



август 2022 • #108

Движок

про автомобили в деталях

ТУРБИНЫ

Надежность, ресурс,
особенности обслуживания

40

Юношеский
максимализм

Geely Coolray 24



И ТУРБОМОТОРЫ

Рабоче-
семейные
ценности

Opel

28 Combo Life



52

«Тверской
экскаватор»

Импортозамещение
в действии



10

«На рынке
автокомпонентов
происходят
тектонические сдвиги!»

Игорь Явдошук, StartVOLT

44

Из чего делают
электромобили Tesla?

Изучаем список поставщиков
компонентов для Tesla Model Y



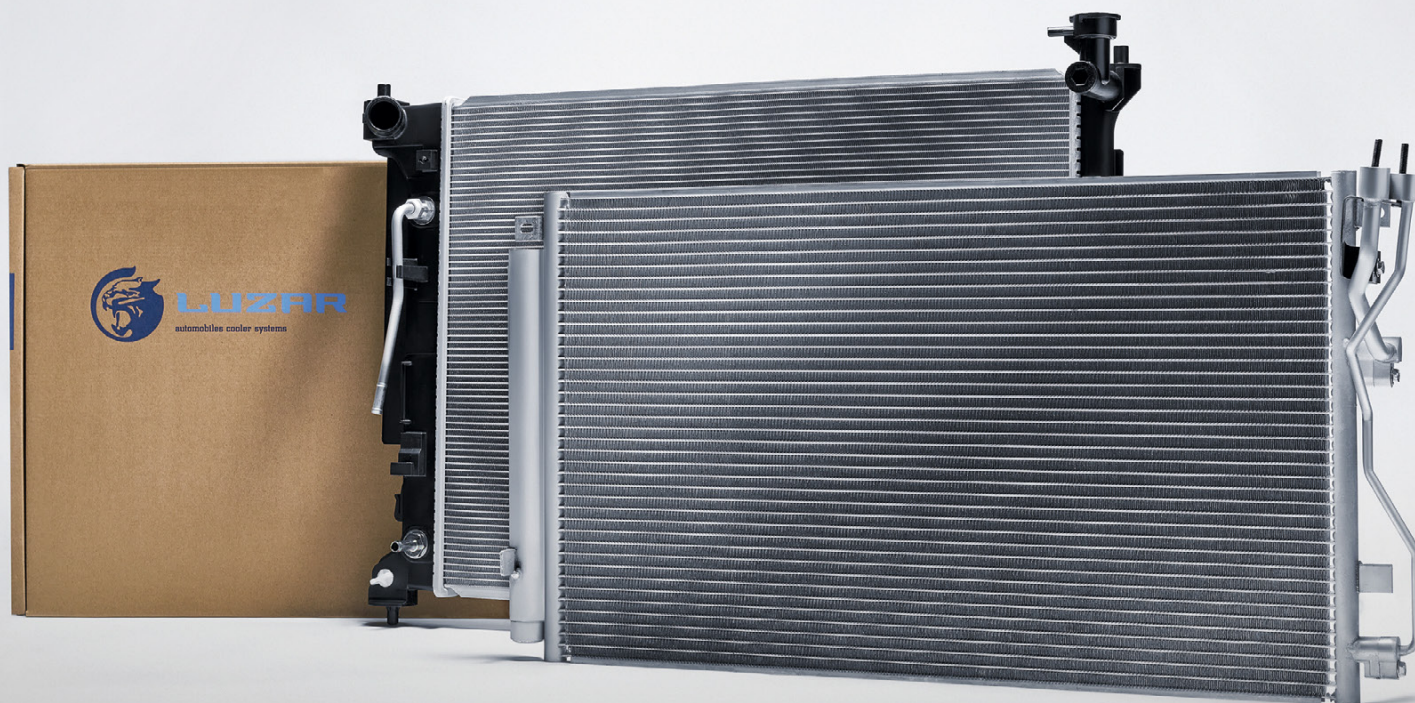
LUZAR

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



ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ AIRLINE

Качество на уровне мировых производителей



Стойкость к омывающим жидкостям



Проверено на жаро-, морозостойкость



Ресурсный запас на среднегодовой пробег

airline.su

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Силков Константин Валентинович

Главный редактор:
Зубко Роман Юрьевич

Обозреватели:
Вадим Аскаров
Александр Ефимкин

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 08.08.2022 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.

АВТОИНДУСТРИЯ

в 2022-м



Чипов
больше —
проблем
не меньше

Ведущие мировые производители автомобилей, промышленных роботов и бытовой техники отмечают постепенное улучшение ситуации с поставками микрочипов для электронных компонентов, из-за дефицита которых отрасль лихорадит уже больше полутора лет. Означает ли это, что теперь в автоиндустрии начнется бурный восстановительный рост производства и продаж?

Снижение остроты проблемы отметили в своих полугодовых отчетах, в частности, автоконцерн Hyundai Motor, компания ABB, специализирующаяся на производстве промышленных роботов, а также производитель бытовой техники Electrolux. В руководстве Hyundai, например, отчитались о лучшей за восемь лет квартальной прибыли. Этому, правда, в немалой степени поспособствовали ослабление курса южнокорейской воны, что увеличило выручку компании на зарубежных рынках, а также высокий спрос на внедорожники и кроссоверы марки (подобного рода автомобили считаются сегодня высокомаржинальными продуктами). Но и снижение дефицита чипов внесло весомый вклад в рост прибыли компании, которая уже запланировала увеличение объемов производства во втором полугодии.

Компания ABB, крупный поставщик промышленных роботов (в частности, для автоиндустрии), также заявила о том, что так называемые «бутылочные горлышки» (узкие места) в поставках микрочипов начинают расширяться. Ожидания компа-

нии на ближайшую перспективу — весьма и весьма оптимистичные: в ABB рассчитывают на двузначный рост выручки в третьем квартале нынешнего года за счет поставок клиентам заказанных ранее роботов, двигателей и систем привода. Это станет прямым следствием роста поставок чипов, заявляют в компании.

Текущие показатели и прогнозы ABB, к слову, являются своего рода барометром, отражающим ситуацию в мировой экономике, поскольку поставляемые компанией роботы, моторы и системы контроля применяются в самых разных отраслях промышленности, а также в транспортной индустрии, отмечает Reuters.

Еще в начале мая, напомним, прогнозы ведущих игроков рынков электронного оборудования и автомобилей были гораздо менее оптимистичны: главы компаний Intel, BMW и Volkswagen, например, заявляли, что проблема с нехваткой микрочипов может продлиться до 2024 (!) года. Теперь же гендиректор ABB Бьорн Розенгрен сообщает о том, что ситуация существенно улучшилась и будет улучшаться и впредь.

Так что же: теперь, как пел классик, «вперед и вверх» —

бурный восстановительный рост производства и продаж? Поживем — увидим, конечно, но мы бы не были столь оптимистичны в прогнозах. Рост предложения на рынке поставок микрочипов решил только одну проблему из тех, с которыми столкнулась сегодня автоиндустрия. Все остальные никуда не делись: по-прежнему растут цены на сырье и материалы, на рынке энергоносителей сохраняется напряженность, процентные ставки на развитых рынках растут, сдерживая потребительский спрос. Международный валютный фонд не так давно в очередной раз понизил прогноз роста мировой экономики на 2022 год — с прежних 3,6 до 3,2%, отметив при этом, что «начиная с апреля перспективы значительно ухудшились» и что «глобальная экономика может оказаться на грани рецессии».

Добавим к этому, что в Германии (а это крупнейший в Европе авторынок с объемом продаж на уровне 1,2–1,3 млн машин за полгода даже с учетом кризиса) власти намерены с 2023 года сократить субсидии на покупку электромобилей. А также рекордную инфляцию в зоне евро. И получится, что факторов, давящих на мировую автоиндустрию, по-прежнему слишком много, чтобы прогнозировать для нее «светлое будущее». Хотя снижение дефицита чипов — безусловно, положительный сигнал и импульс к развитию и инвестициям. Какие факторы перевесят — узнаем из отчетов производителей по итогам года.





