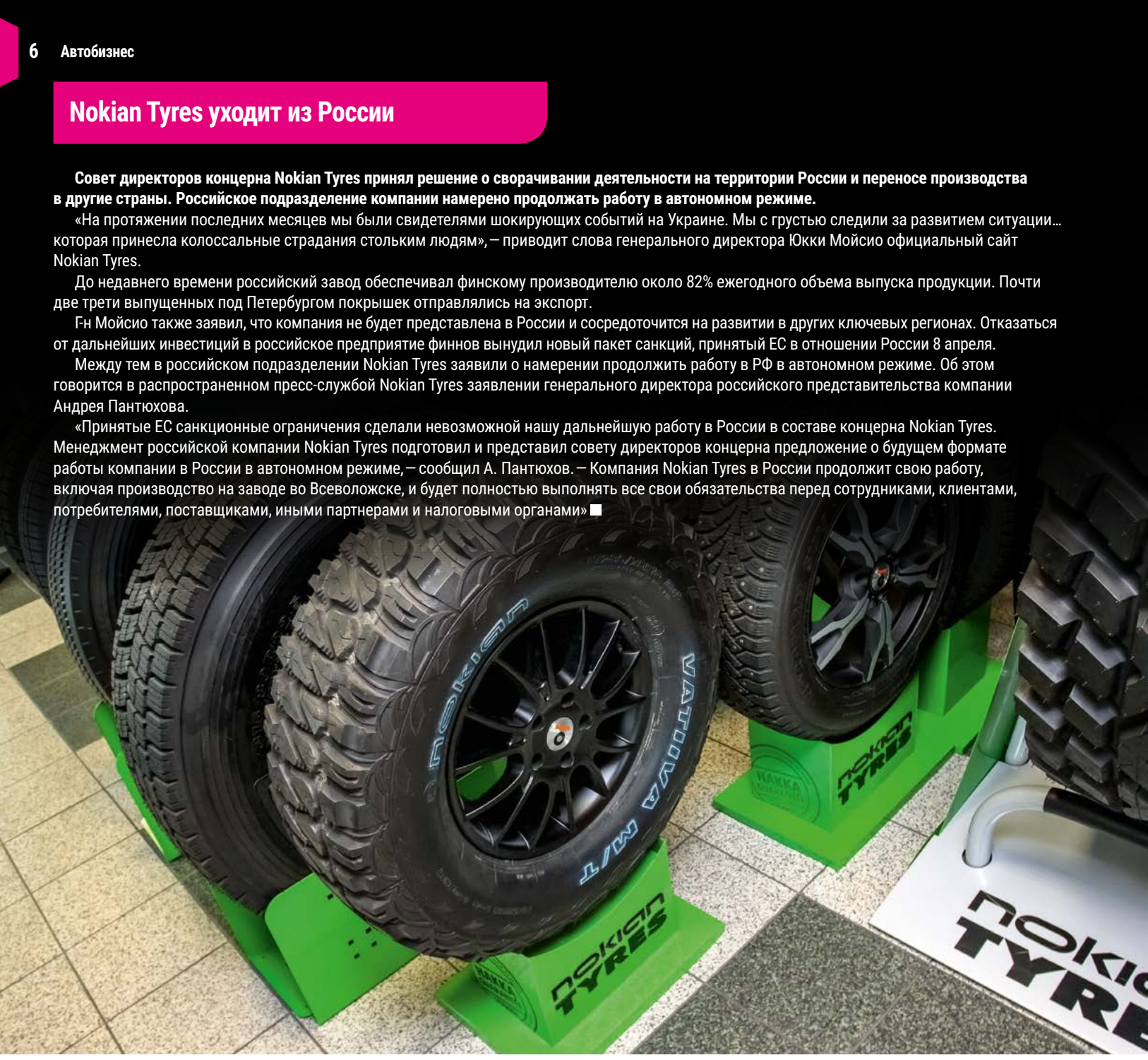
«На протяжении последних месяцев мы были свидетелями шокирующих событий на Украине. Мы с грустью следили за развитием ситуации… которая принесла колоссальные страдания стольким людям», — приводит слова генерального директора Юкки Мойсио официальный сайт Nokian Tyres.

До недавнего времени российский завод обеспечивал финскому производителю около 82% ежегодного объема выпуска продукции. Почти две трети выпущенных под Петербургом покрышек отправлялись на экспорт.

Г-н Мойсио также заявил, что компания не будет представлена в России и сосредоточится на развитии в других ключевых регионах. Отказаться от дальнейших инвестиций в российское предприятие финнов вынудил новый пакет санкций, принятый ЕС в отношении России 8 апреля.

Между тем в российском подразделении Nokian Tyres заявили о намерении продолжить работу в РФ в автономном режиме. Об этом говорится в распространенном пресс-службой Nokian Tyres заявлении генерального директора российского представительства компании Андрея Пантюхова.

«Принятые ЕС санкционные ограничения сделали невозможной нашу дальнейшую работу в России в составе концерна Nokian Tyres. Менеджмент российской компании Nokian Tyres подготовил и представил совету директоров концерна предложение о будущем формате работы компании в России в автономном режиме, — сообщил А. Пантюхов. — Компания Nokian Tyres в России продолжит свою работу, включая производство на заводе во Всеволожске, и будет полностью выполнять все свои обязательства перед сотрудниками, клиентами, потребителями, поставщиками, иными партнерами и налоговыми органами» ■



Michelin покидает РФ и готовится к продаже локальных активов

До конца 2022 года компания Michelin продаст российскому топ-менеджменту свой бизнес на территории страны. Французы не видят возможностей для возобновления производства шин в России и восстановления логистики.

«Группа вынуждена составить план по передаче всех российских активов до конца 2022 года. Мы рассматриваем возможность передачи контроля над административными, торговыми и производственными процессами местному руководству. Michelin обеспечит наиболее благоприятные условия для своих сотрудников», — сообщается в заявлении французской группы.

Компания заявила, что возобновление производства в России является «технически невозможным», в частности, из-за нарушений цепочек поставок на фоне общей неопределенности. Уточняется, что новая компания будет действовать независимо от головной структуры.

Завод Michelin в Давыдово (производственная мощность 1,5–2 млн шин ежегодно; штат предприятия — 750 человек) прекратил работу 15 марта. Одновременно с этим были остановлены поставки шин на российский рынок из других стран. По оценке компании, сворачивание деятельности в России обернется экономическими потерями в размере 250 млн евро ■

В России могут возродить бренды «Волга» и «Победа»

Глава Минпромторга Денис Мантуров сообщил, что в ведомстве рассматривают возможность наладить производство автомобилей под брендами «Волга» и «Победа», причем необязательно в Нижнем Новгороде.

«У коллег есть планы возрождения, например, бренда „Волга“ или „Победа“. Или и то и то», — заявил Денис Мантуров в интервью РБК. Возможные сроки начала производства министр не раскрыл.

Однако, по его словам, проект по выпуску новых «Волг» и «Побед» может быть реализован на разных площадках — то есть необязательно на Горьковском автозаводе.

Последняя попытка возрождения бренда «Волга» датирована 2008 годом. Тогда в Нижнем Новгороде наладили производство Volga Siber — перелицованного Chrysler Sebring второй генерации, но успеха у россиян американский седан D-класса не имел. За два с небольшим года было выпущено менее 9 тыс. автомобилей.

ГАЗ М-20 «Победа» выпускалась с 1946 по 1958 год, за все время было произведено 241 497 машин. С тех пор к патриотичному имени не возвращались ■

Очереди на Land Cruiser 300 вынудили Toyota остановить прием заказов

Заводы компании Toyota Motor не справляются с растущим количеством заказов на внедорожники Land Cruiser 300 и Lexus LX.

С ажиотажным спросом «трехсотка» столкнулась сразу после официальной премьеры. Уже к августу прошлого года клиенты отставили 20 тыс. предзаказов, в то время как производственные мощности заводов в префектуре Айти позволяют выпускать лишь 5 тыс. машин ежегодно.

Тогда японские журналисты предупреждали, что очереди на TLC 300 могут растянуться на четыре года — среди причин также назывался острый дефицит микросхем. Аналогичная ситуация сложилась и с соплатформенным Lexus LX четвертого поколения — те же четыре года ожидания и остановленный прием заказов.

В Toyota и Lexus извинились перед клиентами за приостановку приема заказов и проинформировали, что их возобновление будет зависеть от развития ситуации с поставками комплектующих на конвейеры.

Прием заказов на Lexus LX в России стартовал в начале февраля, однако с 5 апреля власти Японии ввели эмбарго на поставку в Россию предметов роскоши, к которым относятся и обе модели внедорожников.

На родине стоимость базового LC 300 с бензиновым V6 3.5 начинается от 5,1 млн иен (2,15 млн рублей), а за самую дорогую комплектацию GR Sport с дизелем просят 8 млн иен (3,38 млн рублей). LX 600 в Японии доступен за 12,5 млн иен (5,32 млн рублей), а четырехместная версия Executive оценена в 18 млн иен (7,66 млн рублей) ■

Авторынок России: статистика июня

После майского антирекорда продаж новых машин российский авторынок снизил динамику падения в июне, хотя показатели и хуже прошлогодних на 82%, следует из ежемесячного отчета АЕБ.

В прошлом месяце на территории РФ был продан 27 761 новый автомобиль, сообщает Ассоциация европейского бизнеса. Перезапуск сборочной линии АвтоВАЗа в Тольятти позволил российскому автогиганту частично удовлетворить спрос в бюджетном сегменте: продажи достигли 7484 машин (–81%); в предыдущем месяце они едва превысили 6 тыс. единиц.

На втором месте среди автопроизводителей по-прежнему Kia (3703 ед., —80%), а компанию Hyundai (2685 ед., —86%) с третьей строчки сместили малотоннажники ГАЗ (2710 ед., —42%). Замкнул пятерку бренд Renault (1834 ед., —86%).

В топ-10 самых популярных автомобильных брендов вошли как минимум два китайских: Haval (6-е место; 1637 ед., —53%) и Geely (8-е место; 1027 ед., —50%). Между ними расположился УАЗ (1583 ед., —44%), следом — Volkswagen (671 ед., —93%) и Skoda (659 ед., —93%).

Granta, единственная модель Lada, которую тольяттинский завод пока что может выпускать в условиях дефицита импортных комплектующих, вновь стала бестселлером (3305 ед.). За ней расположилась «Веста» (1767 ед.). На третьем месте Kia Rio (1196 ед.), на четвертом — Hyundai Creta (1012 ед.). Впервые в истории в топ-5 попал «китаец» — Haval Jolion (892 ед.).

В сегменте LCV продолжает доминировать «Газель»: 2009 проданных машин в июне. За ней следует уазовская «буханка» (813 ед.), а на третьем месте — ГАЗ «Соболь» (611 ед.). В пятерку самых продаваемых малотоннажников также вошли цельнометаллические «Ларгусы» (442 ед.) и УАЗ «Профи» (256 ед.) ■

Volvo Cars построит третий завод в Европе

Компания Volvo Cars объявила о планах по строительству третьего завода в Европе.

Новый завод, как сообщает пресс-служба компании, будет расположен неподалеку от города Кошице в восточной части Словакии. Подобное местоположение в Volvo называют удобным с точки зрения организации цепочек поставок; завод станет уже пятым автомобильным предприятием в этой центральноевропейской стране.

Общая сумма инвестиций в строительство завода составит 1,2 млрд евро; предприятие, как заявляет производитель, станет климатически нейтральным, а с его конвейера будут сходить исключительно электромобили.

Завод, таким образом, будет соответствовать стратегии развития компании, в рамках которой Volvo Cars должен стать полностью электрическим брендом к 2030 году и климатически нейтральным производителем к 2040-му. В настоящее время Volvo Cars располагает двумя заводами на территории Европы: в Торсланде (Швеция) и в бельгийском Генте.

Строительство нового предприятия в Словакии начнется в 2023 году, в 2024-м компания приступит к его оснащению. Первый электромобиль нового поколения сойдет с конвейера завода в 2026 году ■

Hyundai приостановил реконструкцию бывшего завода GM в Петербурге

Подготовка завода в промзоне Шушары к выпуску кроссоверов Hyundai Tucson, Palisade и Kia Sportage приостановлена.

Нынешней весной должна была начаться реконструкция существующих цехов законсервированного завода General Motors, сообщает газета «Деловой Петербург» со ссылкой на собственные источники, однако от первоначальных планов корейская сторона отказалась.

Причины такого решения не называются. Однако опрошенные изданием эксперты полагают, что дело в слишком высокой цене этих моделей, которые могут оказаться невостребованными на российском рынке после возобновления локального производства.

«Завод связан со строительством сборочной линии под определенные модели, будущее которых в стране сейчас непонятно. Будут ли они — Tucson, Palisade и Sportage — так же популярны, как ранее, непонятно. Это другой ценовой сегмент, чем те модели, что уже выпускают в Петербурге. Плюс, возможно, у Hyundai были планы на экспорт, что сегодня практически невозможно», — считает эксперт авторынка Денис Гаврилов.

В сложившейся ситуации, считают эксперты, в приоритете для Hyundai — действующий завод в промзоне Каменка, где уже есть нанятый персонал и социальные обязательства перед ним. Там налажено производство трех самых популярных в России корейских моделей: Kia Rio, Hyundai Solaris и Creta ■

Правительство выделит 21 млрд рублей на поддержку авторынка

Глава Минпромторга и председатель совета директоров АвтоВАЗа Денис Мантуров по итогам совещания у президента РФ рассказал о финансовых мерах государства по стимулированию спроса на первичном авторынке.

«Что касается этого года, принято решение о выделении 20,7 млрд рублей на поддержку спроса. В первую очередь это возобновление автокредитования — 10,2 млрд рублей, 4,9 млрд рублей — на льготный лизинг, 2,6 млрд рублей — на скидки по электрическому транспорту и 3,3 млрд рублей — на газомоторную технику», — приводит слова министра ТАСС.

«Это то, что должно быть реализовано в ближайшее время, чтобы простимулировать рынок именно той продукцией, которая беспрепятственно производится и может быть поставлена нашим потребителям», — уточнил Д. Мантуров.

Глава Минпромторга также подчеркнул, что Владимир Путин поручил в течение двух месяцев обновить стратегию развития автопрома, «чтобы окончательно определиться с мерами поддержки, в том числе на ближайшую трехлетку» ■

CARBERRY.
Выгодное решение
АВТОКОМПОНЕНТЫ
С НЕМЕЦКИМ ПОДХОДОМ
ЩЁТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ,
АВТОЛАМПЫ,
ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ,
РОЛИКИ
CARBERRY.DE

OE
Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации
E4
Безопасность за счет соответствия Европейским нормам качества (Стандарт RDW E4)
100%
Использование высококачественных материалов. 100% контроль качества
Широкий ассортимент и востребованные артикулы для многочисленных модификаций европейских, японских, корейских, американских автомобилей

CARBERRY.
Performance for value

Used Cars Forum 2022

форум

Тренды и перспективы российского вторичного авторынка

Dvizhok.su

В Москве состоялся форум автобизнеса «Used Cars Forum 2022. Автомобили с пробегом: рынок, программы, инструменты». Мероприятие было организовано аналитическим агентством «Автостат» при партнерстве с «Авито Авто» и Auto.ru. В работе форума приняли участие автодилеры, дистрибьюторы, представители банков, страховых и лизинговых компаний, специалисты в области IT и консалтинга, работающие на авторынке. Основные тезисы их выступлений — в материале «Движка».

Открывали форум эксперты, осветившие тему главных тенденций на современном российском рынке легковых машин с пробегом. По словам исполнительного директора агентства «Автостат» Сергея Удалова, по итогам января — мая текущего года на каждый проданный в нашей стране новый автомобиль приходилось почти шесть подержанных. Причем данное соотношение показывает скорее не то, что на вторичном рынке «всё хорошо», а, напротив, то, что очень плохо чувствует себя первичный рынок.

Продажи подержанных автомобилей, по словам эксперта, более стабильны, но и они по итогам пяти месяцев 2022 года упали на 19,6% — до 1,82 млн единиц. В сегменте машин в возрасте до 7 лет (для дилеров он основной) ситуация немного лучше: здесь падение оказалось на уровне 16%.

В массовом сегменте российского вторичного рынка продажи за пять месяцев текущего года снизились, по данным «Автостата», на 20,3%, в премиальном — на 13,9%. За отчетный период существенно упали продажи машин подавляющего большинства брендов, исключение составили Chery (+39,4%) и Geely (+43,8%)

Фото: журнал «Движок»

в массовом сегменте и Porsche (+1,5%) и Mini (+0,4%) — в премиальном.

К концу года, в соответствии с базовым прогнозом аналитиков агентства, объем продаж на российском вторичном авторынке снизится на 19,8% — до 4,8 млн единиц; пессимистичный сценарий предусматривает падение продаж почти на четверть: на 24,4%.

Алексей Ткачук из «Авито Авто» сообщил в продолжение темы главных трендов на «вторичке», что количество активных объявлений на площадке выросло за последнее время на 38%: в феврале их было 471,7 тыс., по состоянию на середину июня — около 645 тыс. Для дилеров это означает, что конкуренция за продаваемые автовладельцами машины растет.

Наиболее активно рос объем предложений со стороны частных продавцов (на 58%), и этот сегмент, по словам А. Ткачука, продолжает расти. На этом фоне многие дилеры прекратили выкуп, уменьшилась и доля их предложений на рынке.

В сегментах, где представлены дорогие автомобили, отмечен наибольший рост количества предложений. Наиболее значительный рост зафиксирован в сегменте машин стоимостью свыше 5 млн рублей (+88%). Средняя цена автомобиля с пробегом установилась на отметке 1 120 000 рублей. У дилеров стоимость подобных машин продолжает расти, как и средний срок продажи автомобилей (с февраля по июнь он увеличился с 43 до 56 дней).

Доля рынка официальных дилеров в общем объеме регистраций машин в России сегодня снижается, отметил представитель агентства «Автостат» Данил Пивоваров. Если в 2020 году она составляла 14,2%, а в 2021-м — 13,8%, то на сегодняшний день этот показатель равен 10,1%. Но это — в среднем по рынку. В сегменте же машин возрастом от 7 до 10 лет доля дилеров может достигать 20%.

Основным источником поступления автомобилей в дилерскую сеть остается система «Трейд-ин», отметил также Д. Пивоваров. По итогам 2021 года доля «Трейд-ин» в премиальном сегменте у официальных дилеров была выше, чем в массовом. Судить о том, как меняется ситуация в текущем году, сложно, поскольку в отдельные месяцы на статистику больше влияла не активность клиентов, а падение объемов на рынке новых автомобилей.

До известных событий в Украине почти все автопроизводители, работавшие в России, имели фирменные программы продаж сертифицированных автомобилей с пробегом. Исключение составляли лишь бренды альянса Stellantis, отечественный УАЗ и «китайцы». На момент проведения форума, как рассказал Д. Пивоваров, эти программы работали, однако к концу года ряд производителей может уменьшить объемы поддержки клиентов в данном сегменте. В результате доля сертифицированных машин в продажах дилеров может сократиться.

Агентство «Автостат» в рамках форума представило также результаты опроса автомобилистов, основной темой которого стал вопрос, почему покупатели отдают предпочтение автомобилям с пробегом. Исследование проводилось совместно с «Авто Mail.ru» в конце мая 2022 года. По словам Татьяны Малыгиной из «Автостата», в качестве основной причины выбора машин с пробегом респонденты чаще всего называли нехватку средств (56,4%); 26,5% опрошенных сказали, что готовы были бы купить новую машину, но денег хватало только на подержанную; наконец, почти каждый четвертый отметил, что на вторичном рынке сегодня более богатый выбор.

Причинами смены автомобиля чаще всего назывались подошедший срок продажи машины по приемлемой цене (27,5%); то, что автомобиль вышел из строя (22,3%); 19% заявили, что их автомобиль им просто надоел — захотелось другой. Может ли это быть модель китайского бренда? Однозначно положительный ответ на этот вопрос дали 30,1% опрошенных, 20,4% столь же однозначно высказались против, 49,5% ответили, что, скорее всего, нет.

По результатам опроса выяснилось также, что самая популярная ценовая категория на российском вторичном рынке сегодня — от 700 тыс. до 1 млн рублей. В сегменте новых машин за эти деньги можно купить разве что отечественную Lada Granta — и то лишь в «упрощенной» комплектации Classic'22 (той самой, без ABS и подушек безопасности). Стоит ли удивляться тому, что на каждый проданный новый автомобиль в России сегодня приходится от пяти до шести подержанных?..

«ШАТЕ-М Форум-2022»

выставка-конференция

Роман Зубко

Рынок запчастей и компонентов в новых условиях

В начале июня в Екатеринбурге прошла выставка-конференция «ШАТЕ-М Форум-2022», посвященная проблемам и перспективам отрасли автозапчастей, компонентов и сервисного обслуживания. В ее рамках работали выставочная экспозиция и дискуссионные площадки с представителями брендов запчастей, выступали эксперты автобизнеса. Главное из выступлений спикеров — в материале «Движка».

В роли модератора пленарной дискуссии выступил представитель «ШАТЕ-М Плюс» Сергей Сахаров, он же открыл серию экспертных докладов, рассказав о том, что происходит в данный момент на российском рынке автозапчастей и компонентов.

Российский парк зарегистрированных легковых автомобилей по состоянию на январь 2022 года — это 45,5 млн единиц (по данным «Автостата»). При этом, опять же на январь 2022-го, средний возраст иномарки — без малого 12 с половиной лет. Насколько серьезно пополнится российский автопарк в этом году? Как отметил С. Сахаров, ссылаясь на данные Automotive Research Group, оптимистичный прогноз предполагает реализацию на нашем рынке 510 тыс. новых машин (это практически в три раза меньше, чем в прежние годы), базовый — 453 тыс. единиц; если же все пойдет по негативному сценарию, в нашей стране будет продано не более 394 тыс. новых машин.

Падение продаж на первичном рынке неизбежно потянет за собой и «вторичку»: по прогнозам специалистов, объемы реализации в сегменте автомобилей с пробегом в 2022 году могут сократиться на треть. При этом средние пробеги до марта этого года оставались на уровне 15 тыс. км в год и в последнее время не сокращались, что, по словам С. Сахарова, дает надежду на то, что будут востребованы как запчасти, так и услуги по ремонту и обслуживанию автомобилей. Данные «СберАналитики», по его словам, свидетельствуют о том, что после начала спецоперации в Украине на фоне общего спада потребительской активности в России выросли продажи запчастей.

Сами потребители, судя по опросам, проведенным, в частности, сервисом «Авито Авто», в большинстве своем ожидают дальнейшего роста цен на запчасти. Кроме того, подавляющее большинство опрошенных заявляет о том, что собирается сокращать расходы на сервисные услуги (в частности, рассчитывает найти «СТО попроще»). Примерно 60% российских авто-

Фото: журнал «Движок»

владельцев ожидают дефицита запчастей, однако закупиться впрок необходимыми расходниками в марте-апреле решили всего 17% автомобилистов.

Ситуацию с ценами на запчасти в настоящее время директор компании «ШАТЕ-М Плюс» Александр Ветров назвал острой. «Источниками ценообразования» на рынке, по его словам, являются сейчас крупные дистрибьюторы. В конце февраля — начале марта, когда началось резкое ослабление рубля, основные игроки рынка оперативно и почти синхронно переписали прайс-листы, и часть брендов так и осталась на том сверхвысоком уровне цен. По мнению эксперта, это произошло, потому что дистрибьюторы впервые оказались в ситуации, подобной нынешней. Как бороться с колебаниями курса в момент чисто экономического кризиса, основные игроки рынка знают хорошо: сценарии на этот случай у всех разработаны. В текущей же ситуации все осложнилось тем, что большинство поставщиков резко объявило о прекращении поставок.

По поводу же их возможного возобновления, по словам А. Ветрова, сегодня наблюдается «информационный вакуум» даже у крупных дистрибьюторов. В большинстве представительств западных компаний — производителей запчастей говорят, что пока поставок не будет, а что будет дальше, станет известно в августе-сентябре, рассказал эксперт. Для потребителей это означает, что ситуация с высокими ценами на запчасти премиальных брендов пока сохранится.

На этом фоне, по словам А. Ветрова, корейские компании не только не прекращали поставки, но и нарастили их объемы и расширили товарные группы, в которых они хотят выступать. Наращивать долю рынка, по мнению эксперта, будут также собственные бренды, создаваемые компаниями-дистрибьюторами, поскольку производство таких запчастей локализовано в основном в Китае, откуда товары продолжают поступать. В целом, как отметил А. Ветров, все, что производится в Азии, доставляется в РФ в увеличенных объемах, а цены на подобную продукцию скорректировались и стабилизировались после мартовского скачка, чему поспособствовало как укрепление рубля, так и сохранение цепочек поставок. Это, по словам эксперта, может служить определенным маркером: если цены на запчасти того или иного бренда начали снижаться, значит, эти детали стали завозить в Россию.

О перспективах сегмента оригинальных запчастей в нынешних условиях рассказал руководитель отдела оригинальных запчастей «ШАТЕ-М Плюс» Алексей Симкович. По его словам, оригинал оказался более «тренированным» с точки зрения параллельного импорта. Из-за того, что в страну давно уже шел немалый «параллельный» поток деталей в связи с проблемами в сфере защиты интеллектуальной собственности, сейчас ситуация с оригиналом оказалась проще. С другой стороны, учитывая нынешний груз санкций, введенных в отношении России, закупать запчасти напрямую из прежних источников никто не может. В итоге удлинились как финансовые цепочки, так и логистическое плечо.

Запасные части, по словам эксперта, в нашу страну сейчас едут, но едут они с учетом того спроса, который был до нынешней ситуации, и он, скорее всего, не будет соответствовать тем потребностям рынка, которые есть сейчас. Сегодня же, по мнению А. Симковича, будет происходить перераспределение запросов потребителей. Те оригинальные детали, которые люди готовы были покупать раньше, по прежним ценам, сейчас они приобретать, скорее всего, не смогут. При этом в данном сегменте есть огромный пул товаров, которые не имеют аналогов среди «неоригинала» и которые хочешь не хочешь, а купишь за любые деньги. Наибольший спрос в сегменте оригинальных запчастей естественным образом будет формироваться именно на эти детали.

В наибольшем выигрыше здесь, по мнению эксперта, окажутся владельцы автомобилей брендов, входящих в альянс Stellantis. Концерн продолжает

официально поставлять и отгружать оригинальные запчасти на российский рынок, кроме того, на них, по словам А. Симковича, сформировались вполне приемлемые цены. Однако парк таких автомобилей у нас невелик, так что выгоду в подобной ситуации получит лишь небольшое количество автовладельцев.

Продолжает осуществлять поставки также итальянская компания Cofle, специализирующаяся на автомобильных тросах. По словам регионального представителя бренда Юрия Мармалюкова, продолжать работу компании позволяет тот факт, что она располагает производственными мощностями в Турции, откуда и осуществляются поставки. Тем не менее общие трудности коснулись и Cofle, в частности, бренд испытывает проблемы с логистикой: на границе с Турцией сейчас выстраиваются многокилометровые очереди из фур. Так что цены растут и на ту продукцию, что продолжает отгружаться в Россию, по независящим от производителя причинам, отметил Ю. Мармалюков.

Как рассказал генеральный директор Meiji Sangyo Company в России Иван Гребенщиков, моторные масла Profix, которые поставляются из Японии, приходят к нам с перебоями из-за трудностей не только с логистикой, но с производственным циклом. Проблем с базовыми маслами в целом нет, а вот что касается присадок, то тут наблюдается дефицит — и не только в Японии, но и в других странах. И в ближайшее время этот вопрос вряд ли решится.

Компания Carberry GmbH, по словам ее генерального директора Эдуарда Дигеля, в сегодняшней ситуации продолжает стабильно поставлять запчасти на российской рынок, как и целый ряд компаний и брендов так называемого «среднего звена» из Южной Европы (в частности, испанских и итальянских). Связано это с тем, что у Carberry есть ряд производственных площадок в Юго-Восточной Азии, откуда поставки осуществляются без проблем.

В начале марта, как рассказал Э. Дигель, сложности в доставке деталей все же возникали, но компания смогла «отойти от первоначального шока» и продолжить работу. В частности, по словам

гендиректора Carberry, в начале весны были сложности с движением денежных средств, а также логистические проблемы, однако по истечении первых двух недель с момента начала известных геополитических событий первые контейнеры начали приходить на территорию Таможенного союза; в апреле прошла даже поставка товара из Европы.

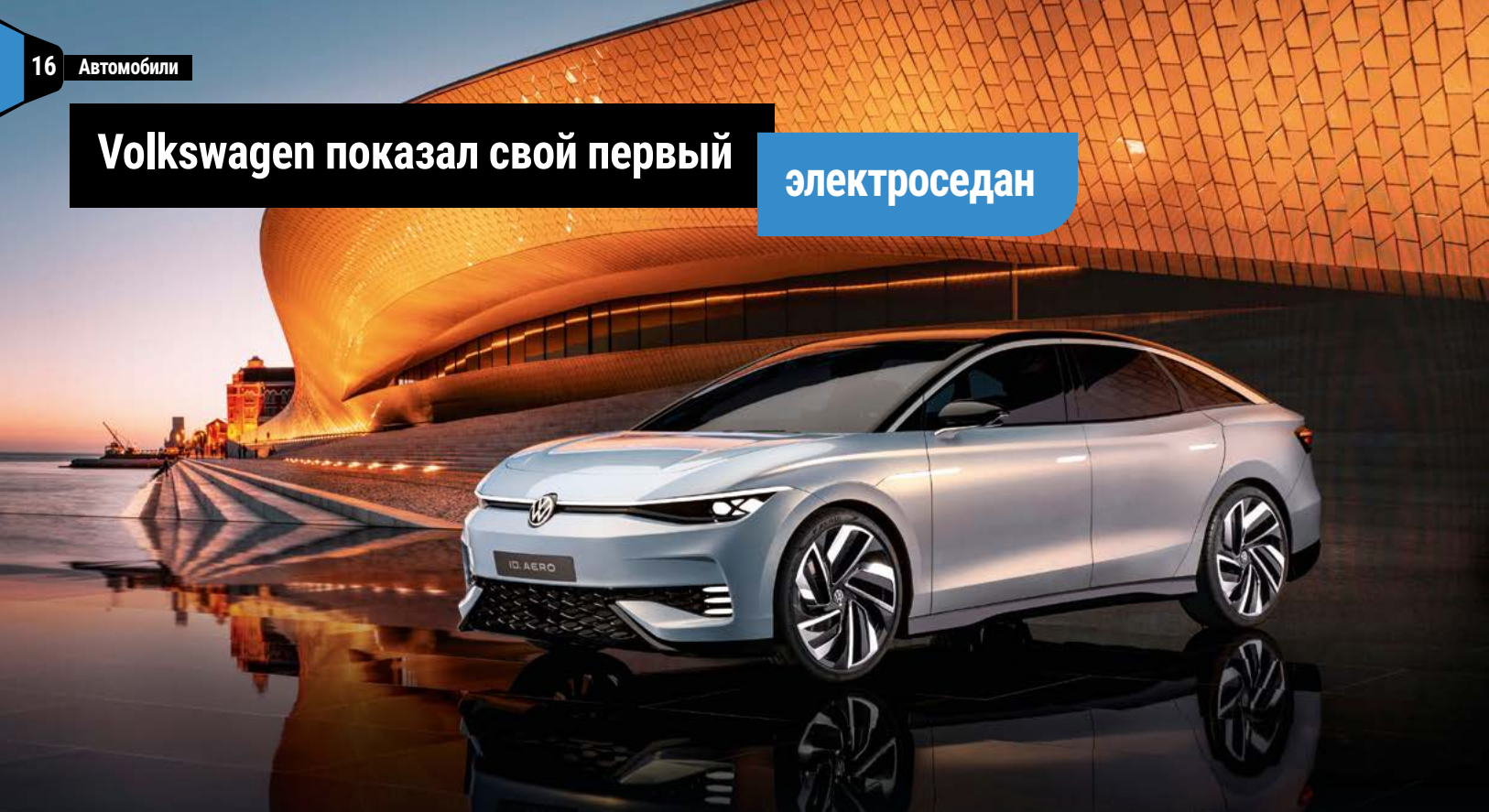
В Carberry рассчитывают, что ситуация со стабильными поставками на российский рынок сохранится и компания сможет продолжить работу. «Если не будет ухудшения в плане санкционного давления или изменения геополитической обстановки», — уточнил Э. Дигель.

Что же касается цен на запчасти, то у Carberry они уже начали корректироваться по сравнению с мартовским скачком, хотя и не откатились пока до уровня начала-середины февраля. По мнению Эдуарда Дигеля, опустить цены до такой степени вряд ли возможно, поскольку затраты поставщиков серьезно возросли. В частности, продолжает увеличиваться стоимость логистических услуг.

Каков итог?

По итогам выступлений экспертов на прошедшем «ШАТЕ-М Форуме» можно сделать вывод о том, что игроки российского рынка запчастей смотрят на его ближайшие перспективы со сдержанным оптимизмом. Судя по всему, поставщики смогли адаптироваться к перебоям в логистике и трудностям с движением финансов. Тотального дефицита участники отрасли не ждут, а цены на большинство самых ходовых товаров могут даже продолжить снижение, хотя вряд ли опустятся на докризисный уровень. В общем, если не будет дальнейшей эскалации геополитического и санкционного противостояния, можно будет говорить о том, что текущую ситуацию российский рынок запчастей пережил.

Volkswagen показал свой первый электроседан



Состоялась премьера ID. Aero — концепта первого седана Volkswagen на модульной электроплатформе MEB, который встанет на конвейер уже через год.

Седан D-класса длиной чуть менее пяти метров построен на модульной платформе MEB и имеет ту же литий-ионную тяговую батарею емкостью 77 кВт·ч, что и кроссоверы ID-семейства.

Помимо внушительных габаритов седан предложит рекордный запас хода: немцы заявляют о 620 км в цикле WLTP, что на 75 км больше, чем у моноприводных паркетников с этой же батареей.

Название модели указывает на рекордно низкий для платформы коэффициент лобового сопротивления: 0,23. Ради лучшей аэродинамики задняя стойка тянется практически к фонарям, из-за чего в профиль ID. Aero напоминает скорее лифтбек.

В топовых комплектациях будут предлагаться 22-дюймовые диски с турбинообразным рисунком, матричная оптика ID. Light и сенсорные дверные ручки.

Сборкой ID. Aero займется завод в Эмдене (Германия), где уже выпускают ID.4, конвейер запустят в 2023 году. Китайским клиентам ID. Aero будет доступен в двух версиях (по всей видимости, различающихся только декором) — одну из них будет выпускать предприятие SAIC–VW, а другую — FAW-VW. Мировая премьера модели намечена на вторую половину 2023 года ■

Omoda станет вторым суббрендом Chery в России

К августовской премьере кросс-купе Chery Omoda 5 будет создан отдельный суббренд Omoda.

У Chery, напомним, уже есть один премиальный бренд, причем глобальный: под маркой Exeed в Китае выпускают кроссоверы LX, TLX и VX. На родине готовящееся к дебюту в России кросс-купе продается под именем Chery Omoda 5, однако для нашего рынка из названия модели сделают отдельный бренд.

Как и в случае с Exeed, упоминания головной компании маркетологи избегают, поэтому компактный купеобразный кроссовер будет называться Omoda C5. По всей видимости, китайцы решили, что на бренд Exeed кросс-купе длиной 4,4 метра не тянет, но в то же время захотели выделить имиджевую новинку собственным шильдиком.

Скорее всего, на нашем рынке Omoda C5 получит 1,5-литровый турбомотор (147 л.с., 210 Нм) в связке с вариатором, как у младшего «Эксида» LX (ОТТС пока не опубликован), хотя в Китае модель предложена и с мотором 1.6 TGDI (197 л.с., 290 Нм) в связке с «роботом».

Как сообщает пресс-служба Chery, бренд Omoda займет место в сегменте High Middle и станет альтернативой покинувшим наш рынок японским и немецким маркам. К лету 2023 года фирменную линейку пополнят седан и еще один кроссовер. Также сообщается, что к 2025 году модельный ряд будет дополнительно расширен и обновлен ■

Универсал BMW M3 Touring представлен впервые в истории

BMW M3 Touring баварцы планировали сделать еще в 2000-м, но серийный универсал представлен только сейчас — спустя 22 года и три поколения.

M3 Touring с индексом G81 — еще один подарок фанатам марки на 50-летие M GmbH после заднеприводного M4 CSL. Однако если новый CSL стал самым быстрым серийным BMW на «Нюрбургринге», то M3 Touring — это самый быстрый серийный универсал. Причем среди всех марок: заводской пилот Йорг Вайдингер преодолел «Северную петлю» за 7 минут 35,060 секунды — на 10 секунд быстрее прежнего рекорда, установленного на Mercedes-AMG E63 S Estate.

M3-универсал будет предложен исключительно в версии Competition — с 8-ступенчатым «автоматом» M Steptronic и системой полного привода xDrive. 3,0-литровый рядный битурбомотор семейства S58 развивает 510 л.с. и 650 Нм крутящего момента.

Увеличенный багажник навредил разгонной динамике, хотя коэффициент лобового сопротивления относительно полноприводного седана вырос с 0,34 до 0,36, а снаряженная масса — с 1780 до 1865 кг. Первую «сотню» Touring набирает за 3,6 секунды. Разгон с места до 200 км/ч занимает 12,9 секунды, к тому же с опциональным пакетом M Driver's универсал сможет разогнаться только до 280 км/ч, в то время как купе и седаны могут ехать на 10 км/ч быстрее.

Прием заказов на M3 Touring начнется с сентября, а серийное производство на заводе BMW в Мюнхене запустят в ноябре нынешнего года. Цена пока не объявлена ■

Peugeot 408 стал первым кросс-лифтбеком Stellantis с французской пропиской

Альянс Stellantis представил очередную модель на платформе EMP2 — кросс-лифтбек Peugeot 408, который выйдет на европейский рынок уже в начале 2023 года.