**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 В409

Рост цен, падение продаж и дефицит оригинальных запчастей

Российский авторынок
в условиях санкций

14



Новый Haval Dargo

доехал до Петербурга

23



«Тверской экскаватор»

Импортозамещение в действии

52

Из чего делают электромобили Tesla?

Изучаем список поставщиков
компонентов для Tesla Model Y

44



Четвертый этап RDS GP

«Фуридаши Битва», два переезда
в финале и первая за полтора года
победа Цареградцева

60



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 10 «На рынке автокомпонентов происходят тектонические сдвиги!»
Игорь Явдошук, StartVOLT
- 12 «Легко и в короткие сроки изменить ситуацию на рынке запчастей не удастся»
Константин Гуров, «Авто-Компонент»
- 14 Рост цен, падение продаж и дефицит оригинальных запчастей
Российский авторынок в условиях санкций
- 16 «За год-полтора мы сможем удвоить свои продажи!»
Евгений Бедняков, Parts-Mall

Автомобили

- 18 **Новости**
- 23 Новый Naval Dargo доехал до Петербурга
- 24 Юношеский максимализм
Тест-драйв Geely Coolray
- 28 Рабоче-семейные ценности
Тест-драйв Opel Combo Life

Автокомпоненты

- 32 **Новости**
- 39 Mashhad Powder Metallurgy Company в России
- 40 Правда и мифы о турбомоторах
Надежность, ресурс, особенности обслуживания
- 44 Из чего делают электромобили Tesla?
Изучаем список поставщиков компонентов для Tesla Model Y

Комтранс

- 48 **Новости**
- 52 «Тверской экскаватор»
Импортозамещение в действии

Автоаксессуары

- 56 **Новости**

Автоспорт

- 58 **Мировой автоспорт: новости, цифры, факты, герои месяца**
- 60 Четвертый этап RDS GP
«Фуридаши Битва», два переезда в финале и первая за полтора года победа Цареградцева
- 62 Автодром Kazan Ring принял третий этап РСКГ



ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
АВТО-РАДИАТОР
КОНТРОЛЬ КОМФОРТА

СДЕЛАНО В РОССИИ

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ IATF 16949:2016

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

ООО «ПО «Авто-Радиатор»



Bosch, Denso и ZF возглавили рейтинг крупнейших поставщиков автокомпонентов



Издание Automotive News опубликовало новую версию списка крупнейших в мире поставщиков компонентов для автоиндустрии.

В основу рейтинга легли данные об объемах поставок запчастей и компонентов автопроизводителям в денежном выражении (в долларах США) по итогам 2021 года.

Пятерка лидеров по сравнению с предыдущей версией списка не изменилась. Возглавляет рейтинг концерн Robert Bosch, поставивший за прошлый год автопроизводителям комплектующие на общую сумму \$49,14 млрд.

На втором месте — корпорация Denso, чьи объемы поставок в денежном выражении составили \$43,57 млрд. Замкнул тройку лидеров еще один немецкий концерн — ZF Friedrichshafen с результатом \$39,3 млрд. В топ-5 рейтинга вошли также Magna (\$36,2 млрд) и Aisin Corp. (\$33,48 млрд).

Наиболее значимые изменения в новом списке по сравнению с его предыдущей версией произошли во второй половине первой десятки. На шестое место поднялась корейская компания Hyundai Mobis, на седьмой позиции в этом году оказалась корпорация Forvia, образовавшаяся путем слияния компаний Faurecia (№ 8 в рейтинге 2021 года) и Hella (ранее — № 41).

Немецкий концерн Continental опустился в рейтинге с шестого места в 2020 году на восьмое вследствие окончания процесса выделения подразделения по разработке и поставкам систем привода в отдельную компанию Vitesco Technologies. Которая, в свою очередь, занимает сейчас 26-ю позицию в расширенном списке. Объем поставок Continental AG составил в 2021 году \$24,2 млрд.

Компания BASF, в 2020 году занимавшая в рейтинге Automotive News 13-е место, заняла в последней версии списка девятую позицию с результатом \$21,35 млрд. Замыкает первую десятку рейтинга 2022 года американский концерн Lear Corp.; известный же французский поставщик Valeo на сей раз выбыл из топ-10 ■

Оригинальные запчасти для «китайцев» дорожают быстрее, чем детали для машин других бюджетных марок

Маркетинговое агентство Russian Automotive Market Research проанализировало рост стоимости оригинальных запчастей по страховой корзине на различные марки автомобилей в период с февраля по июль 2022 года.

За пять месяцев (с февраля по июль) стоимость запчастей для автомобилей Lada выросла на 33%. У Kia официальные запчасти за этот период стали дороже на 20,6%, а у Hyundai — на 44,9%. Обслуживать модели брендов из Поднебесной стало еще дороже: у Geely стоимость оригинальных деталей выросла на 57,7%, а у Haval — сразу на 93,3%.

Летом, однако, цены стабилизировались. У трех из пяти брендов (Haval, Hyundai, Kia) цена на запчасти с июня осталась прежней, а у Lada даже немного снизилась (на 0,8%). И только детали для автомобилей Geely в июле подорожали на 8,2%.

Тенденция налицо: стоимость техобслуживания китайских машин (+28,6% с января по май 2022 года) растет быстрее, чем автомобилей корейских (+25%) и российских (+17,4%) марок, только запчасти для машин ушедших с нашего рынка европейских (+42,6%) и японских (+45,1%) брендов подорожали сильнее.

Показателен и рост стоимости владения отдельными моделями автомобилей (агентство предоставляет данные с января по май). Так, если Hyundai Creta и Kia Seltos за пять лет в сложившейся ситуации потребуют от владельца на четверть больше вложений, то в случае с Chery Tiggo 8 Pro прибавка составит 31,9%, а для Haval F7x — сразу 35,0% ■



Качество гарантировано

Безопасность превыше всего
Выбирайте НК



THE RELIABLE PART

Детали рулевого управления являются одними из самых важных компонентов безопасности вашего автомобиля. Все детали рулевого управления НК 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

Минпромторг перезапустил программы господдержки авторынка

Министерство промышленности и торговли объявило о возобновлении в 2022 году государственных программ стимулирования спроса на автомобили российского производства.

Общий бюджет программ на нынешний год составит 20,7 млрд рублей, сообщает пресс-служба министерства. Программа льготного автокредитования, как рассказал министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, будет распространяться на все модели Lada, УАЗ, ГАЗ стоимостью до 2 млн рублей, а также на все электромобили Evolute, производство и продажи которых будут запущены на предприятии «Моторинвест» в Липецке в сентябре.

Субсидируемая из федерального бюджета скидка в рамках программы будет достигать 20% стоимости автомобиля; для машин, реализуемых на территории Дальневосточного федерального округа, она составит 25% (для компенсации стоимости доставки автомобилей из европейской части России), для электромобилей Evolute — 35%, но не более 925 тыс. рублей, уточнил министр.

Базовая скидка по программе льготного лизинга составит 10% от стоимости автомобиля, но не более 500 тыс. рублей. Действие программы распространят на все легковые, легкие коммерческие и грузовые автомобили российского производства марок УАЗ, Lada, ГАЗ, КАМАЗ, «Урал». На электромобили предоставят скидку 35%, но не более 925 тыс. рублей на одну машину ■



Российский рынок подержанных машин в июне упал на треть

Специалисты агентства «Автостат» опубликовали июньскую статистику российского рынка легковых автомобилей с пробегом. В сравнении с 2021 годом число сделок упало на 32%, каждый четвертый проданный автомобиль — это Lada.