Новый «408-й» немного недотягивает до D-класса: длина машины составляет 4687 мм, ширина — 1848 мм, а высота — 1478 мм при 188 мм дорожного просвета. Скошенная крыша сказалась на полезном объеме багажника: у бензиновой модификации 408 он составляет 536 литров — на 72 литра меньше, чем у соплатформенного универсала Peugeot 308. Со сложенным задним «диваном» разница меньше: 1611 литров против 1634.

Салон у двух Peugeot тоже унифицирован, но базовая версия кросс-лифтбека оснащена богаче: штатно предусмотрена архитектура i-Cockpit с сенсорным дисплеем мультимедийной системы и трехмерной цифровой «приборкой» диагональю по 10 дюймов.

Гамму модификаций откроет Puretech 130 с 1,2-литровым трехцилиндровым турбомотором (130 л.с., 230 Нм). Также будут доступны два подключаемых гибрида на базе 1,6-литровой «турбочетверки». В версии Hybrid 180 ее отдача составляет 150 л.с., а в топовой Hybrid 225 — 180 сил. Числовой индекс версии указывает на пиковую мощность, а максимальный крутящий момент у обоих гибридов одинаковый: 360 Нм.

Сборка модели на заводе в Мюлузе стартует уже в этом году, а у европейских дилеров машины появятся в начале следующего. На китайском конвейере новый Peugeot 408 тоже пропишется (версии для местного рынка будет называться 408X), пусть и с небольшой задержкой ■

Дороже только H9: Haval Dargo оценили в рублях

Компания «Хавейл Мотор Рус» огласила полный список комплектаций и цен нового Haval Dargo, который стал самым дорогим кроссовером бренда в России.

Новый Dargo — это автомобиль класса D-SUV (4620 x 1910 x 1780 мм); его дорожный просвет составляет 200 мм. Под капотом поперечно расположен бензиновый 2,0-литровый турбомотор (192 л. с., 320 Нм), который агрегатируется с 7-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями. В начальной комплектации автомобиль переднеприводный, три остальные версии оснащаются системой полного привода с электрогидравлической муфтой на задней оси.

Базовая комплектация Comfort (3 199 000 рублей) — это однозонный климат-контроль, камера заднего вида, мультимедийная система с экраном 10,25 дюйма, передние стеклоподъемники и др. В версии Elite (3 399 000 рублей) Dargo получил салон с отделкой перфорированной кожей и алькантарой, водительское кресло с электрорегулировкой, светодиодные «противотуманки», двухзонный «климат», подогрев задних сидений, систему камер кругового обзора, 12,3-дюймовый экран «мультимедийки», а также четыре дополнительных ездовых режима.

В комплектации Premium (3 599 000 рублей) автомобиль имеет панорамную крышу с люком, багажник с электроприводом и функцией бесконтактного открывания, функцию «прозрачный капот», четыре передних парктроника, аудиосистему с десятью динамиками и полноценную запаску.

Топовая версия Tech Plus (3 749 000 рублей), помимо прочего, предложит «полуавтопилот» второго уровня, проекционный дисплей, водительское кресло с расширенным набором электрорегулировок, функциями массажа и памяти, а также широкий набор электронных ассистентов ■

Hyundai показал электрический седан с рекордной аэродинамикой

Крупные автопроизводители постепенно осваивают сегмент электрических седанов, и сейчас очередь дошла до Hyundai: рассекречена внешность Ioniq 6.

Машина построена на платформе E-GMP, которую она делит с Kia EV6 и Ioniq 5. В профиль Ioniq 6 похож на лифтбек: задняя стойка заканчивается далеко за колесной аркой, из-за чего крышка багажника в профиль расположена диагонально. За внешность машины отвечал известный бельгийский стилист Люк Донкервольке.

Завидную аэродинамику (Cd = 0,21) обеспечивают в том числе электромеханические заслонки в переднем бампере, а сзади у Ioniq 6 сразу два антикрыла типа «утиный хвост». Днище у электрокара полностью плоское, а дополнительно улучшить аэродинамику седана позволили уменьшенные зазоры в колесных арках.

Перед водителем расположена та же панель из двух 12-дюймовых дисплеев приборной панели и мультимедийной системы. Из конструкции дверных карт убраны все кнопки, в том числе стеклоподъемников.

К слову, законодательство ряда стран не разрешает продавать машины с камерами вместо наружных зеркал заднего вида, поэтому, например, в США Ioniq 6 будет доступен с традиционными зеркалами. Полноценная премьера седана состоится в течение июля ■

Kia показала обновленный кроссовер Seltos

Представленный три года назад паркетник Kia Seltos подвергся плановому рестайлингу.

Спереди опознать обновленный автомобиль позволяет увеличенная радиаторная решетка с крупными «сотами» и горизонтальными светодиодными элементами. Включенные дневные ходовые огни образуют ломаную линию — такое решение дизайнеры Kia все чаще применяют в новых моделях. С переднего бампера пропали черные вставки, соединявшие гнезда «противотуманок» с воздухозаборником. Последний также получил новую серебристую вставку с характерными «клыками».

Сзади у обновленных «Селтосов» — полностью новые фонари, соединенные между собой светодиодной перемычкой. Накладка из неокрашенного пластика на бампере стала больше, благодаря чему на ней удалось разместить светоотражатели. Еще одно новшество — 18-дюймовые двухцветные колесные диски.

Функции приборной панели и мультимедийной системы будет выполнять единое табло (два дисплея по 10,25 дюйма), центральный экран в котором слегка развернут к водителю. Благодаря «шайбе» селектора АКП вместо привычного рычага корейцам удалось разгрузить центральный тоннель — подлокотник у рестайлинговых машин будет заметно длиннее. За регулировку температуры в блоке управления климатической установкой теперь отвечают кнопки, а не вращающиеся рукоятки.

Технические характеристики обновленного Kia Seltos будут раскрыты в конце июля — начале августа нынешнего года. Тогда же назовут и цены ■

Упрощенная Lada Granta поступила в продажу

АвтоВАЗ объявил начало продаж Lada Granta Classic'22 — новой версии самого дешевого автомобиля в России.

У новой «Гранты» нет ABS, ESP, преднатяжителей ремней, водительской подушки безопасности, иммобилайзера и модуля ЭРА-ГЛОНАСС. Атмосферный 8-клапанный мотор 1.6 сохранил прежнюю отдачу (90 л. с., 143 Нм), но экологический класс понижен с «Евро-5» до «Евро-2». Расход топлива в смешанном цикле — те же 6,8 л/100 км, что и раньше. Зато теперь АвтоВАЗ официально разрешает заливать бензин АИ-92.

Комплектация Classic'22 не является самой простой с точки зрения прочих опций: штатно предусмотрены зеркала с электроприводом и обогревом, четыре динамика аудиосистемы (самой «музыки» нет — только аудиоподготовка), макияжное зеркало в правом солнцезащитном козырьке и окрашенные в цвет кузова дверные молдинги.

Сохранены также электроусилитель руля, передние стеклоподъемники, центральный замок, крепления Isofix и бортовой компьютер (без индикатора переключения передач). Не достался антикризисной «Гранте» кондиционер, даже в качестве опции.

Меньше всего просят за седан: 678 300 рублей. Упрощенный лифтбек оценен в 698 300 рублей, а универсал без ABS и подушек безопасности — в 705 300 рублей. Также доступна версия Drive Active с перенастроенной подвеской, но вместо 106-сильного мотора у нее тот же «восьмиклапанник». Цена такого автомобиля — от 804 900 рублей ■

ТЕСТ ДРАЙВ

GWM Wingle 7

Александр Ефимкин

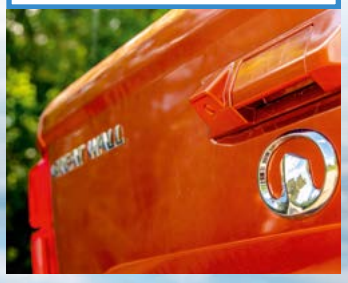
«Если долго сидеть на берегу реки, можно увидеть, как мимо проплывет труп твоего врага» — эти слова часто приписывают китайским философам, хотя они не имеют к ним никакого отношения. На поверку фраза оказалась лишь синтетическим новоделом середины XX века — в современном Китае она непопулярна, в отличие от западного мира. А вот GWM Wingle 7, американский снаружи и исконно китайский изнутри, — наоборот. Но это не отменяет главного: ставшая локомотивом возвращения бренда Great Wall на наш рынок «семерка» за полтора года успела подорожать почти вдвое, однако сейчас дилерские запасы все равно выскреблены подчистую. А породистые конкуренты из Японии? Они в большинстве своем «плывут» из России на фоне санкций и проблем с логистикой. Разбираемся, за счет чего их пересидел «Вингл».

Для начала забудьте о лупоглазых грузовичках Great Wall десятилетней давности, за невзрачным фасадом которых прятались еще более старые Isuzu D-Max. Разработанная с нуля кабина «семерки» выглядит в меру агрессивно и поджаро: «наковальня» слитых воедино корпусов фар и радиаторной решетки с серебристой каймой уже вполне тянет на фирменный стиль. У нас Wingle 7 доступен в единственной комплектации Comfort и с удлиненной до 3350 мм колесной базой. Увы, гармоничная передняя часть перетекает в неказистый силуэт: 30-сантиметровая прибавка целиком досталась грузовой платформе.

Но это и не легковушка! В отличие от GWM Poer, в случае с более утилитарным Wingle 7 китайцы не стали занижать паспортную грузоподъемность и зарегистрировали «семерку» по категории N1G — то есть как полноценный бортовой грузовик повышенной проходимости. Это значит, что в центре Москвы на таком пикапе ездить нельзя, а на трехполосной дороге нужно держаться в правом или центральном ряду.

Впрочем, туда на «Вингле» и не захочется. Ведь машина длиной 5,4 метра лишена даже заднего парктроника, а вместо камеры заднего вида установлена пластиковая заглушка-муляж. При маневрах на тесных городских улицах помогают лишь широкие зеркала-«лопухи» да небольшая ширина кузова (всего 1,8 метра): пикап лишь на 36 мм шире вазовской «Весты». Иными словами, Wingle 7 длиннее и у́же, чем любой из конкурентов, включая Mitsubishi L200, а ульяновский пикап шире «китайца» на целых 115 мм. В городе проблемы неизбежны не только с парковкой, но и с разворотами, ведь для них необходимы аж 14,5 метра! Двухполоска для пикапа — что Суэцкий канал для Ever Given. Если разворачиваться из левого ряда, как того требуют правила, то пресловутыми тремя приемами не отделаться: заднюю придется включать как минимум дважды.

Карго-культ по-китайски: если в машине нет камеры заднего вида, можно сделать хотя бы заглушку в форме оной



Уроки пикапа

Фото: Роман Останин

Простенькая приборная панель не поддерживает русский язык, а к правилам английского синтаксиса относится пренебрежительно. Из серьезных просчетов — отсутствие индикатора включенной «понижайки»

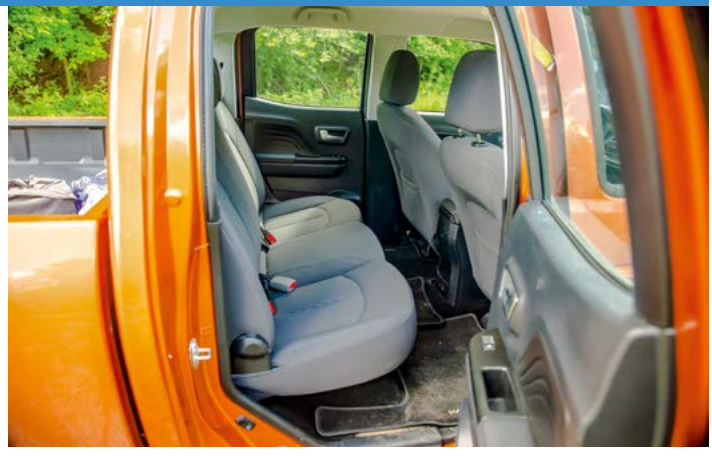
На спартанское убранство намекают уже заглушки в гнездах «противотуманок»: из Китая машины привозят прямо в таком виде, а дооснащением занимаются российские дилеры. В салоне режим жесткой экономии продолжается. Например, у «семерок» для нашего рынка лишь две подушки безопасности вместо шести, а от климат-контроля отказались в пользу простенького кондиционера. Задним пассажирам и того хуже: их обделили не только местом для ног, но и отдельным плафоном (обшивка потолка у двух пикапов GWM общая, поэтому на месте плафона пустует «кратер»), не говоря уже про сопла вентилятора.

Разбавить обилие грубого пластика китайцы решились пленкой «под карбон», которая на двухтонном «рамнике» вызывает лишь кривую ухмылку. Центральный отсек для хранения смартфона у двух GWM идентичен, однако вместо второго USB-разъема в грузовичке установлен… прикуриватель! Пока модник на Poer заряжает вейп, работяга на Wingle 7 раскуривает папиросу…

На родине Wingle 7 можно заказать с кожаными креслами (водительское — с электрорегулировками!) и полноценным цветным дисплеем мультимедийной системы, однако экспортные версии несут знамя борьбы с мещанскими излишествами: наша «комфортная» комплектация — это тканевый салон и торчащий из передней панели монохромный дисплей с огромными цифрами и мудреной системой сопряжения смартфона. Последняя поделила нашу редакцию на две части — уж не по интеллектуальному ли признаку? Во всяком случае подключиться к машине через Bluetooth я так и не смог, хотя более настырному коллеге это в конце концов удалось.

Посадку тоже не назвать эталонной. «Костлявый» руль регулируется только по углу наклона, но даже в самом верхнем положении лежит на коленях. А педальный узел сильно смещен влево: устроившись «по рулю», неизбежно оказываешься с растопыренными коленками. Левую ногу деть некуда, и она при выжиме сцепления трется о подлокотник. Центральный подлокотник — сдвижной, но никакой

Пассажиры второго ряда в GWM Wingle 7 не просто так подгибают ноги. Китайский грузовичок предлагает самый просторный на нашем рынке кузов: 1680 мм в длину, 1460 мм в ширину. После покупки наверняка захочется поставить кунг: с ним пикап смотрится гармоничнее, к тому же высота борта не рекордная (480 мм). Из несомненных плюсов — полиуретановое напыление, которое уберегает кузов от царапин и ржавчины



фиксации не предусмотрено, и в дальней дороге он постоянно стремится уехать назад. На этом фоне приятно удивило кресло — конечно, хотелось бы и боковые валики покрупнее, и подушку подлиннее. Но главное — после 700 км за рулем «Вингла» спина так и не заболела.

2,0-литровая дизельная «турбочетверка» GW420D хорошо знакома владельцам Hover H5, но не каждый вспомнит ее добрым словом: на внедорожнике мотор прослыл привередливостью к качеству солярки и склонностью к перегреву. Поэтому перед установкой на «Вингл-7» в его конструкцию внесли ряд изменений. Самая существенная из них — вместо топливной системы Delphi появился более надежный аналог от Bosch. Кроме того, ради соответствия нормам «Евро-5» установлен сажевый фильтр. Сразу скажем, что перегреть мотор нам так и не удалось — ни на внедорожных испытаниях, ни при многокилометровых марш-бросках по жаре.

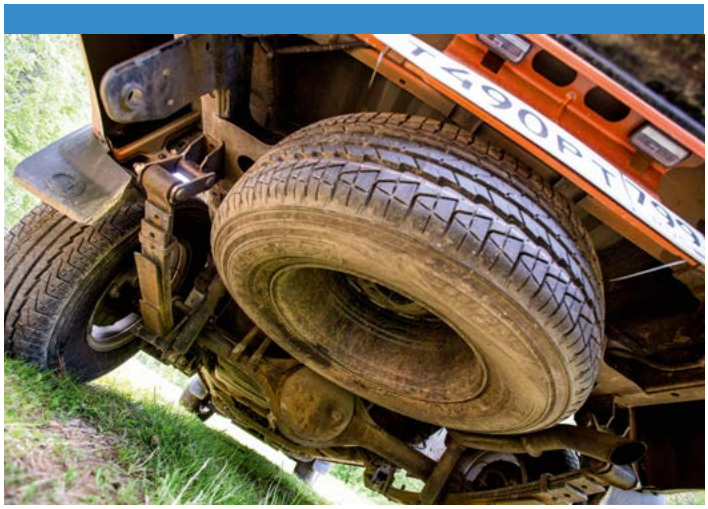
Двигатель агрегатируется с 6-ступенчатой «механикой» Zomax ZM036BF, и к ней у нас претензий еще меньше. Педаль сцепления работает предсказуемо и линейно, а с короткоходной кулисой мимо нужной передачи не промахнешься. Важно лишь не давать стрелке тахометра опускаться ниже 1300 об/мин — на меньших оборотах турбина Honeywell Garrett GTC1446VZ явно не поспевает за амбициями водителя. Из типично грузовых особенностей — «короткая» первая передача с передаточным числом 4,17. Трогаться в городе удобнее со второй.

А еще у нас возникло ощущение, что паспортные данные мотора занижены. В ПТС указаны 143 л. с. и 315 Нм, хотя табличка на двигателе сообщает уже про 320 «ньютонов», а этот же мотор в Poer для китайского рынка выдает 156 л. с. и 345 Нм. Да и расход дизтоплива указан явно с запасом: заявленных 10 литров на «сотню» на экране бортового компьютера мы так и не увидели. В спокойном ритме Wingle 7 обходился 8 литрами на 100 км пути, а на бездорожье и в городе потреблял никак не больше девяти.

Топливный бак вмещает 70 литров солярки и обеспечивает грузовичку завидную дальность хода, но рекомендовать Wingle 7 для далеких путешествий мы не отважимся. Мотор висит над передней осью, однако штатной шумоизоляции пикапу явно недостаточно: после 2 тыс. оборотов мерное тарахтение превращается в стрекот и начинает утомлять, а на скорости выше 100 км/ч к нему примешиваются еще и аэродинамические шумы от массивных зеркал. К тому же при езде на круиз-контроле обнаружился досадный баг: электроника не умеет распознавать переключение передачи, из-за чего при выжатой педали сцепления раскручивает двигатель до отсечки.

Впрочем, нужно отдать «Винглу» должное: собран грузовичок весьма добротно. Найдите в интернете видео с нашей машиной — чего за два года коллеги-журналисты с ней только ни делали! Однако за 17 тыс. км в салоне не появилось никаких посторонних шумов и ничего не сломалось.

В городе незагруженный Wingle 7 упорно стремится отомстить водителю за использование не по прямому назначению. Пятилистовым рессорам категорически противопоказаны «лежачие полицейские»: даже при их проезде на небольшой скорости грузовичок норовит подкинуть задних пассажиров до самой крыши. Зачем так жестко? Ради максимальной грузоподъемно-



Одно нетрадиционное для рамных грузовичков технологическое решение у Wingle 7 все-таки есть: от «Ховера» модели достались дисковые тормозные механизмы на задней оси. Шильдик системы стабилизации на крышке багажника выглядит насмешкой в адрес ульяновского конкурента: после ухода Bosch из России УАЗ готовится выпускать машины в упрощенной комплектации, без модулей ABS и ESP

ХАРАКТЕРИСТИКИ **GWM Wingle 7**

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	5395 x 1800 x 1760
Снаряженная масса, кг	1992
Размеры грузового отсека, мм	1680 x 1460 x 480
Клиренс, мм	212
Двигатель	
Тип	Турбодизельный, R4
Объем, куб. см	1998
Мощность, л. с. при об/мин	143/4000
Крутящий момент, Нм при об/мин	315/1400
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.
Привод	Полный, с понижающей передачей
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	<20
Максимальная скорость, км/ч	155
Средний расход топлива, л	10

сти, которая составляет 975 кг — на уровне лучших «японцев».