В июне на территории РФ владельцев сменили 353 тыс. подержанных «легковушек», следует из ежемесячного отчета агентства. Это на 8% больше, чем в мае, но на 32% меньше, чем в июне 2021 года.

Чаще всего покупают, конечно, «Лады». Продукция АвтоВАЗа в июне составила 25,4% рынка машин с пробегом в РФ (почти 90 тыс. ед.; -27%). Самая продаваемая модель — хэтчбек ВАЗ-2114 (8,8 тыс. ед.), также в топ-десять бестселлеров вошли ВАЗ-2107 (7,7 тыс.), «Приора» (7,4 тыс.), трехдверная «Нива» (6 тыс. ед.), ВАЗ-2110 (5,5 тыс.) и «Гранта» (5,3 тыс.).

Самой популярной иностранной маркой на российской «вторичке» традиционно стала Toyota (38,5 тыс. ед.; -34%), однако в десятку попала только Corolla (6,2 тыс. ед.). Hyundai и Kia продавались почти вдвое реже (19,9 и 19,8 тыс. соответственно), но соплатформенные Hyundai Solaris (7,9 тыс. ед.) и Kia Rio (7,8 тыс.) заняли вторую и третью строчки в личном зачете. В пятерку самых продаваемых моделей с пробегом также попал Ford Focus (7,5 тыс. ед.), а пятое место среди марок занял Nissan (18,7 тыс.).

По данным «Автостата», в первом полугодии в России было продано немногим более 2,17 млн автомобилей с пробегом, что на 22% меньше аналогичного периода 2021 года ■

Volkswagen продает завод в Калуге

Немецкий концерн Volkswagen Group полностью сворачивает локализацию производства автомобилей на территории РФ. На завод в технопарке «Габцево» (Калужская область) уже приезжали чиновники из Минпромторга и как минимум две делегации потенциальных покупателей.

«На завод уже приезжали две делегации потенциальных покупателей из Казахстана и Австрии. Также приезжали чиновники Минпромторга», — передает «Газета.ру» слова источника, знакомого с ситуацией. К тому же 22 июля в российском подразделении концерна сменился руководитель: вместо Яна Витте, который успел проработать на новой должности всего месяц, был назначен Геррит Шпенглер, прежде занимавший пост директора по персоналу.

По мнению независимого консультанта в сфере автопромышленности Сергея Бургазлиева, слова которого приводит «Газета», такие перестановки косвенно свидетельствуют о готовящейся продаже активов Volkswagen Group в России. «Если на эту должность назначают маркетолога, стратега, отличного технического специалиста — это вектор развития. Если назначают HR-директора, то все сводится к свертыванию или существенному уменьшению бизнеса», — уверен эксперт.

Завод Volkswagen в Калужской области был запущен в конце 2007 года. На предприятии по методу полного цикла (со сваркой и окраской кузовов) налажено производство самых популярных моделей концерна в России — Volkswagen Polo и Tiguan, а также Skoda Rapid. Мощности завода позволяют выпускать 225 тыс. машин ежегодно. Кроме того, в «Габцево» производят бензиновые двигатели 1.6 MPI серии EA211. Проектная мощность завода — 150 тыс. двигателей в год ■



Continental во второй раз возобновил производство шин в Калуге

С 1 августа российский завод по производству шин немецкой компании Continental продолжил работу после вынужденной остановки.

«Шинный завод в Калуге возобновил работу с 1 августа после остановки в июле и продолжает обеспечивать отгрузку продукции для российских покупателей», — сообщили «Движку» в пресс-службе ООО «Континентал Калуга».

«Производственный план будет оперативно корректироваться в зависимости от меняющихся потребностей в продукции завода российских автопроизводителей и дистрибьюторов, а также с учетом логистической ситуации, доступности сырья и иных объективных факторов, влияющих на производственный цикл», — отметили также в пресс-офисе калужского предприятия.

Как ранее сообщил в своем Telegram-канале губернатор Калужской области Владислав Шапша, на предприятии «смогли перестроить логистические цепочки, найти новых поставщиков». По его словам, производство шин «возобновлено в объеме, позволяющем удовлетворить потребности авторынка» ■



Renault потеряла 2,3 млрд евро из-за приостановки деятельности в России

Группа Renault опубликовала финансовую отчетность за первое полугодие 2022 года. Чистый убыток после продажи российских активов составил 1,67 млрд евро.

В России, напомним, Группа Renault владела предприятием «Автофрамос», где собирали Renault Duster, Kaptur и Arkana, а также Nissan Terrano и 67,61% акций АО «АвтоВАЗ». По результатам 2021 года российский рынок стал для Renault вторым в мире по объему продаж (с учетом Lada было продано 482 264 машины), лишь немного уступив французскому (521 710 машин).

Российские продажи генерировали 10% общемировой выручки Renault Group, активы на территории страны оценивались в 2,2 млрд евро. Как следует из финансового отчета компании, остановка деятельности в России принесла ей чистый убыток в размере 2,323 млрд евро. При этом чистая прибыль от продолжающейся деятельности составила 657 млн евро.

Таким образом, по итогам первой половины 2022 года чистый убыток группы Renault составил 1,666 млрд евро. Выручка по итогам полугодия (в сравнении с аналогичным периодом 2021 года) снизилась с 23,36 до 21,12 млрд евро ■



タツミパフォーマンスパーツ



Автокомпоненты TMI TATSUMI

Японские традиции
инженерного искусства

www.tatsumi.ru

На рынке автокомпонентов происходят тектонические сдвиги!

Игорь Явдошук,
StartVOLT



Роман Зубко

Как повлияла текущая ситуация в экономике на бизнес российского производителя компонентов электросистемы и каковы дальнейшие перспективы? Как меняется подход бренда к развитию ассортимента запчастей для легковых и грузовых машин и помогает ли спонсорство автоспортивной команды раскручивать марку на рынке? Об этом и многом другом «Движку» рассказал директор по маркетингу компании StartVOLT Игорь Явдошук.

Игорь, как изменяется спрос на рынке компонентов электросистемы по мере развития ситуации в экономике? Растет ли спрос на запчасти для отечественных автомобилей, бюджетных иномарок, машин китайских брендов? Заметен ли интерес к запчастям средней ценовой категории со стороны владельцев автомобилей премиальных марок, ранее покупавших премиальные же запчасти?

— Рынок в целом сейчас претерпевает значительные изменения. Вследствие ухода из РФ большого пула иностранных брендов происходят, на мой взгляд, поистине тектонические сдвиги. Даже классическое распределение брендов по ценовым категориям меняется с каждым месяцем. Неясные новички рынка с неполным ассортиментом и нестабильным качеством могут

находиться в очень дорогом сегменте, а региональные бренды с многолетней историей и существенной долей на рынке могут выступать в категории low-cost в один и тот же момент времени.

Электрики в части генераторов и стартеров эти сдвиги почти не коснулись, поскольку основные игроки остаются на рынке и продолжают поставки. Чего не скажешь, например, о других группах: датчиках кислорода, катушках зажигания, топливной системе — здесь присутствует все, о чем я говорил выше, ввиду ухода с рынка основных игроков по этим направлениям.

Но, несмотря на такую разновекторную ситуацию по товарным направлениям, мы с исключительным оптимизмом смотрим на наши рыночные перспективы! Цикл относительного экономического спокойствия закончился, начался новый виток испытаний. Но мы — российская компания, состоящая из коллектива профессионалов и людей,



Директор по маркетингу
компании StartVOLT
Игорь Явдошук

любящих и знающих свое дело во всех сферах — инжиниринге, производстве, маркетинге, продажах, логистике, — продолжаем адаптироваться к новым условиям в интересах каждого автомобилиста в России. Так было на старте в 2010 году при

создании бренда StartVOLT, ровно так же продолжится и сейчас. «Так закалялась сталь»...