Своими повадками Wingle 7 сначала провоцирует выбраться из города. Потом — съехать с асфальтовой дороги на проселочную. Ну а затем — вообще с дороги. И вот тогда хорошо! Система полного привода с механической «раздаткой» BorgWarner подключается долго и резко, но на бездорожье не пасует: «правильные» шины позволят забраться на грузовичке очень далеко.

Проходимость пикапа нравится не только нам, но и специалистам компании Arctic Trucks. До недавних пор российское подразделение знаменитого ателье превращало в «экспедиционники» исключительно японские машины, но именно Wingle 7 стал их первым «китайским» проектом.

Однако рекомендовать стандартный «Вингл» как универсальный ответ российскому бездорожью нельзя по ряду причин. Во-первых, оба дифференциала у грузовичка свободные, а блокировки имитирует электроника. Во-вторых, заявлены лишь 212 мм дорожного просвета: GWM ниже не только японских соперников (кроме базового L200), но и других «китайцев» — JAC T6 (216 мм в дизельной версии) и Dongfeng DF6 (220 мм). В-третьих, поперечины оставшейся без существенных изменений рамы могут цеплять землю при езде в глубокой колее.

Каков итог?

В небольшом по меркам нашего рынка сегменте пикапов успешность модели определяют три составляющие: простота, надежность и экономичность. Любой, кто пытается добавить к этому набору что-то еще за лишние деньги, рискует столкнуться с непониманием — Mercedes-Benz X-Class и Volkswagen Amarok не дадут соврать.

Поэтому отчаявшимся найти рамного «японца» за вменяемые деньги рекомендуем присмотреться: в GWM учли все промашки своих первых моделей и вернулись в Россию подготовленными — «семерка» обещает владельцу несколько лет беспроблемной жизни даже вдали от хороших дорог и заправок. В качестве же второй машины для регулярных вылазок в мегаполис Wingle 7 не подходит: на трассе докучает гремучий дизель, а в черте города — плохая маневренность и отсутствие парковочных ассистентов.

Стоимость на момент подготовки материала

GWM Wingle 7

2 999 000 ₽

ОЦЕНКИ GWM Wingle 7

ИНТЕРЬЕР	**7,71**	В салоне Wingle 7 не покидает ощущение, что попал сюда по работе. Из преимуществ вакансии — хорошая обзорность и самый большой в классе грузовой отсек.
Обзор	9	
Эргономика	7	
Качество материалов	7	
Простор	7	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	7	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	**7,8**	Взбалмошную рулежку компенсирует тяговитый экономичный дизель. На бездорожье Wingle 7 тоже не промах, но геометрия кузова требует от водителя аккуратности.
Динамика	7	
Управляемость	6	
Тормоза	8	
Экономичность	9	
Внедорожные способности	9	
КОМФОРТ	**6,66**	В единственно доступной комплектации пикап заметно уступает конкурентам по части современных опций. Чем хуже дорога, тем «Винглу» лучше, но громко будет везде.
Акустический	6	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	7	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	**7,39**	**У GWM Wingle 7 есть полный набор качеств правильного пикапа. Но кроме этого нет почти ничего.**

За время теста Wingle 7 успел поработать и на нас — на грузовичке мы посетили внедорожный фестиваль «Ладога Трофи — 2022». И с выбором не просчитались: на едва раскатанных между соснами дорожках «китаец» не отставал от приподнятых «Нив» и «УАЗиков». Энергоемкая подвеска позволяет пикапу бодро «дубасить» по разбитым грунтовкам — в младшем классе GT Lite такой точно не затеряется!..

Exeed VX

ТЕСТ ДРАЙВ

Вадим Аскаров

Напоминать о том, что представляли собой китайские автомобили лет десять-пятнадцать назад, и оценивать их эволюцию в автожурналистике скоро станет моветоном: слишком уж заезжена пластинка. Однако случается так, что без этого упоминания просто никак. Ведь до недавнего времени автопром Поднебесной радовал нас только обычными машинами масс-сегмента, пусть и очень хорошо оснащенными, а теперь китайцы решили побаловать нас самым настоящим премиумом! По крайней мере тем, что они считают таковым. Выясняем на примере нового Exeed VX, действительно ли китайские машины эволюционировали до премиального сегмента.

У нас в руках — не просто автомобиль первого представленного в России китайского премиального бренда Exeed: это еще и флагман марки. Совсем недавно это было похоже на сюрреализм: «флагман китайского премиального бренда». Опять приходится скатываться в моветон, но лет десять назад я точно не ожидал, что когда бы то ни было произнесу этот набор слов применительно к машине, предназначенной для российского рынка.

Хотя будем смотреть правде в глаза: это было неизбежно. Китайские автомобили неумолимо захватывают умы даже обеспеченных россиян, особенно сейчас, когда выбор сузился примерно до уровня китайского рынка тридцатилетней давности: дорогой зарубежный премиум или самоходные повозки без ABS и подушек безопасности.

И все же в первое время все равно относишься с «Эксиду» с настороженностью. Мы-то помним, что в Китае уже не один десяток раз пытались делать премиальные авто, но получались не самые удачные технически и гармоничные внешне копии Range Rover, «Гелендвагенов» и «Хаммеров». У VX с дизайном все в порядке: кроссовер если на кого-то и похож (оформление задней стойки кузова, например, в некоторых ракурсах вызывает ассоциации с Land Cruiser 300), то не до степени смешения уж точно! Более того, Exeed еще и весьма привлекателен — со скидкой на субъективизм наблюдающего, конечно.

Хромированная радиаторная решетка сразу выделяет автомобиль в потоке, при этом крикли-

Фото: Роман Останин

Китайский взгляд на премиум

Едва ли не основное место в интерьере отведено под площадку для смартфона с функцией беспроводной зарядки. Сразу понятно, на какую аудиторию нацелились в Exeed

Кнопка слева на джойстике коробки передач отвечает не за снятие блокировки рычага, а за постановку на паркинг. Это никак не мешает, и быстро привыкаешь — просто забавный факт о китайском видении управления этим элементом

вой азиатщиной от блеска хрома спереди совсем не пахнет. Тем более что внимание привлекают по-настоящему большие горизонтальные фары. Стреловидные «противотуманки» добавляют внешности «китайца» толику спортивности несмотря на его внушительные габариты.

Почти пять метров длины, учитывая премиальное позиционирование машины, в теории должны ставить ее в один ряд с Volvo XC90, Audi Q7и Mercedes-Benz GLE. Но давайте все-таки дадим россиянам привыкнуть к самому факту появления на нашем рынке премиального «китайца» и подберем для VX менее именитых конкурентов, тем более что европейский премиум даже в самых доступных вариациях будет стоить гораздо дороже самого «нафаршированного» флагмана Exeed. Скорее кроссовер уместно сопоставить с Toyota Highlander или Hyundai Palisade.

Хотя если заглянуть в салон VX, становится понятно, что по внутреннему убранству уже этим «монстрам» рынка придется догонять амбициозного «азиата». Материалы отделки приятны на глаз и на ощупь, но еще большее впечатление производит технологичность всего вокруг.

Приборная панель и центральная консоль — полностью цифровые; выглядят они весьма футуристично. Без ложки дегтя, правда, не обошлось: в темное время суток претензий к читаемости информации на дисплеях нет, но в яркий солнечный день начинаются проблемы: блики и отражения делают ЖК-экраны практически нечитаемыми. Порой приходится даже создавать тень рукой.

Если и есть что-то, что, безусловно, можно назвать элементами премиума, так это возможности персонализации машины. Настроить «под себя» можно практически все элементы управления. Примерно та же история — с настройками различных систем безопасности и оповещения, которых здесь более чем достаточно: есть системы автоматического экстренного торможения, предупреждения о лобовом столкновении, оповещения о наезде сзади, контроля впередиидущей машины и многое другое.

Основные функции дублируются кнопками на центральной консоли, что немного нивелирует бесполезность сенсорных экранов при ярком солнце

Не менее важный элемент, подтверждающий премиальные амбиции машины, — система кругового обзора, которая выполнена на очень хорошем уровне. 3D-модель, которую рисует Exeed, могла бы потягаться с автомобильными симуляторами начала «нулевых». К тому же систему также можно персонализировать: например, выбрать режимы, при которых нужные камеры будут включаться как при повороте руля в определенную сторону, так и при включении соответствующего «поворотника».

Пассажиры сзади тоже не обделены комфортом. «Диван» можно сдвигать в продольном

направлении, спинка регулируется в весьма приличном диапазоне, так что расположиться комфортно сможет даже высокорослый пассажир. В распоряжении седоков — собственный блок климат-контроля и двухступенчатый подогрев сидений.

Не стоит забывать, что Exeed VX позиционируется еще и как семейный кроссовер, причем с полноценным третьим рядом сидений. Попасть туда классическим способом, отодвинув сиденья второго ряда, можно только с правой стороны. Вполне логичное решение с точки зрения безопасности — с учетом того, что на «галерке», скорее всего, будут ездить дети. Хотя это отнюдь не значит, что только они смогут там уместиться. Места для ног и головы более чем достаточно для человека средней комплекции. Вот только в долгое путешествие, сидя на третьем ряду, отправляться не стоит: излишне вертикальное расположение спинки сидений не позволит чувствовать себя комфортно в длительной поездке.

Если к тому, что китайские автомобили предлагают очень серьезный опциональный состав, все уже привыкли, то к их технике многие пока что относятся с опаской. Несмотря на это, в Exeed не боятся заявлять, что под капотом VX расположился 2,0-литровый бензиновый турбомотор с непосредственным впрыском топлива, разработанный компанией Chery, который агрегатируется с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач Getrag с двумя мокрыми сцеплениями. Передняя подвеска представляет собой классический «Макферсон», сзади — продвинутая «многорычажка».

Двигатель развивает 249 л. с. и 385 Нм, что позволяет разогнать почти двухтонный автомобиль с места до «сотни» за 8,5 секунды. Примерно такой же результат демонстрируют конкуренты с аналогичными по мощности моторами. И в целом этот запас мощности вполне отчетливо ощущается под ногой. Есть небольшая «ленца» на первых метрах после старта, но в дальнейшем автомобиль вполне уверенно набирает скорость.

Вот только старты со светофора — наверное, единственное, что понравится делать на этом автомобиле любителям «позажигать». Активная езда в поворотах кроссоверу противопоказана. Неплохая отзывчивость руля полностью нивелируется огромными кренами при быстром прохождении виражей и сложностью удержания автомобиля на траектории.

Первая мысль, которая приходит в голову при обнаружении таких настроек шасси: «А может, это сделано, чтобы машина была максимально комфортной?» Но этот тезис совсем не подтверждается. Подвеска у VX — излишне жесткая, да и с энергоемкостью у нее проблемы. Странное решение с учетом нацеленности автомобиля на премиум-сегмент. Если средненькую динамику ему еще

ХАРАКТЕРИСТИКИ Exeed VX

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4970 х 1940 х 1788
Снаряженная масса, кг	1983
Объем багажника, л	2600
Клиренс, мм	200
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R с турбонаддувом
Объем, куб. см	1998
Мощность, л. с. при об/мин	249/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	385/1750–4000
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

можно простить, то пробиваемая на «лежачих полицейских» подвеска вряд ли понравится покупателю, который выложит за машину больше пяти миллионов рублей. Каждый раз, проезжая яму или даже небольшую выбоину, отчетливо ощущаешь, как колеса резко проваливаются вниз после препятствия. Неизвестно, какой ресурс у столь нежной подвески, но активничать даже на легком бездорожье на Exeed VX точно не захочется даже привыкшему к российским дорогам водителю.

За преодоление бездорожья на флагмане китайской марки отвечает муфта BorgWarner последнего поколения, которая подключает по необходимости заднюю ось. Делается это только автоматически — никаких специальных режимов и ручного управления не предусмотрено. Хотя кажется, что это было бы весьма уместно. Распределение момента отдано на откуп «мозгу» электромагнитной многодисковой муфты, и он явно не отличается расторопностью. Электроника с включенной ESP моментально обрубает тягу при первых признаках пробуксовки колес, но даже с отключенной «стабилизацией» задняя ось подключается слишком поздно — когда передние колеса уже практически полностью зарываются в снег или песок. Вкупе с большими свесами внедорожный потенциал кроссовера очень и очень ограничен.

ОЦЕНКИ	Exeed VX	
ИНТЕРЬЕР	**8,42**	Качество материалов подтверждает претензии кроссовера на премиальность, а простор на третьем ряду сидений позволяет рассчитывать на небольшие путешествия даже большой компанией.
Обзор	9	
Эргономика	8	
Качество материалов	9	
Простор	9	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	**7,4**	Динамики мотора хватает, чтобы тягаться с конкурентами, но вот подвеска непросительно жесткая, что не дает никакого преимущества в управляемости.
Динамика	8	
Управляемость	7	
Тормоза	7	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	7	
КОМФОРТ	**8,33**	В салоне вполне тихо, а столь широкий опциональный состав за такие деньги недоступен многим премиальным конкурентам.
Акустический	9	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	**8,05**	

Каков итог?

Как это часто бывает после тест-драйвов автомобилей из Поднебесной, Exeed VX оставил о себе двойственное впечатление. И в данном случае к этому привело рыночное позиционирование машины. Если бы ее продвигали как модель масс-сегмента (пусть и «продвинутую»), можно было бы с уверенностью предполагать, что кроссовер не затеряется на фоне конкурентов. Однако премиальные амбиции флагмана бренда внушают сомнения: все-таки в этом сегменте конкуренты более сбалансированы, не менее солидно оснащены, обладают лучшей динамикой и, что самое главное, — комфортнее на ходу. Стоят они, конечно, существенно дороже, но разве цена когда-то была мерилом успешности в премиум-сегменте?

Но если посмотреть на Exeed VX как на машину среднего класса, то здесь у кроссовера очень неплохие шансы на успех. Удачное сочетание насыщенных комплектаций, широких возможностей персонализации и хороших материалов отделки точно найдет своего покупателя! Особенно сейчас, когда выбор даже для клиентов с деньгами сузился до неприлично скудного…

Стоимость на момент подготовки материала

Exeed VX

5 249 900 ₽

LUZAR начал выпускать регулирующие клапаны компрессора кондиционера

В ассортименте бренда LUZAR появилась новая товарная группа. 12 регулирующих клапанов кондиционера для моделей Chevrolet, Ford, Kia, Opel, Skoda, Toyota и Volkswagen уже доступны для заказа.

Линейку запчастей для Chevrolet пополнили три артикула — один для Aveo 2002 м.г. и два для Lacetti 2004 м.г. Стоимость — от 1845 до 2000 рублей. Аналогичный регулирующий клапан доступен для седана Toyota Camry 2007 м.г. (6950 рублей).

Также LUZAR выпускает клапаны кондиционера для Ford Focus 2005 м.г. (3400 рублей). Еще две новинки предназначены для обслуживания кондиционеров автомобилей концерна Volkswagen — внедорожника Touareg 2002 м.г. (6470 рублей) и Skoda Octavia A5 2005 м.г. (6880 рублей).

Три новых регулирующих клапана адресованы владельцам Opel Astra J 2010 м.г. и Corsa D2006 м.г. Рекомендованная розничная цена — от 5360 до 7070 рублей. Еще один клапан LUZAR стоимостью 7050 рублей предназначен для Kia Ceed 2012 м.г. и Cerato 2013 м.г.

Представители бренда напоминают автовладельцам о необходимости вовремя менять регулирующие клапаны, так как они зачастую становятся причиной неисправности компрессора кондиционера ■

CTR представил новые компоненты тормозной системы и рулевого управления

Ассортимент бренда CTR пополнили 22 артикула. Среди новинок — рулевые тяги, шаровые опоры и тормозные колодки.

Представители CTR выделяют среди новинок шаровые опоры для автомобилей марки Volkswagen. Запчасти (для левой и правой оси) предназначены владельцам моделей Fox 2004 м.г., Polo седан и Vento 2007 м.г.

Для малотоннажников и минивэнов «народной марки» CTR теперь выпускает наружные рулевые тяги. Новинки являются альтернативой оригинальным рулевым тягам VW Caravelle (2004 и 2011 м.г.), Multivan (2003 и 2015 м.г.) и Transporter 2015 м.г.

Также ассортимент расширили две новые рулевые тяги для внедорожника Jeep Grand Cherokee 2019 м.г. и Mercedes-Benz E-Class поколений W212 и W213 в версиях E350, E400 и E550 (как с полным, так и с задним приводом).

Линейку тормозных колодок в фирменном каталоге CTR пополнили 16 новых артикулов. Запчасти предназначены для различных моделей Audi (A4, A5, A6, A7 и Q5), Citroen (C4 Aircross), Hyundai (Casper), Kia (K7, Picanto), Mazda (3 и 6), Mercedes-Benz (от A-Class до SLS AMG), Mitsubishi (ASX, Outlander и Pajero), Nissan (Navara, Pathfinder и др.), Peugeot (4008) и Volkswagen (Tiguan, Passat, Passat CC и Sharan) ■

Carberry выпустил ролики и натяжители ремней для Lada, Nissan и Toyota

Ассортимент бренда Carberry пополнился более чем сотней новых артикулов роликов и преднатяжителей ремней. Новинки предназначены для популярных в России моделей: Lada Largus, Nissan Qashqai, Toyota Camry и др.

Новый ролик-натяжитель поликлинового ремня адресован владельцам нескольких «Ниссанов» середины 2000-х годов: Qashqai, X-Trail, Teana и Tiida соответствующих поколений (арт. 55CA99).

Кроме того, теперь установить натяжитель ремня Carberry смогут владельцы Lada Largus 2012 м.г., а также частично унифицированных с «Ларгусом» моделей Renault: Duster, Kangoo, Logan, Megane и Sandero (арт. 55CA49).

Еще один натяжитель ремня предназначен для послегарантийного обслуживания родственных французских малотоннажников 2006 м.г.: Citroen Jumper, Peugeot Boxer и Fiat Ducato (арт. 55CA274).

В фирменном ассортименте бренда также появился натяжитель ремня для широкого перечня моделей Toyota начала 2000-х (арт. 55CA261). Как уточняют представители бренда, новинка подойдет для Alphard, Avensis, Camry, Highlander, RAV4 и Previa.

В Carberry заявляют, что при производстве роликов и натяжителей ремней используются только высококачественные и высокопрочные материалы. На все фирменные запчасти распространяется однолетняя гарантия с момента покупки ■

MIMS automobility MOSCOW

Международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобиля

22 – 25 августа 2022

ЦВК «Экспоцентр», Москва

Зарегистрируйтесь и получите бесплатный билет!

www.mims.ru

Организатор

ITEMF EXPO

Место проведения

ЭКСПОЦЕНТР

Расширительные бачки Zekkert стали новой товарной группой бренда

Бренд Zekkert сообщил о выходе на российский рынок восьми новых расширительных бачков. Первые артикулы товарной группы предназначены для бюджетных иномарок.