Насколько расширился ассортимент StartVOLT за последние полгода-год? Какие в нем появились новинки, на что сейчас делается акцент?

— В этом году мы уже завершили формирование исчерпывающего ассортимента по свечам накаливания для всего имеющегося автопарка РФ и по такому же принципу завершаем ассортиментное развитие направления катушек зажигания. Сейчас по катушкам зажигания наш охват составляет 90% автопарка и более 200 SKU, к концу года ассортимент будет исчерпывающим на все, даже самые возрастные автомобили любых марок, представленных в автопарке нашей страны.

Предложение StartVOLT по этим группам ничем не усту-





пает, а по многим параметрам превосходит конкурентов (как ушедших с рынка, так и оставшихся). Помимо катушек для всех знакомых и популярных марок автомобилей иностранного и отечественного производства, у нас есть уникальные ремонтные позиции наконечников катушек и уникальные товарные предложения катушек, зачастую не имеющие аналогов, но пользующиеся взрывным спросом (ассортимент для китайских автомобилей, автомобилей с CNG и т.д.). Плюс ко всему мы не распыляемся на разные товарные направления. Наша компетенция — это автоэлектрика, мы специализированный поставщик и производитель деталей именно автоэлектрооборудования. Думаю, это в том числе немаловажный фактор для выбора автомобилистов в нашу пользу.

В течение двух-трех лет точно по такому же принципу мы наполним ассортимент по остальным профильным группам бренда — генераторам, стартерам и датчикам кислорода. Уже сейчас охват предложения по этим группам

приближается к 80% автопарка. Но, как я уже говорил, наша среднесрочная цель — 100%. Еще у нас есть несколько интересных и неожиданных новинок из товарных направлений — я думаю, наши друзья и партнеры первыми узнают об этом от нас на XIII Конференции дистрибьюторов УК «Карвиль», приуроченной к выставке MIMS Automobility 2022.

❷ Как изменился в свете последних событий ассортимент компонентов марки для грузовых автомобилей? Какого рода детали наиболее востребованы в нынешней ситуации и для каких автомобилей (отечественных, европейских, азиатских)?

— Несмотря на соблазны открывающихся сегментов и новых направлений мы сохранили хладнокровие и работаем исключительно в рамках нашего плана и стратегии. Единственное, в чем мы изменили наши производственные планы ввиду нынешних событий, — это грузовая программа. Мы ускорили развитие

ассортимента для грузовых автомобилей и спецтехники, понимая, что для существенной части коммерческих автомобилей нет заменителей, и наш долг — быть первыми, кто предложит такую альтернативу. И, естественно, это касается прежде всего генераторов и стартеров как нашей профильной продукции. До середины 2023 года мы планируем радикально расширить предлагаемый ассортимент в этой части выпускаемой продукции.

❸ StartVOLT продолжает поддерживать команду Carville Racing в серии RDS GP. Сохраняется ли в текущей ситуации интерес к автоспорту в целом и дрифту в частности со стороны зрителей и спонсоров? Можно ли говорить о том, что, несмотря на все проблемы, индустрия автоспорта в стране развивается, а поддержка команд и соревнований помогает раскручивать бренд и привлекать к нему интерес?

— На мой взгляд, дрифт — это пока единственное автоспортивное

соревнование в России, собирающее огромное число фанатов и зрителей! COVID-19 и ограничения, связанные с ним, еще свежи в памяти, поэтому стремление увидеть живую заезды пилотов в очередной уикенд вполне естественно для многих автомобилистов и любителей этого спорта. Тем более что остальные виды развлечений (такие как кино или концертная жизнь), на мой взгляд, пока не могут предложить что-то выдающееся. А автоспорт и тем более дрифт — это драйв, эмоции, огонь. Он был популярен до всех тех негативных событий, что происходят сегодня, и я уверен, что зрительский интерес не только сохранится, но и увеличится в условиях дефицита привычных развлечений. В этом году наша команда участвует в обоих чемпионатах на территории России — RDS GP и RDS Europe. Мы любим дрифт и гордимся тем, что нам удалось стать частью этого сообщества!

❹



Легко и в короткие сроки изменить ситуацию на рынке запчастей не удастся

Константин Гуров,
«Авто-Компонент»



Роман Зубко

Насколько остра сегодня проблема дефицита автозапчастей в России? И как она изменилась с начала весны? С наличием каких деталей наблюдаются наибольшие трудности? Как изменились цены на запчасти и как на текущую ситуацию влияет логистика? Об этом и многом другом «Движку» рассказал генеральный директор ООО «Компания Авто-Компонент» Константин Гуров.



❖ **Константин, какова сегодня ситуация с наличием автозапчастей? Улучшилась или ухудшилась она по сравнению с началом весны текущего года и с какими категориями запчастей возникают наибольшие сложности?**

— Ситуация с наличием автозапчастей сейчас сложная. По сравнению с апрелем-маем она ухудшилась, особенно по тем брендам, которые ушли с рынка РФ. С другой стороны,

некоторые дистрибьюторы уже воспользовались возможностью, предоставленной государством, и обратились к потенциалу параллельного импорта. Но все-таки это не может полностью закрыть потребность рынка в товаре. Кроме того, качество деталей, попадающих в нашу страну по этому каналу, иногда вызывает сомнение.

Большие сложности в данный момент ощущают игроки рынка оригинальных запчастей. Нестабильная геополитическая

ситуация влияет как на присутствующие в России дилерские центры, так и на независимых игроков. Стоимость и сроки поставки OEM-запчастей постоянно растут. Вполне приличная ситуация сложилась с «расходниками» — исключение составляют, пожалуй, только эксклюзивные модели автомобилей, а об остальном ассортименте самых популярных товарных групп позаботились российские производители и наши партнеры из Китая и Турции.

❖ **Для каких автомобилей (как по происхождению бренда, так и по модельному ряду) сейчас проще купить запчасти, а для каких — сложнее?**

— Меньше проблем с запчастями для отечественных авто, наша компания занимается в том числе и этим направлением. Неплохо обстоит ситуация с запчастями для автомобилей азиатских брендов среднего ценового сегмента, прежде всего Kia, Hyundai, Mitsubishi, Nissan.

❧ Как менялись цены на запчасти с начала весны? На каком уровне они стабилизировались сейчас (и стабилизировались ли) по сравнению с январем-февралем? И каков ваш прогноз по дальнейшему развитию ситуации?

— В феврале на рынке была крайне нервная обстановка: дистрибьюторы были вынуждены поднимать цены, опасаясь роста себестоимости товара и логистических издержек в ближайшем будущем. По нашим оценкам, на различные товарные группы стоимость выросла от 30 до 150%. Клиенты дистрибьюторов, в свою очередь, предполагая возможность возникновения дефицита товара, стремились сформировать увеличенные товарные запасы, вызывая при этом ажиотажный спрос на рынке.

В апреле многие производители начали постепенную корректировку своего ценового предложения, майские дни были ознаменованы очередным снижением цен. Однако далеко не все иностранные бренды снизили цены до февральского уровня. В настоящий момент на отпускные цены производителей серьезное воздействие оказывают рост стоимости сырья и комплектующих, а также значительно выросшая логистическая составляющая.



Генеральный директор
ООО «Компания Авто-Компонент»
Константин Гуров

Уменьшение покупательской способности населения приводит к падению спроса, и не исключено, что производители и дистрибьюторы, стремясь сохранить объемы продаж, будут искать пути снижения ценового предложения. Поэтому я считаю, что сложившаяся экономическая конъюнктура не предполагает стабилизации рынка и говорить о постоянстве уровня цен в обозримом будущем, на мой взгляд, преждевременно.