Первые запчасти новой группы адресованы владельцам популярных в России иномарок. Теперь установить расширительные бачки Zekkert могут владельцы Chevrolet Aveo (T250, T255), Lacetti (J200) и Matiz (M100, M150). Zekkert теперь выпускает расширительные бачки и для Daewoo Lanos (KLAT), Cielo и Nexia (N100).

Еще один артикул соответствует детали для первого поколения Ford Focus, а также малотоннажников Transit Connect и Tourneo Connect.

Линейка запчастей для европейских моделей расширилась за счет новинок для трех моделей Renault — хэтчбека Clio второй генерации, а также «каблучка» Kangoo и Logan в первом поколении.

Расширительные бачки Zekkert также предлагает для ветеранов концерна Volkswagen: Golf (II, III и IV), Jetta второго поколения, Passat (III и IV) и двух моделей Seat — Ibiza II и Toledo (1L).

В Zekkert сообщают, что фирменные расширительные бачки изготавливаются методом горячей сварки из высокосортного полипропилена (толщина стенок от 3 до 4 мм). После спайки бачки опрессовываются, и каждая партия дополнительно подвергается выборочным тестам. Бачок рассчитан на температуру от –40 до +120 °C ■

Амортизаторы TMI Tatsumi дебютировали в России

Бренд TMI Tatsumi расширил фирменный ассортимент на российском рынке за счет новой товарной группы. Более 300 амортизаторов подвески уже доступны для заказа со склада.

Как утверждают представители TMI Tatsumi, фирменные амортизаторы сохраняют свои характеристики на протяжении всего срока эксплуатации. В конструкции амортизаторов используются масла и сальники японской компании NOK.

Штоки амортизаторов покрыты антикоррозийным составом и отполированы, ради увеличения срока службы в процессе производства также предусмотрена химическая обработка детали.

Вся продукция бренда сертифицирована в соответствии с требованиями российского рынка, а заводы компании сертифицированы по стандарту ISO/TS 16949:2009. На все фирменные амортизаторы TMI Tatsumi действует гарантия 24 месяца с момента покупки ■

Jikiu выпустил на рынок РФ шесть новинок в разных категориях

Ассортимент бренда Jikiu пополнили новые компоненты подвески и рулевого управления для иномарок.

Как сообщают представители бренда, в фирменном каталоге появились пыльники шаровой опоры (арт. CB21006) для микроавтобуса Toyota Hiace (H200). Кроме того, новые пыльники рулевой рейки (арт. CG34001) Jikiu теперь предлагает для Opel Astra поколений G и H.

Владельцам Honda Accord восьмого поколения адресованы фирменные втулки переднего стабилизатора (арт. BL28071 и BL28072), а линейку запчастей для Volkswagen Polo пятой генерации пополнили рулевые тяги (арт. ER33009 — на фото).

Для рамного корейского внедорожника Hyundai Terracan бренд теперь выпускает шаровые опоры (арт. JB11005). Наконец, для Audi 100 и A6 (C4) стали доступны подшипники опоры амортизатора Jikiu (арт. BM33001) ■

StartVOLT представил топливные насосы и фильтры для «Газелей» и иномарок

Бренд StartVOLT выпустил на российский рынок новые модули, моторы и фильтры топливного насоса.

Как сообщают представители бренда, новые модули топливного насоса теперь доступны владельцам Audi Q5, Daewoo Matiz, Opel Astra G и Vectra B, Hyundai Tucson II и Kia Sportage IV, Renault Duster, Skoda Octavia, Karoq, Kodiaq и Superb, Volkswagen Crafter, Golf III, Passat B5 и Tiguan. Фирменные модули предлагаются в рознице по цене от 3770 до 12 600 рублей.

Моторы бензонасоса StartVOLT предлагает для Toyota Corolla, а еще один универсальный мотор с установочным комплектом — для ряда моделей Subaru и Mitsubishi. Розничная стоимость — 1610 и 5520 рублей соответственно.

Фирменные фильтры электробензонасоса стали доступны для «ГАЗели Next» (как с мотором Cummins 2.8D, так и с УМЗ класса «Евро-3»; по 250 рублей), а также для других моделей Горьковского автозавода — «Волги» 3110, «Газели» 3302 и «Соболя» 2310 (205 рублей).

В StartVOLT заявляют, что все бензонасосы на выходе с автоматизированного сборочного конвейера проходят контроль рабочих параметров на проверочных стендах, а рабочие характеристики бензонасосов и их присоединительные размеры строго соответствуют требованиям автопроизводителей ■

Реклама

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПЫЛЬНИК ШРУСа

JIKIU

CD00001*

Морозоустойчивость

Простая установка

Эластичность

*Подходит для более 3000 OEM артикулов

Trialli расширил линейку тормозных дисков для иномарок

Ассортимент бренда Trialli пополнили 34 артикула тормозных дисков для BMW 3 Series, Honda Accord, Skoda Octavia, Toyota Camry и других популярных в России машин.

Как сообщает пресс-служба компании, ассортимент бренда для машин немецких концернов расширился за счет тормозных дисков для Audi A3, A4, A6, BMW 1, 2, 3 серии и X1, Mercedes-Benz C-Class, Opel Astra, Skoda Octavia, VW Golf и Passat. Рекомендованная цена — от 2375 до 6690 рублей.

Линейку тормозных дисков для послегарантийного обслуживания «японцев» пополнили запчасти для Honda Accord, Civic, CR-V, Fit и Jazz, Lexus IS, ES и RX, Nissan Murano, Infiniti FX и M, Suzuki Grand Vitara и Swift, а также Toyota Auris, Camry, Harrier и Yaris. Стоимость запчастей варьируется от 2085 до 6160 рублей.

Владельцам «корейцев» Hyundai Elantra и Matrix, а также Kia Sorento бренд теперь предлагает тормозные диски по цене от 2375 до 5190 рублей.

Фирменный ассортимент для «французов» расширен за счет аналогичных деталей для Citroen Berlingo, Peugeot Partner, Renault Clio, Laguna, Megane, Koleos и Scenic. Цена — от 2810 до 5630 рублей.

Из числа прочих новинок — тормозные диски для Ford Fiesta, Land Rover Discovery, Range Rover и Range Rover Sport стоимостью от 3520 до 7190 рублей ■

Brembo расширяет ассортимент деталей тормозной системы

Компания Brembo объявила о расширении фирменной линейки компонентов тормозной системы, предназначенных для рынка автозапчастей.

Новинки, как сообщает пресс-служба компании, адресованы популярным в Европе автомобилям европейских и корейских марок.

В частности, тормозные диски с артикульным номером 08. D864.11 предназначаются для установки на заднюю ось Ford Focus IV (HN) 2018 модельного года. Передние тормозные диски с номером 09.D892.11, в свою очередь, предназначены для владельцев кроссоверов Volvo XC40 (536) 2017 м.г.

Расширилась также линейка тормозных колодок марки Brembo. В частности, компания выпустила передние колодки для универсала Hyundai i30 Estate (PDE) 2017 м.г. (арт. P 30 123). Фирменный ассортимент пополнили также задние тормозные колодки для Audi A6 C8 (4A2) 2018 м.г. (арт. P 85 186) ■

Eurorepar выпустил новые комплекты сцепления для машин с МКП

Принадлежащий альянсу Stellantis бренд Eurorepar выпустил на рынок 40 артикулов комплектов сцепления для автомобилей с механической трансмиссией.

Как сообщают представители бренда, менять сцепление нужно в среднем через каждые 150 тыс. км. Чтобы сэкономить на покупке нового оригинального узла, владельцам европейских и азиатских автомобилей старше трех лет адресованы 40 новых артикулов комплектов сцепления, которые уже добавлены в фирменный каталог.

Комплект состоит из диска сцепления, прижимной пластины и упорного подшипника. Представители Eurorepar заявляют, что все фирменные комплекты сцепления проверяются инженерами Stellantis на износостойкость, а также устойчивость к механическому и температурному воздействию и гарантируют высокие показатели ездового комфорта.

Фирменные компоненты изготавливаются из нетоксичных безасбестовых материалов в соответствии с действующими экологическими нормами Евросоюза. На все комплекты сцепления действует двухлетняя гарантия ■

Volkswagen обновил двигатель 1.5 TSI

Концерн Volkswagen представил модернизированную версию популярного 1,5-литрового турбомотора, устанавливающегося на целый ряд моделей брендов, входящих в группу компаний.

Первоначально новый 4-цилиндровый бензиновый двигатель 1.5 TSI evo2 семейства EA 211 станет развивать мощность 110 кВт (150 л. с.); впоследствии линейка модификаций мотора будет расширена, сообщает пресс-служба Volkswagen Group.

Новый двигатель, как утверждает производитель, отличается сниженным расходом топлива и меньшим объемом вредных выбросов. Достичь этого инженерам удалось, в частности, за счет смещения трехкомпонентного каталитического нейтрализатора и сажевого фильтра ближе к самому мотору и объединению их в единый блок контроля выбросов. Кроме того, двигатель 1.5 TSI evo2 получил модернизированную систему управления цилиндрами (ACTplus), позволяющую отключать два из четырех цилиндров при малых нагрузках, турбокомпрессор с изменяемой геометрией, стенки цилиндров с плазменным напылением для снижения потерь на трение, топливную систему высокого давления (до 350 бар), а также поршни с литыми охлаждающими каналами для оптимизации процесса сгорания.

Все двигатели семейства TSI evo2 смогут работать не только на обычном бензине, но и на топливе с ингредиентами из возобновляемых источников энергии. Помимо этого, их конструкция предусматривает гибридизацию различных типов и уровней. В случае с так называемыми «подключаемыми» гибридами, например, максимальная мощность силовой установки может достигать 200 кВт (272 л. с.).

Первыми автомобилями Volkswagen, которые получат мотор 1.5 TSI evo2, станут кроссоверы T-Roc и T-Roc Cabriolet; к концу года компания представит ряд других моделей с этим двигателем ■

Электрокроссоверы Audi семейства Q4 e-tron поедут на шинах Hankook

Компания Hankook Tire будет поставлять шины для конвейерного оснащения электрокроссоверов Audi Q4 e-tron и Q4 Sportback e-tron.

Как сообщает пресс-служба корейского шинного концерна, указанные модели получат в заводской комплектации покрышки Hankook Ventus S1 evo 3 EV, разработанные специально для электромобилей.

Шины, по заявлению производителя, отличаются низким сопротивлением качению, небольшим собственным весом, а также высоким коэффициентом допустимой нагрузки. Состав протектора покрышек адаптирован к характеристикам электромобилей; он обеспечивает высокий уровень сцепления с дорогой как на мокром, так и на сухом покрытии. В области борта используется дополнительное стальное усиление, компенсирующее меньшую высоту боковины, что увеличивает её жесткость.

Электрокроссоверы Audi будут оснащаться шинами размерности 235/55 R19 или 235/50 R20 на передней оси и 255/50 R19 или 255/45 R20 — на задней; машины в исполнении Performance получат покрышки 235/45 R21 для передней оси и 255/40 R21 — для задней.

Шины Ventus S1 evo 3 EV посадочным диаметром 20 и 21 дюйм «по умолчанию» выпускаются с технологией SealGuard, предусматривающей использование внутри покрышки специального герметика, автоматически заполняющего любые проколы диаметром до 5 мм ■

Hella запустит в производство электронную педаль тормоза

Компания Hella объявила о предстоящем запуске в серийное производство полностью электронной педали тормоза, работающей по технологии Brake-by-wire («Торможение по проводам»).

Подобная система, как уточняют в пресс-службе немецкого производителя автокомпонентов, пойдет в серию впервые в мире. Соответствующий сенсор электронной педали тормоза разработан специалистами Hella, работающими на территории головного предприятия компании в немецком Липпштадте. Ожидается, что серийное производство узла будет запущено в 2025 году.

Заказчиком выступил немецкий автопроизводитель, название которого официально не разглашается. Судя по распространенному компанией Hella фото, речь может идти об Audi.

В отличие от традиционных тормозных систем, технология Brake-by-wire предполагает передачу команд системе торможения от водителя исключительно электрическими средствами. Электронная педаль тормоза симулирует те же ощущения с точки зрения обратной связи, что и традиционные системы с механической связью между педалью и тормозными механизмами. Система Brake-by-wire поддерживает также функции автономного вождения.

Еще одним преимуществом подобной технологии в Hella называют снижение снаряженной массы автомобиля, поскольку общий вес узла сокращается почти на 20% по сравнению с традиционными системами торможения. Производители смогут также снизить затраты на установку системы ■

РУЛЕВЫЕ НАКОНЕЧНИКИ для Chevrolet Lacetti

ТЕСТ

Испытываем оригинал и 9 аналогов

Илья Шельменкин

Журнал «Движок» продолжает проверять на прочность автозапчасти и компоненты разных видов и назначения. На сей раз мы решили испытать рулевые наконечники для автомобилей популярного в России семейства Chevrolet (Daewoo) Lacetti. В тестировании принимали участие 10 образцов: оригинальная деталь и 9 ее аналогов. Все подробности о том, как они выдержали испытания в лаборатории, — в нашем материале.

Фото: журнал «Движок»

Испытанные образцы

AT 7485-200TR

810 ₽

Brave BR.SP.3.3

755 ₽

CTR CEKD-16L / CE0288L

1095 ₽

Daewoo 96407485 (оригинал)

1244 ₽

Fenox SP30045

788 ₽

Finwhale TRE715

801 ₽

Испытанные образцы

Hola RE11-018

675 ₽

Moog DE-ES-3968

1673 ₽

TMI Tatsumi TEC1730L

812 ₽

Zentparts Z10985

1007 ₽

Методика и ход испытаний

Тест проводился в лаборатории ООО «НПО „Талис“»; в основе методики испытаний — ГОСТ Р 52433-2005 «Автомобильные транспортные средства. Шарниры шаровые. Технические требования и методы испытаний», который распространяет свое действие в том числе и на рулевые наконечники. Усилия вырыва и выдавливания с приложением вертикальной нагрузки замерялись на универсальной машине растяжения-сжатия Р20. Проводилась проверка морозостойкости пыльников после суточной выдержки при температурах −40 °С и −50 °С.

Минимально допустимые значения сил вырыва и выдавливания пальца из корпуса шарнира указаны в «Приложении А» к ГОСТу в зависимости от диаметра шарового пальца. У испытанных нами рулевых наконечников диаметр шара составлял от 22 до 25 мм, поэтому, согласно ГОСТу, и требования к ним различаются, хотя, с точки зрения логики, в рамках применяемости

на одном и том же автомобиле это не совсем верно.

Для наконечников с шаром диаметром от 21 до 24 мм минимальное усилие вырыва составляет 1500 кгс, выдавливания — 1900 кгс. Для шаров диаметром от 24 до 27 мм — 2000 и 2500 кгс соответственно.

Результаты испытаний деталей на прочность представлены в таблице.

Прежде всего отметим: на этот раз все протестированные детали превысили по усилиям вырыва и выдавливания требуемый минимальный норматив ГОСТа.

В ходе испытаний на вырыв самый слабый результат показал образец **CTR**, а самыми прочными оказались **Brave**, **Finwhale**, **TMI Tatsumi**. По результатам теста на выдавливание шарового пальца самое слабое усилие показал лидер по усилию вырыва **Brave**, а дольше всех сопротивлялся выдавливанию рулевой наконечник **Zentparts**.

Испытания пыльников на морозоустойчивость проводились путем их выдержки в течение суток в морозильной камере с температурой −40 °C; после этого проверялась их эластичность. Выяснилось, что у всех образцов пыльники не боятся такого мороза. Мы понизили температуру в морозильной камере до −50 °C и снова поместили в нее на сутки резиновые защитные элементы.

Результат удивил: только два «замороженных» пыльника рассыпались на кусочки от динамического воздействия после заморозки — это **Fenox** и **Brave**. На пыльнике **TMI Tatsumi** появилась трещина.

Замер твердости пальцев рулевых наконечников на твердомере ТР-5006-М по методу Роквелла показал, что у шаровых пальцев **Hola** и **Brave** более чем вдвое меньшая поверхностная твердость по сравнению с оригиналом. Дополнительно мы провели проверку усилия прово-

Образец	Вырыв шарового пальца, кгс	Выдавливание шарового пальца, кгс	Проворот пальца/ начальный срыв, Нм	Заморозка при -50 °C	Твердость по методу Роквелла, HRc	Ø шара, мм, примечание
Zentparts	3620	4640	2,4/2,7	+	29	25 мм
Fenox	4400*	2880	11/21	–	26	25 мм
Hola	4140	3320	9,7/19	+	12**	25 мм
Brave	5380	2820	11/19,4	–	15**	25 мм
AT	3860	4360	5,4/13,2	+	29	25 мм
Moog	3680	3980	3,8/6	+	27	25 мм
Finwhale	5100	3880	3,8/6,7	+	30	22 мм
Daewoo	3900	4240	7,9/16,2	+	32	22 мм
TMI Tatsumi	5100*	4200	15,3/28,5	+/–	30	25 мм
CTR	3100	4340	12,9/16,5	+	30	24 мм

** Срезало резьбу, палец остался в шарнире.*

*** Поверхностная твердость ниже допустимого диапазона измерений.*

рота шарового пальца — шаровой палец рулевого наконечника **TMI Tatsumi** прокручивается в постели опоры в два раза тяжелее, чем оригинал.

Завершающим этапом стала проверка коррозионной стойкости рулевых наконечников. Для этого изделия были помещены в специальную камеру Weiss Technik SSC1000 и выдержаны в течение 96 часов в 5%-ном нейтральном соляном тумане. Лучший результат по коррозионной стойкости показал **CTR**, несколько хуже противостоят коррозии оригинал (**Daewoo**) и **Fenox**, а самый худший результат — у **Finwhale**: образец покрылся сплошной коркой ржавчины.

Каков итог?

По результатам всех проведенных испытаний мы можем разделить тестовые образцы на три группы. В первую, лидирующую, попадают изделия, которые по совокупности проверенных параметров соответствуют оригиналу или превосходят его, — это рулевые наконечники брендов **AT**, **CTR**, **Moog**, **Zentparts**.

Во второй группе — образцы, в чем-то уступившие оригиналу, но их, на наш взгляд, вполне можно использовать для ремонта и обслуживания Chevrolet Lacetti. Это **TMI Tatsumi** (усилие проворота пальца в шарнире в два раза выше, чем у оригинала; пыльник треснул от динамической нагрузки при экстремальной температуре) и **Fenox** (пыльник рассыпается при экстремальных морозах; по сравнению с оригиналом занижено усилие на выдавливание).

В третью группу мы включили детали, которые имеют явные проблемы с качеством: **Finwhale** (худшая коррозионная стойкость), **Hola** (занижено усилие выдавливания, шаровой палец не имеет поверхностной закалки) и **Brave** (пыльник рассыпается при экстремальных морозах, занижено усилие выдавливания, шаровой палец не имеет поверхностной закалки).