❧ Запчасти каких категорий (и на какие автомобили) пользуются сейчас наибольшим спросом? Насколько востребованы оригинал и запчасти премиальных брендов?

— Из-за низкой покупательской способности населения ощущается повышенный спрос на товары экономсегмента. Что касается оригинала, можно сказать, что оригинальные запчасти пользуются спросом, поскольку их запасы в России резко сократились, а ввоз в страну новых партий крайне затруднителен. Спрос на премиальные бренды упал из-за значительного

увеличения цен, за исключением узлов и агрегатов, замена и установка которых сопряжена с высокой стоимостью работ. Также на рынке востребованы запчасти, которые являются сложными техническими изделиями, изготавливаются только одним производителем и, по сути, стали безальтернативными. Это, например, блоки управления, электронные датчики, электрика, элементы топливной системы.

❧ Какова сегодня ситуация в логистике? Удаётся ли выдерживать (и прогнозировать) сроки поставок? Какова ситуация со стоимостью перевозок, каковы прогнозы (будет ли улучшаться или ухудшаться ситуация к концу года)?

— На сегодняшний день логистическая составляющая вносит очень значительный вклад в стоимость запчастей. Несмотря на то что поставщики пытаются выполнять свои обязательства и соблюдать сроки поставок, жизнь вносит свои коррективы: сказывается и нарушение цепочек поставок, и проблемы с контейнерами, и повышение цен на топливо. Думаю, что легко и в короткие сроки нам не удастся изменить такое положение дел, а внешнеполитические экономические обстоятельства в любом случае продолжают оказывать серьезное влияние на рынок автозапчастей в целом.

❧





Роман Зубко

Российский авторынок в условиях санкций

Сеть СТО FIT Service и аналитическое агентство Gruzdev-Analyze подвели в рамках онлайн-конференции итоги совместного исследования российского рынка автомобилей, запчастей и послепродажного обслуживания в первом полугодии 2022 года. Мнения экспертов о том, как развивается рынок в текущих условиях и каковы его перспективы, — в материале «Движка».

Первичный авторынок: цены растут, продажи падают

По словам руководителя направления развития группы компаний «ТрансТехСервис» Александра Усольцева, в конце первого полугодия нынешнего года рынок начал демонстрировать первые признаки возвращения к восстановительному росту. Однако дальнейшие результаты показали, что падение продаж, скорее всего, еще не закончилось. «Динамика первой недели июля вновь вернулась к отрицательным значениям. Июньские показатели вроде бы говорили о том, что мы оттолкнулись от дна, но пока говорить о каких-то серьезных позитивных тенденциях преждевременно», — отметил эксперт.

Ежемесячные продажи новых автомобилей в России, как показывает статистика, в текущих условиях находятся в диапазоне от 25 до 40 тыс. По итогам года оценки разных экспертов предполагают падение продаж на 55–64% по сравнению с 2021 годом, что станет одним из самых низких показателей в современной истории нашего рынка.

**Рост цен,
падение продаж
и дефицит
оригинальных
запчастей**

«Самые худшие прогнозы по продажам автомобилей сбываются. В 2022 году парк гарантийных автомобилей сократится на 1–1,2 млн машин. Продажи автомобилей в этом году откатятся к уровню начала 2000-х,

но в то время и дилеров было меньше, чем сейчас», — рассказал в рамках конференции основатель аналитического агентства Gruzdev-Analyze Александр Груздев.

Для дилеров, по словам экспертов, это означает, что только за счет продаж новых машин «выжить» большинство из них не сможет. Количество официальных дилеров в итоге в нынешних условиях может сократиться на 40–50%. Чуть проще вести основную деятельность будет дилерам китайских брендов, считает руководитель проекта «Автомаркетолог» и член совета директоров Fresh Auto Олег Мосеев. Доля же последних будет только расти.

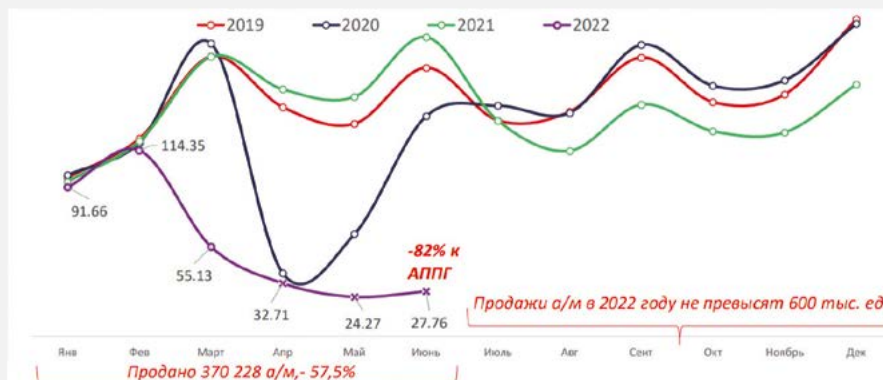
«Сегодня только ленивый не пошел открывать китайский автомобильный дилерский центр — там сейчас очереди, как на Пушкинской в «Макдоналдс», когда он впервые открылся. Скоро каждый второй новый автомобиль, проданный в России, будет китайским», — отметил О. Мосеев.

Для покупателей же одним из самых заметных последствий нынешних проблем станет дальнейший рост цен на машины. Во втором квартале текущего года, например, рост цен на китайские автомобили составил порядка 50%, что же касается брендов, приостановивших бизнес в России, то по ним рост был в диапазоне от 50 до 250%. «Учитывая ограниченное предложение, вряд ли стоит ожидать снижения цен. Исключение могут составить китайские бренды. Но только в том случае, если один из ключевых игроков не выдержит и снизит цены», — прогнозирует О. Мосеев.

Послепродажное обслуживание: гарантия действует, но с запчастями проблемы

По словам участников конференции, гарантийные обязательства российские автодилеры в текущих условиях продолжают нести, но есть

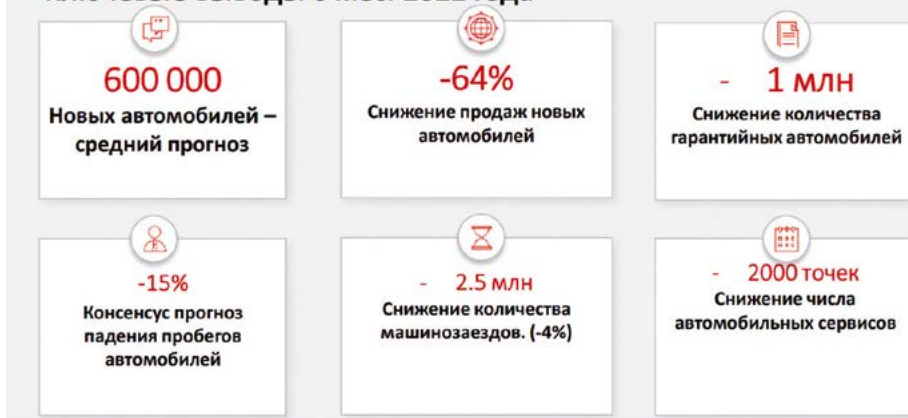
— Продажи автомобилей в РФ за 2019–2022 гг. в динамике (тыс. шт.)



— Поведение покупателей



— Ключевые выводы 6 мес. 2022 года



— Общий дефицит запчастей на СТО



GRUZDEV-ANALYZE X FITSERVICE

Copyright Gruzdev-Analyze

рассказал Александр Усольцев из ГК «Транс-ТехСервис».

Зато работать с ними умеют независимые СТО, отмечает Олег Мосеев. «У независимых автосервисов неоспоримо есть фора в работе с неоригинальными запчастями, а особенно большая фора — у сетевых автосервисов, но здесь, как и всегда, будет играть роль известная поговорка: пока гром не грянет — мужик не перекрестится. От безысходности дилеры будут активно идти в сегмент использования неоригинальных запчастей», — прогнозирует эксперт.

Что же касается оригинальных запчастей, то ситуацию с их поставками О. Мосеев назвал «удручающей», отметив, что наиболее серьезные перебои возникают в сегменте кузовных деталей. В целом дефицит запчастей, по мнению экспертов — участников конференции, нарастает, поскольку большинство дистрибьюторов приостановило поставки. Параллельный импорт носит точечный характер; поставщики активно ищут новые каналы ввоза деталей в РФ через третьи страны, из-за чего логистическое плечо возрастает до невиданных прежде размеров. Некоторые эксперты отмечают, что случаи, когда клиенты СТО заказывают запчасти самостоятельно, стали отнюдь не редкими.

На общем фоне есть исключения по маркам автомобилей: в частности, с запчастями для Toyota и других японских машин ситуация явно лучше, чем с деталями для Mercedes-Benz, Jaguar Land Rover и других европейских брендов. По информации «Движка», чуть лучше ситуация с запчастями и для некоторых французских автомобилей (Peugeot и Citroen), а вот с деталями на Renault в ближайшее время ожидаются серьезные проблемы.

Что будет дальше?

Главными последствиями дефицита запчастей и высокой инфляции в стране станут, по мнению Александра Груздева, активное использование б/у деталей, более частые угоны машин для разбора на запчасти, кроме того, весьма распространенным окажется бизнес по восстановлению запчастей.

Что же до классических автосервисов, то, согласно прогнозу Gruzdev-Analyze, выживут не все. «На основе первого полугодия 2022 года можно сделать прогноз, что продажи новых автомобилей к концу года не превысят 600 тыс. штук, тем самым продажи упадут на 64%. На 1 млн уменьшится количество гарантийных авто. При сокращении на 15% среднего пробега по сравнению с прошлым годом снизится на 2,5 млн количество машинозаездов, что приведет к сокращению примерно 2 тыс. автосервисов по стране», — заявил основатель аналитического агентства.



трудности со сроками их исполнения, поскольку наблюдаются перебои в поставках оригинальных запчастей. При этом действующий закон о правах потребителя четко регламентирует срок гарантийного ремонта, и корректировка в сторону его увеличения пока нет.

Одним из способов решения проблемы может стать (а зачастую — уже становится) применение дилерами «неоригинала». Дилеры,

по словам экспертов, имеют сейчас больше, чем прежде, свободы в применении неоригинальных запчастей. «Рост доли неоригинальных запчастей в общих продажах составил от 20 до 50%. При этом дилеры всячески пытаются сохранить уровень маржи в деньгах на неоригинальных деталях. Проблема в том, что дилеры пока еще не научились продавать такого рода запчасти и работать с ними», —

За год-полтора мы сможем удвоить свои продажи!

Евгений Бедняков,
Parts-Mall

Каким стал российский рынок запчастей на фоне катаклизмов в экономике? Как изменилось поведение покупателей и какого рода детали стали наиболее востребованными? Как поставщикам удастся стабилизировать цены и наращивать объемы продаж? Об этом и многом другом «Движку» рассказал коммерческий директор ООО «Партс-Молл СНГ» Евгений Бедняков.

❶ Евгений, как бы вы охарактеризовали текущую ситуацию на рынке автозапчастей в России? И какую нишу занимает сейчас на нем Parts-Mall?

— Очевидно, что ситуация на рынке изменилась, но для нас, компании Parts-Mall, она изменилась в лучшую сторону, поскольку отказ (по понятным причинам) многих наших прямых конкурентов из Европы и Японии от поставок товара на российский рынок привел к значительному росту спроса на так называемый не корейский ассортимент — запчасти для автомобилей не корейских марок. Ранее мы позиционировали себя как специалистов прежде всего по корейским машинам, и так оно и есть: это по-прежнему наша основная специализация. Но сейчас мы видим, что в случае со многими запчастями — такими как фильтры, тормозные колодки, щетки стеклоочистителя и другие детали, где один типоразмер подходит на многие автомобили, — у нас начался рост продаж в не корейском ассортименте, исчисляемый порой десятками процентов!

❷ Какие запчасти наиболее востребованы сегодня на рынке и как Parts-Mall планирует развивать свой ассортимент? Какие новинки



появились в последнее время и планируются к выходу на рынок?

— В целом наш ассортимент уже хорошо развит: у нас 44 товарные группы и из наших деталей можно собрать практически целый автомобиль! У нас есть не только расходники, но и, например, детали двигателя (в том числе так называемые глубокие детали), детали экстерьера и интерьера (например, датчики, кнопки, стеклоподъемники). Ассортимент очень широкий, и любой дистрибьютор всегда сможет найти для себя то, что необходимо именно ему.

Что же касается спроса на рынке в текущей ситуации, то многое зависит от того, на каком именно автомобиле ездит потребитель, но есть и общие тенденции: цены выросли, оригинальные запчасти для многих марок стали недоступны. Между тем людей у нас очень долго



Коммерческий директор
ООО «Партс-Молл СНГ»
Евгений Бедняков

убеждали в том, что надо брать именно оригинал, а то получишь «деталь от Франкенштейна». Хотя многие профессионалы рынка Aftermarket знали, что скрывается порой за этим

оригиналом, но до поры до времени мы не были услышаны рынком. Сейчас мнение потребителей начало разворачиваться в другую сторону, хотя и не от хорошей жизни: если, например, фильтр, который раньше стоил рублей пятьсот-шестьсот, стал стоить больше трех тысяч, люди волей-неволей начинают искать аналоги. Я уж не говорю о владельцах машин BMW и Mercedes... Но мы и им можем помочь: мы уже 15 лет на рынке и по-прежнему уверены в качестве своей продукции!

❸ То есть тенденция смены приоритетов потребителей от оригинала к аналогам, от премиальных аналогов к деталям средней ценовой категории для вас очевидна...

— В целом — да, но некоторые заходят по этой цепочке и дальше, как, собственно, все происходит и на автомобильном

рынке: новые корейские автомобили переходят уже чуть ли не в сегмент Luxury, китайские становятся «средним классом», а в массовой категории остается считанное количество моделей, на которых и концентрируется основной спрос. Ну и дай бог, чтобы отечественный автопром смог возродиться в каком-то новом для себя качестве и закрывать тот бюджетный сегмент, в котором он всегда выступал. Это тоже очень важный сегмент рынка.

Также и в запчастях: корейские детали — это теперь практически Luxury!.. А население у нас, мягко говоря, не богатеет. Хотя мы цены не поднимали, пока держимся — здесь надо отдать должное руководству Parts-Mall. У нас не было такого, как у ряда немецких или итальянских поставщиков, когда на фоне резких скачков валютного курса устанавливался порой абсолютно грабительский внутренний курс. Он мог быть и 160–170 рублей при официальном около ста, причем держался месяцами даже после укрепления рубля! В нашем случае никто себе такого не позволяет. Более того, у нас есть так называемый рублевый склад, который постоянно пополняется, за счет этого мы и не улетаем куда-то вверх со своим предложением от средневзвешенного

спроса на запчасти с точки зрения той покупательской способности, которая есть у людей сейчас.

❷ Какова сейчас ситуация в логистике на тех направлениях, по которым вы работаете: есть ли перебои в сроках поставок, стабилизировались ли цены на перевозки, что говорят логистические компании о ближайших перспективах?