Оригинальный наконечник (в центре) и образцы марок CTR (слева) и Finwhale (справа) после 96 часов в соляном тумане

Эксперты рекомендуют

Осмотр деталей подвески необходимо проводить регулярно: это гарантирует безопасность при эксплуатации автомобиля. При осмотре особое внимание следует уделять состоянию защитных резиновых чехлов (пыльников), в том числе рулевых наконечников. В случае обнаружения трещин такие пыльники нужно заменить. После замены рулевых наконечников необходимо произвести проверку и регулировку углов развала-схождения колес.

ПАТРУБКИ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ для Lada

ТЕСТ

Испытываем и «морозим» 9 образцов

Илья Шельменкин

Журнал «Движок» продолжает серию сравнительных испытаний самых востребованных автозапчастей и компонентов для популярных в России автомобилей. В этот раз мы протестировали патрубки системы охлаждения, предназначенные для установки на модели семейств ВАЗ 2108–21099 и Lada 2113–2115.

Весенняя дачная пробка, вереница далеко не новых автомобилей, стремящихся поскорее вырваться из города, повышенное давление и температура в системе охлаждения, возможно — чуть подзалипшая пробка расширительного бачка или запаздывающий с началом открытия термостат… И вот уже из-под капота вырываются клубы пара, под машиной стремительно начинает растекаться лужа антифриза, из автомобиля выскакивает водитель и, быстро открыв капот, пытается узнать, что же произошло. Знакомая картина?

Причина, скорее всего, в том, что старый растрескавшийся патрубок не выдержал повышенного давления в системе охлаждения и вылил до уровня разрыва всю ценную для двигателя охлаждающую жидкость. Хорошо, если из-за этого не поведет головку блока цилиндров, но и без того водителя ждут неприятные хлопоты: многие ли автовладельцы возят с собой запасные шланги и пару канистр антифриза для заправки системы охлаждения?

Мы решили выяснить, какие из доступных на рынке патрубков точно не подведут владельцев вазовских «восьмерок», «девяток» и «девяносто девятых», а также более современных соплатформенных моделей семейства 2113–2115.

Фото: журнал «Движок»

Испытанные образцы

AT — 726 ₽

В комплекте — червячные хомуты

CS 20 — 2318 ₽

Высокая стоимость обусловлена тем, что патрубки изготавливаются из силикона

Gates — — ₽

Цена одного шланга из комплекта — 663 рубля; комплект шлангов сопоставим по цене с силиконовыми деталями

LUZAR — 870 ₽

Riginal — 826 ₽

Rosteco — 966 ₽

В комплекте — червячные хомуты

Sonatex — 440 ₽

«Балаково Запчасть» — 746 ₽

БРТ — — ₽

Цена одного шланга из комплекта — 574 рубля; комплект оригинальных шлангов дороже большинства конкурентов

Методика и ход испытаний

Согласно ГОСТ ISO 4081-2021 «Рукава и трубки резиновые для системы охлаждения двигателей внутреннего сгорания» минимальное разрывное давление, которое должны выдерживать шланги диаметром свыше 35 мм, должно быть не менее 5 атм. Шланг во время испытаний заполняется горячей водой (свыше 80 °C); далее включается компрессор, который создает избыточное давление в системе до момента разрыва патрубка.

Наименьший запас прочности показали патрубки **Riginal**, **Rosteco** и **Sonatex**.

Помимо прочности, патрубки системы охлаждения должны также обладать морозостойкостью. Для проверки на потерю эластичности при заморозке мы поместили шланги на одни сутки в термокамеру, где создается и поддерживается температура −40 °C.

После заморозки мы попробовали сжать заготовленные

отрезки патрубков — от этого растрескались патрубки **Riginal** и **«Балаково Запчасть»**. Чтобы усложнить задачу остальным участникам теста, мы понизили температуру до –50 °С, но даже после заморозки до такой экстремальной температуры все испытываемые образцы остались целы.

Каков итог?

Наиболее серьезные претензии у наших экспертов-испытателей возникли к патрубкам **Riginal** и **«Балаково Запчасть»**: детали оказались хрупкими при заморозке, и это явный минус в наших климатических условиях.

Патрубки **Riginal**, **Rosteco** и **Sonatex** имеют всего лишь 10%-ный запас прочности по сравнению с нормативными требованиями, что не в лучшую сторону выделяет их на фоне других тестовых образцов.

Результаты испытаний

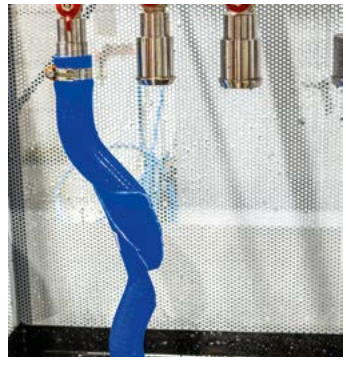
	Разрушающее давление, атм	Морозостойкость при –40 °С
AT	6,2	+
CS 20	9	+
Gates	10	+
LUZAR	8	+
Riginal	5,6	–
Rosteco	5,6	+
Sonatex	5,5	+
«Балаково Запчасть»	7	–
БРТ	8	+

Деталь **AT** по прочности не сильно оторвалась от этой группы, но уверенно заняла четвертое место в общем зачете.

Третье место поделили патрубки **БРТ** и **LUZAR**, продемонстрировавшие высокие показатели прочности и морозостойкости.

Еще прочнее оказалась деталь марки **CS20**, кроме того, она достойно выдержала «пытку холодом» — второе место.

Ну а победителем теста мы признаем образец марки **Gates**, поскольку только этот патрубок выдержал давление в 10 атм! Морозостойкость детали — также на высоком уровне.



Рекомендации экспертов

Некоторые автовладельцы предпочитают не производить замену патрубков до выхода их из строя. Однако периодически стоит проверять состояние шлангов как минимум визуально. Есть и простой способ их проверки на прочность: нужно сжать шланг рукой. Если он прожимается с трудом и слабо пытается вернуться к прежней форме или на поверхности имеются вздутия — стоит заменить его в самое ближайшее время.

Качество гарантировано

Безопасность превыше всего

Выбирайте NK

NK™

THE RELIABLE PART

Детали рулевого управления являются одними из самых важных компонентов безопасности вашего автомобиля. Все детали рулевого управления NK изготовлены из материалов в соответствии со стандартами качества, которые гарантируют высокую прочность и длительный срок эксплуатации. Рулевое управление - это не та область, где вы должны идти на компромисс.

nk-autoparts.com

Partra

НОВОЕ ИМЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ АВТОЗАПЧАСТЕЙ

Компания «Groupauto Россия» совместно с C&D Group представила на российском рынке запчасти марки Partra. Выясняем, что представляет собой новый бренд, как и по каким стандартам выпускаются детали марки и где их можно будет приобрести в нашей стране.

В основу идеологии бренда Partra, как отмечают его создатели, положены обширный опыт работы Groupauto и C&D с мировыми производителями автозапчастей и компонентов и многолетнее взаимодействие со станциями технического обслуживания. «Сотрудничество российских и зарубежных инженеров, а также глубокое понимание производственных и логистических процессов позволили создать качественный, востребованный и доступный продукт», — подчеркивается в официальном сообщении компаний-партнеров.

Особое внимание, как заявляют представители Groupauto и C&D, в Partra уделяют качеству и надежности продукции. Производственные предприятия, все материалы и технологии производства сертифицированы по международным стандартам ISO 9001, ISO/TS 16949. Все производимые под новым брендом автокомпоненты полностью соответствуют техническим регламентам РФ. Продукция проходит проверки на этапах поступления сырья на склады заводов-изготовителей и в цеха по изготовлению деталей, а готовые запчасти — все необходимые стендовые испытания.

Первоначально автозапчасти марки Partra будут представлены в трех товарных группах: «Детали подвески», «Фильтры» и «Детали тормозной системы». Предложение, как отмечают создатели бренда, основано на глубоком анализе потребностей рынка и представляет собой «ответ на его вызовы».

Детали подвески Partra изготавливаются из материалов и по технологиям производства, строго соответствующим современным индустриальным стандартам. Так, корпуса шаровых опор выполняются из высокопрочной стали, крепежные элементы оцинкованы, пыльники производятся из неопрена; катафорезное покрытие деталей обеспечивает надежную защиту от коррозии.

Фрикционные свойства и износостойкость **деталей тормозной системы Partra** соответствуют международным требованиям безопасности и подтверждены

Партнерский материал

испытаниями по стандартам TSO 9001 и CCC в исследовательских центрах компании Link — крупнейшей в мире независимой тормозной испытательной лаборатории. Тормозные колодки бренда протестированы и получили сертификат соответствия требованиям стандарта конструкции и безопасности R90 Европейской экономической комиссии (ECE R90).

Фильтры Partra — результат многолетнего сотрудничества ведущих предприятий химической и целлюлозной промышленности, умноженного на компетенцию специалистов, создающих конечный продукт для ведущих представителей отрасли. Масляные фильтры, протестированные по эталонному стандарту испытаний ISO 4548-12, показали результат, отвечающий требованиям мировых производителей

двигателей. Воздушные фильтры уверенно превосходят минимальные требования ISO/TS 11155.

В качестве главных преимуществ запчастей Partra создатели бренда называют выверенный ассортимент, расширенную гарантию и доступные цены. Невысокая стоимость деталей достигается не за счет экономии на материалах и качестве, а за счет сокращения издержек и отсутствия необоснованных переплат за громкое имя.

На автозапчасти марки Partra распространяется гарантия 1 год или 30 тыс. км пробега в зависимости от того, что наступит раньше. В руководстве бренда, как отмечает его пресс-служба, «уверены в высоком качестве автокомпонентов марки» и при возникновении гарантийного случая готовы компенсировать СТО затраты на установку запчасти из расчета стоимости нормо-часа на уровне 1000 рублей.

Запчасти и компоненты Partra продаются на российском рынке только через дистрибьюторов — партнеров «Groupauto Россия»:

«РОССКО», «Авто-Евро», «Авторусь», «Мотекс», «Рувал», «Авто Мастер Трэйдинг», «Аркона», «Л-Авто», «Л-Арт», «Планета Авто», «Фильтр», «Билайт», G'PartsImport, «СВИАТ», «Вольтаж».

Пример расчета компенсации стоимости работ при возникновении гарантийного случая.

Автомобиль	**Kia Rio III 1,6 lt**
Операция	замена тормозных колодок Partra арт. BP6004
Норматив выполнения операции	1,2 нормо-часа
Стоимость нормо-часа	1500 рублей
Оплата механика	40% от стоимости работ

Себестоимость для СТО:	**2107 руб.**
Колодки BP6004	1387 руб.
Работа механика (40% от общей стоимости работ)	720 руб.

Стоимость услуги для клиента:	**3881 руб.**
Колодки BP6004 (наценка для клиента 50%)	2081 руб.
Работа 1.2 норма-часа (стоимость нормо-часа 1500 руб.)	1800 руб.

РАСЧЕТ СУММЫ КОМПЕНСАЦИИ:

Стоимость нормо-часа, для расчета компенсации 1000 руб.

1,2 Н/Ч * 1000 = **1200** руб.

ТЕСТ

Испытываем рулевой наконечник NK для Renault Logan

Европейское решение для европейского «бюджетника»

Dvizhok.su

Два года назад журнал «Движок» уже испытывал на прочность рулевые наконечники для популярного в России бюджетного седана Renault Logan. Но тогда к нам на тест не попал образец европейского бренда NK: в его ассортименте на тот момент не было рулевых наконечников для «Логана». Теперь такие детали в линейке NK появились, и мы решили их проверить, заодно подвергнув тестовый образец новому виду испытаний.

Испытанный образец

На тест мы взяли рулевой наконечник **NK5033985**, который подходит не только для Renault Logan и Sandero, но и для «соплатформенных» моделей марки Dacia, а также для универсала Lada Largus. Наконечник упакован в картонную коробку в фирменных цветах; на этикетке указаны как артикул запчасти, так и ее оригинальный (OE) номер.

В рамках теста наконечник будет подвергнут испытаниям на механическую прочность и коррозионную стойкость; кроме того, мы проверим морозоустойчивость пыльника.

Методика испытаний

Тест рулевого наконечника NK проводился в лаборатории ООО «НПО „Талис“», эксперты которой руководствовались соответствующей нормативной документацией. При испытаниях рулевых наконечников, как в данном случае, за основу были взяты требования ГОСТ

Фото: журнал «Движок»

Деталь после теста на вырыв шарового пальца

Деталь после теста на выдавливание шарового пальца

Р 52433–2005 «Автомобильные транспортные средства. Шарниры шаровые. Технические требования и методы испытаний», который распространяется в том числе и на рулевые тяги с шаровыми шарнирами.

Одним из обязательных видов испытаний для шаровых шарниров по ГОСТу является определение усилий вырыва и выдавливания шарового пальца из корпуса шарнира. Минимально допустимые значения этих усилий указаны в «Приложении А» к указанному ГОСТу. Зависят они от диаметра шарового пальца: чем больше его диаметр, тем больше должны быть усилия.

Диаметр шара испытанного нами наконечника — 25 мм. Такая деталь попадает в группу диаметром от 24 до 27 мм: для них минимально допустимое усилие вырыва — 2000 кгс, а усилие на выдавливание — 2500 кгс. Испытания проводились на универсальной гидравлической машине сжатия-растяжения Р20.

Результаты испытаний

По результатам теста усилие вырыва шарового пальца рулевого наконечника NK составило 4000 кгс, что в два раза превышает требование ГОСТа. Замеренное нами усилие выдавливания шарового пальца составило 3000 кгс. Это тоже перекрывает действующие нормативы в 1,2 раза.

При проведении испытаний шаровых опор и рулевых наконечников мы превышаем требования ГОСТа в отношении такого рода деталей и в обязательном порядке проверяем на устойчивость к морозу специального защитного пыльника, который служит для предотвращения попадания пыли, воды и грязи в шарнир. Качественный пыльник должен оставаться эластичным на морозе, иначе первое же колебание подвески приведет к его разрушению.

Защитный элемент рулевого наконечника NK был снят и помещен в морозильную камеру с установленной внутри температурой –40 °С. По регламенту испытаний пыльник выдерживался в «морозилке» в течение 24 часов, после чего была предпринята попытка резко его сжать для определения эластичности. Данное испытание пыльник выдержал. Как и проверку при понижении температуры в морозильной камере до экстремальной: –50 °С.

Последним этапом стало испытание рулевого наконечника на коррозионную стойкость. Этот параметр мы проверяли в специальной камере Weiss Technik SSC1000: запчасть провела 96 часов в 5%-ном нейтральном соляном тумане. В целом подобную «засолку» наконечник выдержал: деталь после теста была практически как новая. Качество защитного покрытия оказалось одним из лучших среди когда-либо протестированных нами деталей подобного рода.

Каков итог?

Запчасти NK позиционируются как высококачественная замена оригинальным деталям в средней ценовой категории. Проведенный нами тест подтвердил, что по крайней мере рулевые наконечники NK вполне можно рассматривать именно в таком качестве. Испытанный образец обладает в среднем полуторакратным запасом прочности в сравнении с требованиями ГОСТа. Кроме того, деталь отличается впечатляющей коррозионной стойкостью и морозоустойчивым пыльником.

В заключение отметим, что автозапчасти и компоненты NK, как заявляет производитель, выпускаются в соответствии со стандартами IATF 16949 и ISO 9001. На продукцию марки распространяется пятилетняя гарантия от производственных дефектов, а также дефектов материалов.

В таком состоянии тестовый образец был после 96 часов в соляном тумане

ЗАМЕНА **АМОРТИЗАТОРОВ**

Амортизаторы в линейке автокомпонентов марки CTR появились пять лет назад, в 2017 году. За это время специалисты южнокорейской компании накопили немалый опыт в разработке и производстве деталей подобного рода. Не так давно компания опубликовала ряд рекомендаций для СТО и автовладельцев, на что следует обращать внимание при диагностике и замене амортизаторов.

Принцип действия и значение амортизаторов

Задача амортизаторов — гасить колебания подвески и кузова. Благодаря им колеса не подпрыгивают на неровностях и все время сохраняют сцепление с дорогой; кузов автомобиля при этом меньше раскачивается, уменьшаются крены. Работа амортизаторов, таким образом, влияет не только на комфорт, но и на управляемость автомобиля, а также на безопасность движения.

Принцип действия гидравлического амортизатора основан на использовании жидкостного трения. При движении поршня, расположенного на конце штока, жидкость перетекает через небольшие каналы в поршне — вязкость жидкости создает сопротивление. В результате механическая энергия движущихся друг относительно друга кузова и колес переходит в тепловую и рассеивается — колебания кузова демпфируются.

Характеристики амортизаторов зависят от массы автомобиля, особенностей работы подвески и типа амортизатора (они бывают, напомним, однотрубные и двухтрубные, масляные и газонаполненные). При этом совершенно одинаковые внешне амортизато-

Партнерский материал

ры могут различаться характеристиками сжатия-отбоя, и поэтому они не взаимозаменяемы.

Как определить, что амортизаторы пора менять

Дедовский способ проверки амортизатора — надавливая вертикально на крыло, раскачать кузов автомобиля. Считается, что при исправном амортизаторе кузов совершит не более полутора колебаний и остановится. Если же колебания продолжаются дольше — амортизатор не работает. Однако это очень приблизительный метод. Иногда он позволяет выявить совершенно неработоспособный амортизатор, но не годится для того, чтобы определить, что он изношен или неправильно работает.

Надо также не забывать, что колебания кузова гасятся не только амортизатором, но и за счет трения в узлах и сочленениях подвески. Если, например, закусило шаровую опору, раскачать кузов может быть трудно.

Амортизаторы диагностируют, загоняя автомобиль на специальный вибрационный стенд. Платформа, на которой стоит колесо, вибрирует с изменяющейся частотой, при этом измеряется сопротивление, создаваемое амортизатором. Кроме того, фиксируется различие в работе правого и левого амортизаторов. Результат выводится на дисплей или распечатывается.

В идеале диагностику на стенде следует проводить каждые 20–30 тыс. км. Но ориентироваться только на результаты стендовых испытаний тоже неверно. Стенд — диагностический инструмент. Результаты важно правильно интерпретировать. Например, на показаниях стенда отразится расслоение резино-металлической опоры, но это не является неисправностью самого амортизатора. Если давление в шинах отличается от номинального — даже на пару десятых, — результаты тоже будут ошибочными.

Неисправные амортизаторы обязательно проявляют себя в поведении автомобиля. Основные признаки их «усталости» — раскачка кузова на неровностях дороги, частые пробои подвески, усилившиеся крены в поворотах и клевки при торможении, увеличенный тормозной путь, рыскание автомобиля, стук в подвеске.

Визуально опознать неисправные амортизаторы можно по подтеканию жидкости, вмятинам на корпусе, расслоению резиновых втулок сайлент-блоков и на верхней опоре.

Как проверить амортизатор перед установкой

Перед установкой новых амортизаторов прежде всего необходимо по номеру оригинальной детали убедиться, что купленная запчасть подходит к данному автомобилю. Затем нужно внимательно осмотреть каждый амортизатор со всех сторон: на корпусе не должно быть ни малейших вмятин, задиров и т. п. Осторожно вытягивая шток, нужно также удостовериться, что он движется с усилием, без рывков и заеданий.