— Прежде всего нужно отметить, что проблемы в логистике начались не с наступлением нынешнего кризиса, а еще со времен пандемии. Весь прошлый год отрасль тоже лихорадило, цены на перевозки все время росли. Нынешней же весной, напротив, произошла некоторая стабилизация, а цены в какой-то момент даже понизились, поскольку определились те компании, которые продолжают перевозить продукцию. В Корею есть перевозчики и поставщики, которые отказались работать на российском направлении, но есть и те, кто

не прекращал отгрузки. Среди них — и те, с кем мы работаем уже много лет. За счет этого мы можем сейчас выстраивать даже чуть более доступную по цене логистику по сравнению с тем, что было в конце прошлого года. Что же касается сроков, то спрос сейчас выше, чем раньше, и какие-то отдельные перебои могут случаться только в связи с ограничениями по производственным мощностям. Но эти ограничения не носят глобального характера.

❸ Каков ваш прогноз на 2022 год? Многие экономисты говорят, что осенью ситуация в экономике может ухудшиться. Согласны ли вы с такой оценкой и что будет с рынком запчастей и компонентов во втором полугодии?

— Рынок запчастей, скажем так, никуда не уйдет, поскольку потребность в передвижении — а следовательно, и в запчастях, и в ремонте — только усилится. Автомобиль дает свободу передвижения, и мы стараемся, по сути, сохранить эту свободу

для потребителей. Соответственно, если компания останется в той рыночной нише, в которой она находится, и не будет каких-то новых геополитических потрясений — не будет и никаких обвалов на рынке. Мы рассчитываем, что за год-полтора сможем удвоить объемы продаж.

Что же касается поведения покупателей, то оно в ближайшее время будет тем же, что и сейчас, если будет возможность поддерживать нынешний уровень жизни. Будет больше внимания к какому-то срочному ремонту, а вот серьезный ремонт, требующий существенных затрат, люди станут откладывать на долгий срок. И эта тенденция будет прослеживаться в течение как минимум года.

Мы же будем находить для покупателей определенные решения в ключевом для них бюджетном сегменте. С тем чтобы по таким группам, как распределительные и коленчатые валы, стартеры, генераторы, конденсеры, система охлаждения, то, что, как правило, было востребовано только через оригинал, стало доступно в качестве бюджетного решения от тех же производителей, которые все это и изготавливали, но раньше поставляли исключительно как оригинальное оборудование. Такой нам представляется миссия нашей компании, и это то, что мы делали все эти годы на российском рынке!

❹



Renault Koleos вновь стал доступен для покупателей из РФ



Белорусское представительство Renault объявило о старте продаж кроссовера Renault Koleos, который можно купить за российские рубли с полным пакетом необходимых документов для постановки на учет в России.

В России Koleos продавался с 2017 по 2020 год, но особой популярности не снискал: с начала 2019-го было продано лишь 960 машин. Весной 2021 года должны были начаться поставки обновленных «Колеосов», но из-за повышения утильсбора французы приняли решение убрать нелокализованную модель из российской гаммы.

И вот теперь де-факто Koleos к нам вернулся, причем в топовой комплектации Premium Plus — с отделкой салона кожей Nappa, 8,7-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы R-Link 2, «музыкой» Bose, панорамной крышей, передними креслами с памятью, массажем и вентиляцией и др.

Под капотом установлен бензиновый «атмосферник» объемом 2,5 литра (171 л. с., 233 Нм), знакомый нам по родственному Nissan X-Trail, он работает в связке с клинцепным вариатором и системой полного привода All Mode 4x4-i с электромагнитной муфтой в приводе задней оси.

За такой «Колеос» в Белоруссии просят 3 590 000 (российских) рублей. Для сравнения, цена на X-Trail в топовой комплектации и с таким же мотором у дилеров в России составляет 3 651 000 рублей, а Outlander третьего поколения в «максималке» обойдется уже в 4 069 000 рублей ■

Проще простого: названа цена на «антисанкционную» Lada Niva Legend

АвтоВАЗ начал продажи второй модели в упрощенной версии Classic'22 — без антиблокировочной системы, подушек безопасности и ряда других импортных компонентов.

У такой «Нивы» нет антиблокировочной системы, модуля ЭРА-ГЛОНАСС, единственной боковой подушки безопасности и преднатяжителей ремней, а двигатель соответствует экологическому классу «Евро-2». Под капотом — прежний 8-клапанный мотор 1,7 литра (83 л. с., 129 Нм) в связке с 5-ступенчатой «механикой» и системой постоянного полного привода.

Комплектация Classic'22 также сохранила гидроусилитель руля, электростеклоподъемники передних дверей, крепления для детских сидений ISOFIX, дневные ходовые огни, бортовой компьютер, 16-дюймовые штампованные колесные диски, стальную защиту картера и аудиоподготовку.

Без учета опций и дилерского допоснащения стоимость машины составляет 796 500 рублей, то есть на 22,4 тыс. рублей меньше, чем просят за «Ниву» с полным набором необходимых прежде систем безопасности ■



Европейские рамные внедорожники Toyota смогут ездить на биотопливе

Внедорожник Toyota Land Cruiser (известный в России как Land Cruiser Prado) и пикап Hilux в версиях для Западной Европы с 2023 года будут адаптированы для использования топлива HVO100.

Топливо HVO100 (Hydrated Vegetable Oil — гидрированное растительное масло) представляет собой неископаемое горючее из возобновляемых источников и соответствует европейскому стандарту EN15940 для парафинового дизельного топлива. Цетановое число такого топлива — более высокое, чем у стандартного дизельного, кроме того, в HVO100 содержится меньше серы и ароматических соединений.

Land Cruiser и Hilux в модификациях, адаптированных для использования топлива HVO100, начнут выпускаться с первого квартала 2023 года. Такие автомобили официально будут доступны только в Западной Европе. Сегодня в европейской линейке Toyota работать на HVO100 могут только коммерческие вэны семейства Proace.

В настоящее время сеть АЗС в Европе, где можно заправиться топливом HVO100, насчитывает около тысячи станций на территории таких стран, как Бельгия, Дания, Финляндия, Эстония, Латвия, Литва, Нидерланды, Норвегия и Швеция. Предполагается, что к 2030 году годовой объем производства этого топлива достигнет 15,5 млн тонн (сейчас — 4 млн) ■



В Chery рассказали о двигателе для российского кроссовера Omoda C5

Компания «Чери Автомобили Рус» опубликовала технические характеристики кроссовера Omoda C5 в версии для России.

Новый Omoda C5, как сообщает пресс-служба компании, будет оснащаться в нашей стране турбомотором 1.5T, развивающим мощность 147 л. с. и максимальный крутящий момент 210 Нм.

Двигатель оснащается турбокомпрессором Garrett (Honeywell) и системой двойной коррекции фаз газораспределения, поставляемой BorgWarner. На пик тяги мотор выходит при 1750 об/мин и выдает ее вплоть до 4000 об/мин; при этом 80% максимального момента доступны в диапазоне от 1350 до 5500 об/мин.

Агрегируется двигатель с вариатором CVT25, рассчитанным на максимальный крутящий момент 250 Нм. В конструкции коробки применяются, в частности, независимая гидравлическая система, стальной ремень Bosch, повышающий, по данным производителя, КПД трансмиссии до 92,5%, а также лопастной насос с регулировкой потока. С места до «сотни» Omoda C5 1.5T способен разогнаться за 9,9 секунды, максимальная скорость автомобиля 195 км/ч. Двигатель может потреблять «92-й» бензин.

Новый Omoda C5 построен на модульной платформе T1X концерна Chery. Передняя подвеска на C5 — на основе стоек McPherson, задняя — полунезависимая, пружинная, с гидравлическими телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости.

В России Omoda C5 поступит в продажу до конца осени 2022 года. Официальные цены будут объявлены позже ■



Honda рассекретила новый CivicType R

Компания HondaMotor опубликовала первые официальные фотографии «заряженного» хэтчбека Civic Type R нового поколения и раскрыла некоторые данные о технической начинке автомобиля.