Незначительный люфт штока при покачивании в поперечном направлении не является дефектом. Поперечный люфт — естественное следствие упругости сальника.

Современные двухтрубные амортизаторы не требуют прокачки. Газ, который может попасть в рабочую камеру амортизатора при транспортировке, удаляется через перепускной клапан в ее верхней части. Если же непреодолимое желание прокачать амортизатор все же есть, перед установкой его располагают вертикально и несколько раз нажимают на шток. До установки на автомобиль желательно больше амортизатор не класть, оставить в вертикальном положении.

Заменять амортизаторы специалисты CTR рекомендуют по технологии, описанной в руководстве по ремонту конкретного автомобиля. Меняют амортизаторы всегда парами; вместе с ними следует также заменить резиновые пыльники, отбойники и резино-металлические опоры.

Мастерам при замене амортизаторов важно соблюдать чистоту, не трогать поверхность штока руками, тем более грязными; окончательно затягивать крепления, только когда подвеска примет вес автомобиля, то есть когда машина стоит на земле, а не висит на подъемнике; при затяжке гаек и болтов использовать динамометрический ключ, выдерживать момент затяжки, указанный в руководстве по ремонту; не использовать при сборке пневматический гайковерт; шток удерживать от проворачивания с помощью специального инструмента; не использовать повторно гайки и болты крепления.

После установки новых амортизаторов (особенно стоек) рекомендуется также проверить углы установки колес. Если этой процедурой пренебречь, можно сильно сократить срок службы покрышек или даже сразу их угробить.

Амортизаторы CTR

Компания CTR выпускает детали подвески, рулевого управления, трансмиссии, тормозные колодки, амортизаторы, детали турбин. Более 90% продукции поставляется на конвейеры автопроизводителей.

Сейчас в каталоге CTR более 500 артикулов амортизаторов OEM-качества. Наиболее точные результаты дает подбор детали по оригинальному номеру, который можно узнать по VIN конкретного автомобиля.

ТЕСТ

Испытываем рулевой наконечник Partra

Кто на новенького?

Dvizhok.su

Не так давно компания «Groupauto Россия» и C&D Group вывели на российский рынок автозапчасти марки Partra. Детали позиционируются как недорогие, но при этом высококачественные. «Движок» решил это проверить и испытал на прочность и коррозионную стойкость рулевой наконечник Partra для востребованных в России японских автомобилей.

Испытанный образец

На тест мы взяли рулевой наконечник **Partra P48S02**, предназначенный для популярных в нашей стране кроссоверов марки Nissan: Qashqai и X-Trail. Оригинальный номер данной детали — 48527 JD01A. Наконечник упакован в картонную коробку в фирменных цветах; на этикетке указаны как артикул запчасти, так и ее оригинальный (OE) номер.

По заявлению производителя, детали подвески марки Partra «изготавливаются из материалов и по технологиям производства, строго соответствующим современным индустриальным стандартам». В частности, утверждается, что корпуса шаровых опор производятся из стали марки 45, сам шаровой палец — из высокопрочной стали 40Х; крепежные элементы оцинкованы, материал вкладыша — PTFE (тефлон). Пыльники изготавливаются из неопрена; защиту деталей от коррозии обеспечивает катафорезное покрытие. Всё это мы и проверим в рамках теста.

Методика испытаний

Тест рулевого наконечника Partra проводился в лаборатории ООО «НПО „Талис“». Как и всегда, ее эксперты руководствовались нормативной документацией. При испытаниях рулевых наконечников, как в данном случае, за основу были взяты требования ГОСТ Р 52433–2005 «Автомобильные транспортные средства. Шарниры шаровые. Технические требования и методы испытаний», который распространяется в том числе и на рулевые тяги с шаровыми шарнирами.

Одним из обязательных пунктов для шаровых шарниров по ГОСТу является определение усилий вырыва и выдавливания шарового пальца из корпуса шарнира. Минимально допустимые значения этих усилий указаны в «Приложении А» к указанному ГОСТу. Зависят они от диаметра шарового пальца: чем больше его диаметр, тем больше должны быть усилия.

Фото: журнал «Движок»

Деталь после теста на вырыв шарового пальца

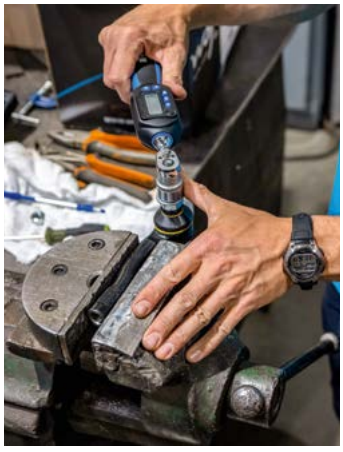
Деталь после теста на выдавливание шарового пальца

Диаметр шара испытанного нами наконечника — 22 мм. Такая деталь попадает в группу диаметром от 21 до 24 мм: для них минимально допустимое усилие вырыва — 1500 кгс, а усилие на выдавливание — 1900 кгс. Испытания проводились на универсальной гидравлической машине сжатия-растяжения Р20.

Результаты испытаний

По результатам теста усилие вырыва шарового пальца рулевого наконечника Partra составило 3500 кгс. Это в 2,3 раза превышает требование ГОСТа и лишь немногим меньше, чем у оригинальной детали. Напомним, что в рамках сравнительного теста рулевых наконечников для Nissan Qashqai, проведенного нами год назад, оригинальная запчасть продемонстрировала усилие вырыва пальца на уровне 3920 кгс.

Замеренное нами усилие выдавливания шарового пальца рулевого наконечника Partra оказалось равным 2300 кгс. Это также с запасом перекрывает требования отраслевого стандарта: коэффициент запаса прочности — 1,52. Оригинал в прошлогоднем тесте был в 1,63 раза прочнее по сравнению с требованиями ГОСТа с результатом 3100 кгс.



При проведении испытаний шаровых опор и рулевых наконечников мы превышаем требования ГОСТа в отношении такого рода деталей и в обязательном порядке проверяем на устойчивость к морозу специального защитного пыльника, который служит для предотвращения попадания пыли, воды и грязи в шарнир. Эта традиция возникла после весьма неприятной истории с вынужденной заменой на одном из редакционных автомобилей купленных и установленных перед зимой новых рулевых наконечников.

При весенней замене колес выяснилось, что защитные элементы новых деталей не смогли пережить морозную зиму (хотя ниже –30 °С температура тогда не опускалась), растрескались и оставили после себя только резиновые ободки. А по-настоящему качественный пыльник должен оставаться эластичным на морозе, иначе первое же колебание подвески приведет к его разрушению.

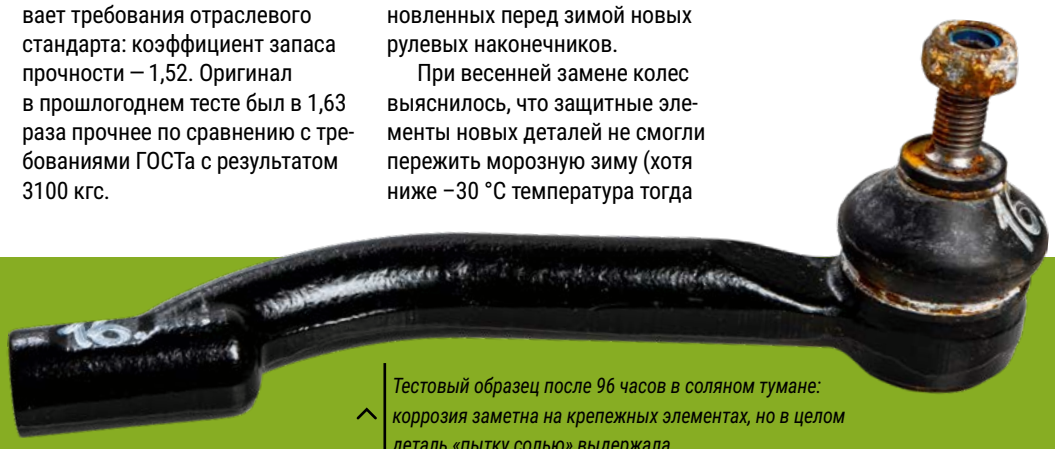
Защитный элемент рулевого наконечника Partra был снят и помещен в морозильную камеру с установленной внутри температурой –40 °С. По регламенту испытаний пыльник выдерживался в «морозилке» в течение 24 часов, после чего была предпринята попытка резко его сжать для определения эластичности. Данное испытание пыльник выдержал. Как и проверку при понижении температуры в морозильной камере до экстремальной: –50 °С.

Последним этапом стало испытание рулевого наконечника на коррозионную стойкость. Этот параметр мы проверяли в специальной камере Weiss Technik SSC1000: запчасть провела 96 часов в 5%-ном нейтральном соляном тумане. В целом подобную «засолку» наконечник выдержал: не сказать, что деталь после теста была как новая, но и серьезных очагов коррозии, которые позволили бы говорить о снижении ресурса в реальных условиях российских зим, наши эксперты не обнаружили.

Каков итог?

Утверждение производителя о том, что детали подвески Partra выпускаются по технологиям, строго соответствующим современным индустриальным стандартам, мы по итогам теста можем подтвердить. Испытанный нами рулевой наконечник для Nissan Qashqai обладает как минимум полуторакратным запасом прочности по сравнению с требованиями ГОСТа и лишь немногим уступает оригиналу по усилиям вырыва и выдавливания шарового пальца. Кроме того, у этой детали высокая коррозионная стойкость и морозоустойчивый пыльник.

В заключение отметим, что на автозапчасти марки Partra распространяется гарантия 1 год или 30 тыс. км пробега — в зависимости от того, что наступит раньше. Запчасти и компоненты марки продаются на российском рынке только через дистрибьюторов — партнеров «Groupauto Россия»: «РОССКО», «Авто-Евро», «Авторусь», «Мотекс», «Рувал», «Авто Мастер Трэйдинг», «Аркона», «Л-Авто», «Л-Арт», «Планета Авто», «Фильтр», «Билайт», G-PartsImport, СВИАТ, «Вольтаж».


Тестовый образец после 96 часов в соляном тумане: коррозия заметна на крепежных элементах, но в целом деталь «пытку солью» выдержала

Volkswagen представил пикап Amarok второго поколения

Союз с компанией Ford сделал новый Volkswagen Amarok больше, мощнее и выносливее.

Новый «Амарок» является близнецом представленного в прошлом году пикапа Ford Ranger. Облик автомобиля создавала команда дизайнеров из Германии и Аргентины, а сборка будет налажена на заводе Ford в Сильвертоне (ЮАР).

Как и Ranger, пикап от Volkswagen доступен с двухдверной (Single Cab) или четырехдверной (Double Cab) кабиной. Колесная база выросла на 173 мм и теперь составляет 3270 мм. Габаритная длина пикапа второго поколения — 5350 мм (+96 мм). Заявлено, что на пикапе можно штурмовать броды глубиной 80 см. Паспортная грузоподъемность увеличилась с 942 до 1160 кг, а допустимая масса буксируемого прицепа — с 1,2 до 1,5 тонны.

Линейку двигателей составляют четыре дизельных мотора (три 2,0-литровых мощностью 150–209 л. с. и 3.0 V6 на 241 или 250 сил) и бензиновый 2.3 Ecoboost (302 л. с.). Коробка передач — традиционная «механика» либо «автомат» на 6 или 10 передач (в зависимости от двигателя). Система полного привода 4Motion для разных рынков тоже разная: будет реализована как схема с постоянным полным приводом, так и с подключаемой «раздаткой» передней осью.

На передней панели разместился 12-дюймовый дисплей мультимедийной системы с вертикальной ориентацией, а вместо аналоговых шкал — цифровая «приборка» (диагональю 8 дюймов у базовых версий и 10 дюймов в дорогих комплектациях).

Продажи Volkswagen Amarok второго поколения начнутся в конце нынешнего года. Цены пока не объявлены ■

КАМАЗ выкупил долю Knorr-Bremse в совместном предприятии

ПАО «КАМАЗ» стало единственным владельцем совместного предприятия «Кнорр-Бремзе Кама», которое теперь будет называться «КАМАЗ тормозные системы».

Как сообщает издание «Вести КАМАЗа», немецкая промышленная группа Knorr-Bremse AG вышла из капитала совместного предприятия «Кнорр-Бремзе Кама». Прежде доля немецкого инвестора составляла 50%. Условия сделки не разглашаются. По неофициальным данным, в 2021 году выручка предприятия составила 3,6 млрд рублей, из которых 184,4 млн — чистая прибыль.

После перехода в собственность челнинского автогиганта компания была переименована в «КАМАЗ тормозные системы». При этом должность гендиректора сохранил Манфред Киндерманн — немец руководил «Кнорр-Бремзе Кама» с момента создания компании в 2007 году.

Совместное предприятие специализировалось на производстве барабанных тормозов, однако выпускало и другие компоненты: гасители крутильных колебаний, ручные регулировочные рычаги, пневмогидроусилители, главные цилиндры и осушители воздуха.

«Предприятие продолжает свою производственную деятельность благодаря высокой локализации продукции и намерено далее развивать продуктовую линейку для грузовиков ПАО „КАМАЗ“», — прокомментировали переход прав собственности в пресс-службе российского автогиганта ■

ZF представил на Interschutz 2022 модульный электропривод для спецтехники и «внедорожную» модификацию АКП Ecolife

На выставке спецтехники Interschutz 2022 в Ганновере концерн ZF показал две новинки: модульный электропривод для эксплуатации в тяжелых условиях и EcoLife Offroad 2 — новое поколение фирменного «автомата» для пожарных машин и другой спецтехники.

Немцы заявляют, что модуль лучше всего подойдет для техники, используемой в аэропортах, а также на стройплощадках и другом бездорожье. В конструкции электропривода объединены тяговый электродвигатель, «раздатка» и коробка передач. Это минимальный набор, который заказчик может дополнить по своему усмотрению.

В составе трансмиссии может использоваться как роботизированная «механика» TraXon, так и «автомат» EcoLife. Кроме того, задний мост рассчитан на работу в сочетании с системой центрального электропривода ZF CeTrax.

Модификация 7-ступенчатого «автомата» EcoLife Offroad 2 предназначена для автомобилей экстренных служб — в первую очередь для пожарных. Коробка может переваривать до 3000 Нм крутящего момента и оснащена более компактным корпусом «раздатки». Два вала отбора мощности рассчитаны на 1000 «ньютонов» каждый.

Клиентам ZF предложит несколько типов гидротрансформатора (в зависимости от мотора) и систему «старт-стоп». Демпфер крутильных колебаний также подвергся доработкам, в результате чего трансмиссия, как заявляют в ZF, стала работать плавнее и тише. Изменения коснулись и системы охлаждения: повышенное давление хладагента призвано предотвратить перегрев коробки при езде по бездорожью ■

АМОРТИЗАТОР КАМАЗ

TRIALLI

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АВТОКОМПОНЕНТЫ

ОДОБРЕНО ОДОМЕТРОМ

За рулем **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

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automobility Moscow 2022 | 22-25 августа, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место B409

CTT Expo 2022

С новым именем, в новых условиях

Сергей Жуков

В Москве прошла Международная выставка строительной техники и технологий CTT Expo 2022 — усеченный аналог bauma CTT Russia после ухода из России Messe Muenchen Rus. Что ж, новые реалии не могли не отразиться как на экспонентах выставки, так и на тех продуктах, которые они представляли. Краткий обзор выставки с комментариями нашего обозревателя — в материале «Движка».

Первое впечатление от увиденного: шанхайская мини bauma China. И это не только мое мнение, но и весьма авторитетных спецов. Плюс практически полное отсутствие ведущих отечественных производителей строительной и автомобильной техники. Всему этому могли быть только два объяснения: либо наши настолько круты, что посчитали свое присутствие на выставке излишним (и так все продадим, без лишних затрат на рекламу), либо все настолько плохо, что никто не знает, что будет завтра и как все будут сводить концы с концами в создавшейся ситуации. По мне, так к реальности ближе второй вариант, и это стало особенно очевидным после общения с представителями отечественной стройиндустрии.

Все разговоры о некоем мифическом импортозамещении — не более чем разговоры. Выпавшее из обращения заменить пока нечем. Чтобы наладить производство недостающего или хотя бы найти новых поставщиков, нужно время, причем немалое. Ко всему прочему производители строительной техники пожаловались на отсутствие

Фото: Сергей Жуков

обещанной поддержки (субсидирования и тому подобного).

Расчет на то, что все трудности нам поможет преодолеть Поднебесная, просто нереален. Особенно после появления в СМИ информации о новой стратегии присутствия китайских производителей техники на российском рынке. Главный посыл — сворачивание или замораживание производств в пользу банального импорта, который процветал в начале 2000-х.

Китайцам по большому счету наш рынок неинтересен: не те объемы. К тому же что-то поставлять в Россию в ущерб своим глобальным экономическим устремлениям они не станут. Тривиальный прагматизм, не более того. Общий посыл тоже ясен: не нравятся наши условия — делайте сами. Ничего личного — просто бизнес.

Итак: из отечественных производителей строительной и специальной техники на самом деле удалось увидеть не так уж многих. Причем интересная деталь: надстройки стали размещаться на импортных шасси, чего раньше в таком количестве не наблюдалось. Это лишнее доказательство того, что наш автопром переживает серьезные трудности.

Завод «Тонар» представил шарнирно-сочлененный самосвал Т-35 и самосвальные полуприцепы. У первого силовая линия импортная. При развертывании серийного производства обещают перейти на отечественные агрегаты, но какие именно — похоже, понимания пока нет. Тем более что на рынке их не так-то и много.

Серию специальных шарнирно-сочленных машин предложила фирма «Ямалспецмаш». В качестве выставочного образца предстал 20-тонный самосвал, в разработке которого принимали участие специалисты «Петербургского машиностроительного завода». Здесь та же напасть — импортные агрегаты, адекватную замену которым также надо искать.

«Чайка-Сервис» вовсю осваивает импортные шасси, в частности китайской марки JAC. Некая подстраховка. Если КАМАЗ еще живет, то вот с ГАЗом все проблематично, особенно после сообщений о том, что в отношении данного бренда вводятся полномасштабные санкции.

Пока еще можно увидеть КМУ и подъемники на шасси «ГАЗон Next», тяжелые эвакуаторы на базе КАМАЗ-65801 8х4. Однако и на них импортного в достатке. На шасси JAC предлагаются самосвал (N120 на 6 тонн) и бортовая платформа с КМУ также импортного производства (N200 на 8 тонн).

Удивило полное отсутствие отечественных производителей крановой техники. Зато — максимальное предложение шасси с КМУ. На стенде «Строительные подъемные машины» на отечественных шасси (единственное

присутствие грузовика «Урал») — множество вариантов, но с импортным оснащением.

Производителей прицепной техники — пара. К уже упоминаемому «Тонару» добавлю калининградский Grunewald. Свой самосвальный полуприцеп пришлось подцепить к китайскому тягачу Sitrak, поскольку ни отечественные производители, ни тем более западноевропейские не выставлялись.

Ну и наконец, отечественные производители строительно-дорожной техники. Прежде всего это компания «ОМГ СДМ». Предприятие входит в холдинг «Объединенная машиностроительная группа». Холдинг включает машиностроительные заводы «Эксмаш», «Тверской экскаватор», «Брянский арсенал» и «Челябинские строительно-дорожные машины». На их продукции заострять внимание не станем, поскольку уже готовится отдельный материал о «Тверском экскаваторе» после посещения предприятия. Повод — импортозамещение в производстве экскаваторов.

Еще одна российская компания, AGB Construction Machinery, представила новый инновационный экскаватор-погрузчик AGB3CR. Лицензирование на заводе пройдет в августе этого года. Производственная мощность предприятия рассчитана на более чем 700 единиц техники в год.

Международную часть выставки представляли производители техники из Беларуси, Турции, Южной Кореи и Китая.

Минчане показали внушительную экспозицию, на которой нашлось место как для самосвалов и самосвальных автопоездов, так и для крановой техники, дополненной спецтехникой и выставленной на уличной экспозиции.

Из главных экспонатов следует отметить полноприводный самосвал с колесной формулой 8х8 МАЗ-65262L. Машина грузоподъемностью 35 200 кг предназначена для перевозки скальных пород и различных строительных и промышленных сыпучих грузов к строительным объектам и местам добычи песка, глины, камня по технологическим дорогам и дорогам общего назначения при соблюдении требований по допустимым весовым параметрам и правилам проезда при их превышении. Самосвал оснащен двигателем WP12.460E50 мощностью 460 л.с. с крутящим моментом 2110 Нм. На автомобиль устанавливается 6-ступенчатая КП. Самосвальная платформа — производства «Бецема» объемом 20 куб. метров с кузовом ковшового типа в усиленном исполнении с двойным полом и козырьком для защиты кабины. Данный самосвал можно рассматривать как альтернативу недавно представленным карьерным КАМАЗам.

Еще одна новинка — автомобиль-металловоз с ГМУ производства ТФК «Феникс» на базе шасси МАЗ-631228-8575-012. Колесная формула автомобиля — 6х4, объем платформы — 30 куб. метров. Полная масса автомобиля — 33,5 тонны, а масса перевозимого груза — 16 тонн. Максимальный вылет ГМУ составляет 7,4 метра; грузоподъемность на крюке на максимальном вылете — 1,3 тонны.

Ну и самосвальный автопоезд в составе седельного тягача МАЗ-643028 с двигателем WP12.430E50 с 16-ступенчатой КП и самосвальным полуприцепом МАЗ-954900 с U-образной платформой объемом 38 куб. метров. Грузоподъемность полуприцепа — 40 тонн. Для снижения износа покрышек он оборудован двумя подъемными осями.

Ничуть не меньшую экспозицию «выкатила» южнокорейская Daewoo Trucks. Грузовики Novus предстали перед посетителями в различных ипостасях: от самосвалов и седельных тягачей до миксеров и платформ с КМУ. Казалось бы, подобной технике дорога в Россию из-за санкций заказана — ан нет. Думается, не последнюю роль в таком положении вещей играет то обстоятельство, что данный

бренд на поверку принадлежит индийской TATA, а это уже совсем другой расклад.

Такое обилие автомобильной техники из Китая не наблюдалось с начала 2000-х. Самую большую экспозицию представила марка JAC. В нее вошло все, чего только можно было ожидать: пикапы, малотоннажники, среднетоннажники и тяжелые грузовики. В качестве изготовителей надстроек задействованы не только китайские производители, но и отечественные компании. Главное, что отличает JAC от всех остальных китайских брендов, представленных на выставке, — прозрачность ведения бизнеса, обширная дилерская сеть, обеспечивающая не только продажу, но и сервис, а также снабжение запасными частями.

Если такие бренды, как Shacman, Sinotruk (Howo), хорошо известные за Уралом, ни для кого не являлись чем-то новым, как, впрочем, и тяжелые машины Dayun, приспособленные для работы на СПГ и КПГ, то вот марка Hongyan могла уже подзабыться. Последняя принадлежит группе SAIC–Iveco. Если кто помнит, ее активно пытались продвигать на российском рынке в 2015 году как бюджетный вариант по отношению к итальянским машинам. Теперь вот — второе пришествие, причем во всем многообразии: шасси, седельные тягачи,

самосвалы, миксеры, машины, приспособленные для работы на СПГ.

Интересно еще одно наблюдение. Если раньше китайские грузовики в основном шли к нам полнокомплектными, с китайскими же надстройками, то теперь машины стали оснащать надстройками российского производства.

Думаю, нет смысла останавливаться на строительной и специальной технике из Китая. При таком ее обилии на выставке она потребовала бы отдельного материала. Отмечу лишь те направления, которые она закрывает. Zoomlion — крановая техника всех мастей, и не только. XCMG — погрузчики, краны, экскаваторы, дорожно-строительная техника, карьерные самосвалы и много чего еще. SDLG — экскаваторы, погрузчики, дорожно-строительная техника. SANY — весь спектр строительной и дорожной техники. Кстати, есть у этой компании и собственные грузовики. Правда, в Россию они поставляются исключительно в качестве носителей специального оборудования, в частности бетонных насосов.

Это только то немногое, что было у всех на слуху в дни выставки. На самом деле количество китайских брендов, занятых на производстве техники для стройиндустрии, просто зашкаливает.

Каков итог?

В заключение немного позитива. Пройдясь по стендам, я обнаружил весьма неплохое предложение по запасным частям для строительной техники. Есть надежда, что наш строительный комплекс не останется без поддержки: может быть, по чуть более высоким ценам, но тем не менее. Обнадежила и надпись на одном из стендов: «Поставим любые запчасти для английских машин». Неплохой общий девиз для всей «санкционной» выставки CTT Expo!..

Два новых охранно-телематических комплекса StarLine поступили в продажу

Бюджетную линейку охранно-телематических комплексов StarLine пополнили две новинки: StarLine E66 v2 и StarLine E96 v2.

В комплектацию обоих комплексов входят основной брелок, блок с интегрированным 2CAN+4LIN, GSM и BT-интерфейсами, SIM-чипом МТС и SIM-холдером, а также датчиками удара, наклона и движения, кнопка со светодиодом, предохранитель с держателем, пятиконтактное реле с разъемом, сирена S-20.3, а также комплект проводов и монтажных материалов и SIM-карта. Для комплекса E96 v2 дополнительно предусмотрены модули запуска двигателя и термопередатчика (с сервисной кнопкой), а также датчик температуры ДВС.

Как уточняют представители StarLine, комплекс эффективно работает в температурном диапазоне от –40 до +85 °C, а узкополосный трансивер с малошумящим усилителем позволяет не терять сигнал даже в условиях городских радиопомех. Датчики способны распознавать удары, поддомкрачивание и эвакуацию автомобиля, а функция «умной авторизации» предоставит доступ к автомобилю только владельцу после авторизации по защищенному протоколу через персональную метку.

Оба устройства позволяют управлять комплексом со смартфона: можно задать параметры управления аварийной световой сигнализацией, складывания зеркал при постановке на охрану и другое. Комплекс E96 v2 дополнительно позволяет дистанционно и автоматически запускать двигатель (например, при просадке АКБ, похолодании или в нужные дни недели).

Розничная стоимость комплекса StarLine E66 v2 (без учета установки) составляет 18 450 рублей, а комплекс StarLine E96 v2 доступен за 20 800 рублей ■

Intego обновил флагманское комбоустройство

Бренд Intego объявил об обновлении своего флагманского видеорегистратора с радар-детектором — модели VX-1300S.

Как сообщает пресс-служба бренда, к устройству теперь можно подключить заднюю камеру с функцией парковки: Intego VX-050.

Камера, как заявляет производитель, выполнена во влагозащитном исполнении по стандарту IP67. При ее использовании функционал устройства VX-1300S расширяется за счет постоянной видеозаписи пространства позади автомобиля в HD-качестве.

При включении задней передачи изображение с задней камеры выводится на основной дисплей видеорегистратора автоматически; для помощи водителю при маневрировании на экран выводятся также парковочные линии.

Комбоустройство Intego VX-1300S оснащается, напомним, матрицей Sony IMX335, новым процессором Mstar 8629, а также широкоугольным объективом с углом зрения 160 градусов. Съемка ведется с 4K-разрешением (3840 x 2160 пикс.).

Встроенный радар-детектор имеет три режима чувствительности («Трасса», «Город1», «Город2») и технологию фильтрации помех. Также устройство умеет распознавать две близко расположенные камеры во избежание получения нескольких штрафов одновременно ■

Водосгоны Airline обзавелись распылителем

Бренд Airline выпустил на российский рынок два новых водосгона с флаконом для воды или моющего средства и пульверизатором.

К особенностям новинок представители бренда относят распылитель для воды или моющего средства и рабочую кромку из мягкой резины.

Первый из двух водосгонов (арт. ABMN008) представляет собой флакон объемом 125 мл с распылителем и насадкой шириной 25 см. Стоимость новинки — 205 рублей.

Особенность второго водосгона (арт. ABMN009) — в насадке из мягкой микрофибры, которой можно вытереть вымытую поверхность машины. Емкость флакона больше, чем у предыдущего водосгона (155 мл), однако ширина рабочей поверхности насадки — 13 см. Такой водосгон доступен в розницу за 530 рублей ■

CR

CARVILLE RACING

ТЕСТИРУЕМ АВТОЗАПЧАСТИ И АВТОХИМИЮ
В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

CARVILLE.RACING

Рекомендовано ведущими производителями автокомпонентов и аксессуаров

TRIALLI | Профессиональные автокомпоненты

START VOLT | Генераторы, стартеры, автоэлектрика

LUZAR | Детали системы охлаждения

AIRLINE | Автомобильные аксессуары

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automobility Moscow 2022 | 22-25 августа, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место B409

Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Даниил Квят получил разрешение выступать в NASCAR. Россиянин планирует дебютировать в гонках в ближайшие месяцы ■

Российский пилот **Клим Гаврилов** завоевал серебро во второй гонке на этапе серии TCR Europe на трассе Norisring ■

Калле Рованпера из Toyota одержал победу на «Ралли Кения», тем самым выиграв уже четыре гонки из шести в WRC ■

150 гонок в «Формуле-1» понадобилось пилоту Scuderia Ferrari Карлосу Сайнсу, чтобы одержать свою первую победу ■

305 тыс. зрителей посетили Гран-при Австрии, что стало рекордом страны для спортивных соревнований ■

До **10 очков** вырос отрыв команды Alpine от преследователей в чемпионате WEC после победы их экипажа в шестичасовой гонке в Монце ■

Очередной рекорд
Фернандо Алонсо

92 643 км

Двукратный чемпион мира Фернандо Алонсо установил новый рекорд по гоночной дистанции, пройденной за карьеру в «Формуле-1». Испанец преодолел 92 643 километра. Это четверть расстояния от Земли до Луны

Завершился главный фестиваль офф-роуда Ladoga Trophy 2022

В Ленинградской области прошел самый масштабный фестиваль офф-роуда в Европе, который, начиная с 1997 года, объединяет любителей бездорожья со всей России и из-за рубежа.

26-е издание «Ладоги» вновь собрало в одном месте как профессиональных спортсменов, так и просто автопутешественников, спортивных туристов, трейл-раннеров и многих других.

«Ладога Трофи» — это 8-дневный марафон вокруг Ладожского озера по территории Ленинградской области и Республики Карелия, который в этом году, впервые за долгие годы, объезжал Ладожское озеро по часовой стрелке.

За время фестиваля участники сменили три базовых лагеря, преодолели от 1500 до 2500 км, в зависимости от категории, ну и конечно, окунулись в легендарную атмосферу дружбы и взаимопомощи, царящих на фестивале.

В этом году соревнования из-за экономической ситуации стали менее представительными. Изначально планировалось участие более сотни экипажей в 16 зачетных группах. Однако в реальности на старт вышло не более восьмидесяти, так как многие не смогли «потянуть» стоимость запчастей на технику, которая выросла в несколько раз за последние месяцы.

Да и в целом нельзя не отметить, что «Ладога Трофи» в последние годы уверенно движется в сторону классического автомобильного туризма. Реальных битв серьезных трофи-спортсменов становится всё меньше, так как простой автотуризм гораздо дешевле и доступнее ■

Казанский этап вернули в календарь РСКГ-2022

Организаторы «Российской серии кольцевых гонок» расширили календарь до шести этапов. Гонка на трассе «Казань Ринг» пройдет 30–31 июля, но в ней примут участие только три класса.

Изначально, напомним, календарь российской кузовной серии состоял из восьми этапов. На гонку в Казани организаторам пришлось выделить сразу два уикенда в первой половине июня: по-другому выявить сильнейших в девяти классах не представлялось возможным. Но из-за негативного влияния санкций руководство серии было вынуждено отказаться от гонки в Казани и от двух из трех этапов в Москве (на трассах Moscow Raceway и ADM Raceway.)

Теперь же неопределенности относительно логистики и других организационных моментов стало меньше и организаторы решили вернуть в календарь казанский этап. «Перед сезоном мы рассматривали разные проекты гоночного календаря в связи с неблагоприятной санкционной обстановкой и были вынуждены сократить число этапов. Однако теперь, когда сезон стартовал, мы оценили ситуацию и поняли, что есть возможность увеличить число этапов для некоторых зачетных групп. По согласованию с их участниками и по решению большинства представителей был одобрен еще один этап на автодроме KazanRing», — сообщил руководитель СМП РСКГ Олег Петриков.

Таким образом, гонка в Казани станет третьей в обновленном календаре — этап пройдет 30–31 июля, через три недели после гонки на «Нижегородском кольце». Однако вместо изначально намеченных девяти классов будут только три: «Туринг», «Супер-Продакшн» и S1600. Для пилотов этих классов сезон станет шестиэтапным, но организаторы сообщают, что при подсчете итогов не будут учитываться результаты двух худших гонок.

В «Супер-Продакшне» вновь выступит Ирина Сидоркова: после отказа от выступления под эгидой FIA в нейтральном статусе (в прошлом году Сидоркова участвовала в женской «Серии W») россиянка вернулась в РСКГ, где уже побеждала в зачете юниоров в 2018 году. На трассе «Смоленское кольцо» петрозаводчанка приехала на подиум, а на втором этапе в Нижнем Новгороде одержала свою первую победу в классе «Супер-Продакшн» ■

Третий этап **RDS GP**

Победа Идиятулина, первый подиум Шнайдера и сибирское дерби в борьбе за бронзу

Александр Ефимкин

На подмосковной трассе ADM Raceway красноярец Дамир Идиятулин одержал вторую победу в сезоне-2022 «Российской дрифт-серии» и вновь возглавил личный зачет, победив в финале 18-летнего Леонида Шнайдера. Георгий Чивчян и Аркадий Цареградцев выявили бронзового призера только через OMT-заезд.

На старт подмосковного этапа RDS вышли только 26 участников, поэтому шесть лучших пилотов по итогам квалификации автоматически отправлялись в топ-16. Миновать первый раунд парных заездов удалось Роману Тиводару, Григорию Гусеву, Евгению Лосеву, Дамиру Идиятулину, Андрею Астапову и Георгию Чивчяну.

От Carville Racing на ADM Raceway поехали Никита Шиков и Николай Горковенко. На этапе в Нижнем Новгороде у BMW F22 Eurofighter Антона Клямко отказал двигатель. Новый мотор в Carville Racing ждут еще с осени прошлого года, но до России он пока так и не добрался.

Чтобы принять участие в подмосковном этапе в полном составе, команда начала готовить для Клямко запасной автомобиль — роторную Mazda RX-7. На ней петербуржец успел выступить на Sochi Drift Challenge, однако, чтобы пройти техническую комиссию RDS GP, в машине необходимо было многое доделать и настроить. Увы, даже бессонная ночь не помогла механикам уложиться в сроки, и Антон Клямко был вынужден пропустить этап.

На подмосковном этапе зрители надеялись увидеть новую BMW F22 Горковенко, однако после долгих ночных тестов и настроек автомобиль по-прежнему капризничал и пилот принял решение выступать на проверенном временем E36. После успешной квалификации, где Шиков показал 12-й результат, а Горковенко — 21-й, жребий свел пилотов «Карвиля» уже в первом парном заезде. Командное дерби выиграл москвич.

В топ-16 Шикову противостоял Астапов: после контактной борьбы пилот Carville Racing прорвался в восьмерку лучших. Там его ждал Идиятулин, до этого выбивший из борьбы Ивана Никулина. После долгих разборов телеметрии судьи объявили победителем Идиятулина, который отправился бороться за место в финале против Аркадия Цареградцева.

На другой стороне турнирной сетки тоже не обошлось без ярких сюжетов. В топ-16 Дмитрий Ермохин не справился с Леонидом Шнайдером. Путь красноярского янгстера к финалу нельзя назвать простым: в топ-16 ему противостоял Григорий Гусев, а развязка дуэли против Магомеда Омарова состоялась только в рамках one-more-time, где люберецкого дрифтера подвела машина.

В полуфинале Шнайдеру противостоял Гоча, партнер по команде «Форвард Авто» и главный наставник. На этот раз судьи отдали победу более молодому пилоту, а Чивчян и Цареградцев второй уикенд подряд встретились в ста-

Фото: пресс-службы RDSGP и команд-участников

тусе четырех сильнейших пилотов этапа (в Нижнем Новгороде они боролись за попадание в финал). На этот раз — в борьбе за третье место.

Двух заездов для выявления сильнейшего легендам российского дрифта не хватило, и судьи отправили гонщиков на ОМТ, где победу снова одержал Гоча. Увы, зрелищного финала не получилось. Раззадоренный победами над именитыми соперниками Шнайдер на постановке набрал рекордные в истории RDS GP 182 км/ч — и не вписался в первый поворот. После вылета с трассы его Nissan Silvia S15 почти не пострадала, однако свое право на пятиминутный перерыв Шнайдер использовал еще в топ-8, из-за чего не смог вернуться в борьбу. Ответный заезд Идиятулин проводил уже в одиночестве.

После двух побед в первых трех этапах Дамир Идиятулин из Sintec Fresh Auto Drift вернул себе лидерство в личном зачете, у красноярца 589 баллов. От него ненамного отстает Георгий Чивчян (578 баллов), а еще один пилот «Форвард Авто» Роман Тиводар занимает промежуточное третье место (498 баллов).

Среди пилотов Carville Racing лучше всех выступает Никита Шиков (294 балла; 9-е место). Николай Горковенко (174 балла) после раннего вылета откатился на 17-ю строчку, а не принимавший участие в подмосковном этапе Антон Клямко со 124 баллами занимает 25-е место в индивидуальном зачете.

LUZAR
детали системы охлаждения

Эталон автомобильного радиатора

- Идеальное сопряжение
- Высокая эффективность
- Увеличенный ресурс

Профессиональные компоненты
для грузового транспорта

Выбери на luzar.ru

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automobility Moscow 2022 | 22-25 августа, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место B409

START VOLT

ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА

За рулем 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

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automobility Moscow 2022 | 22-25 августа, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место B409

Сцепление
TRIALLI

TRIALLI

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ

Средний ресурс

5 000 000

циклов сжатия демпферных пружин

500 000

циклов нажатия на педаль сцепления
(~100 000 км пробега)

- Уникальный состав фрикционной накладки
- Безупречная балансировка
- Ответственная гарантия

TRIALLI.RU

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automobility Moscow 2022 | 22-25 августа, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место B409