В целом это все тот же сдержанный внешне стандартный «Сивик»; спортивный характер выдают иные бамперы и радиаторная решетка, строенные патрубки выхлопной системы и выразительный (но не агрессивный) аэродинамический обвес: пороги, диффузор и антикрыло, смонтированное на литых алюминиевых кронштейнах.

Все нововведения в дизайне, как заявляют в Honda, имеют не только эстетическую, но и сугубо практическую направленность. Так, например, обновленные радиаторная решетка и воздухозаборник в переднем бампере вкупе с модернизированным радиатором улучшили работу термосистемы двигателя, особенно при высоких нагрузках. Новый Type R также получил тормозную систему Brembo с усиленными механизмами и двухсоставными дисками.

Под капотом нового Civic Type R — турбомотор семейства VTEC с переработанными турбокомпрессором и системой выпуска. Агрегируется мотор, как и прежде, с 6-ступенчатой механической коробкой передач. Точные характеристики двигателя официально пока не разглашаются — в «Хонде» заявляют лишь, что литровая мощность мотора окажется самой высокой в классе. И отмечают, что в процессе ходовых испытаний новый Civic Type R уже установил новый рекорд трассы «Сузука» в Японии для переднеприводных автомобилей.

На рынок новый хот-хэтч выйдет не в юбилейном для Civic и версии Type R 2022 году (нынешним летом компания отмечает 50-летие модели Civic и 25-летие модификации Type R), а только в следующем. В Европе первые покупатели получат свои машины в начале 2023-го ■



В России представили Exeed TXL с 2-литровым турбомотором

Кроссовер Exeed TXL получил топ-версию Sport Edition с более мощным двигателем и расширенным набором опций.

У версии Sport Edition мотор 2.0 T-GDI с двумя верхними распредвалами и непосредственным впрыском от флагманского VX, но «задушенный» ради сохранения семейной иерархии: тут он настроен на 197 л.с. и 375 Нм, хотя российские VX развивают 249 л.с. и 385 Нм. Поэтому и разгонная динамика у «спортивного» TXL хуже, чем у более тяжелого собрата: 9 секунд до 100 км/ч вместо 8,5 секунды.

При этом тормоза и подвеска остались без изменений. Отличить Sport Edition позволяют лишь выкрашенные в красный цвет тормозные суппорты и «кочерга» селектора роботизированной «механики» Getrag. Палитру экстерьеря дополнили два новых оттенка: «Галактический серый» (на фото) и «Эклипс».

В дорогах TXL реализован полноценный обогрев сидений (не только подушка, но и спинка), также появились выдвижная подножка, автоматическая настройка зеркал при движении задним ходом, встроенный видеорегиистратор, две зарядки Type C (по одной на каждом ряду) и полноразмерная запаска. Передние стекла получили усиленную шумоизоляцию, а задние — тонировку.

С учетом всех нововведений цена автомобиля выросла на 400 тыс. рублей относительно предыдущей топ-версии Flagship: за TXL в комплектации Sport Edition просят 4 649 900 рублей без учета скидок ■

Седан Toyota Crown превратился в глобальное семейство автомобилей

Корпорация Toyota Motor представила модель Crown нового поколения. Впервые в своей истории автомобиль будет выпускаться в четырех версиях и выйдет на мировой рынок.

Классическим седаном останется только один из автомобилей новой линейки — остальные будут иметь «гены» кроссоверов. В семейство Crown Series войдут кросс-седан (он выйдет на рынок первым), обычный седан, а также «приподнятые» хэтчбек и универсал.

Кросс-седан длиной 4930 мм (на 45 мм длиннее Camry) построен на фирменной «глобальной» платформе TNGA; в передней подвеске автомобиля применены стойки McPherson, сзади стоит «многорычажка». В салоне новинки главенствующее место на центральной консоли занимает 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы, перед глазами водителя — цифровая приборная панель с той же диагональю.

Новый Crown будет оснащаться двумя гибридными силовыми установками. В состав первой войдут 2,4-литровый турбомотор и система eAxle, в основе второй — 2,5-литровый «атмосферник»; в обеих системах применены никель-гидридные аккумуляторные батареи. Двигатель 2.4 будет работать в паре с гибридной трансмиссией, разработанной совместными усилиями компаний Aisin, Denso и BluENexus. Коробка передач, получившая название 1-motor Hybrid Transmission, объединяет в компактном корпусе новую трансмиссию Direct Shift-6AT, электромотор и инвертер.

В Японии продажи кросс-седана Crown Crossover type начнутся осенью нынешнего года. В дальнейшем автомобиль выйдет на рынки примерно 40 стран и регионов мира ■



GAC GS5 скоро вернется в Россию

Спустя восемь месяцев после прекращения поставок в Россию кроссовер GAC GS5 снова поступит в продажу: первые машины заметили на корпоративной стоянке бренда.

Как стало известно portalu «Китайские автомобили», вместе с флагманскими GS8 в последнюю экспортную партию попали и GS5 — причем в неизменном виде. Версия для домашнего рынка уже подверглась модернизации (и даже сменила название — теперь это GAC Trumpchi GS4 Plus), но в России модель по-прежнему будет предлагаться исключительно с 1,5-литровым турбомотором (137 л. с., 216 Нм), 6-ступенчатым «автоматом» Aisin и передним приводом.

Однако машины в базовой версии Comfort с «механикой» и следующей за ней Elite к нам возить перестанут, сообщили изданию в представительстве бренда. Кроссовер будет доступен только в комплектациях Luxe (от 2 409 000 рублей) и Premium (от 2 559 000 рублей) с 7-дюймовой цифровой «приборкой», 18-дюймовыми дисками, матричными светодиодными фарами, двухзонным климат-контролем и индукционной зарядкой смартфона.

В топ-версии к этому перечню добавятся адаптивная оптика, панорамная крыша с люком, зеркало заднего вида с автоматической регулировкой и автозатемнением, система контроля слепых зон, шторки безопасности и другое оборудование ■



На Lada Granta снова начали устанавливать кондиционер

Ближе к концу лета упрощенная Lada Granta получила обратно одну из опций, от которой ранее отказались из-за дефицита импортных комплектующих, — кондиционер.

Сборка «антисанкционных» Granta на заводе в Тольятти идет с первой половины июня. Напомним, из-за дефицита импортной электроники на фоне санкций против России машина выпускается в упрощенной комплектации Classic'22 — без блока ABS, подушек безопасности и преднатяжителей ремней. Среди неожиданных жертв оказалась система кондиционирования воздуха — ее для упрощенной «Гранты» поначалу не предлагали даже за доплату.

Однако кондиционер является одной из самых популярных опций для самого доступного автомобиля в России — по статистике АвтоВАЗа, за него предпочитают доплатить примерно 80% покупателей. И теперь они снова могут это сделать, вот только прибавка немаленькая.

Так, упрощенный седан с кондиционером обойдется в 745 900 рублей, то есть сразу на 67,6 тыс. рублей дороже, чем такая же машина с «печкой» и вентилятором. К слову, аналогичный седан в «полноценной» комплектации Classic с пакетом опций Optima (кондиционер + обогрев зеркал) доступен за 793 500 рублей.

Лифтбек с кондиционером оценен в 765 900 рублей (прибавка — те же 67,6 тыс. рублей), а кросс-универсал Granta Cross — в 811 900 рублей, то есть в последнем случае кондиционер оказался еще на 2 тыс. рублей дороже ■



НАДЕЖНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ КАЖДОГО ПОВОРОТА

Амортизаторы
и опоры амортизаторов,
пневмоподвеска, пружины подвески

CONTROLTORR.DE



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



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



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



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



CARBERRY.

Performance for value

Гибридный кроссовер Chery Tiggo 8 Pro e+ появится в России в 2023 году



Компания Chery готовит премьеру первой модели с гибридной силовой установкой для российского рынка.

Премьера машины для китайского рынка (там она носит имя Tiggo 8 Plus Kunpeng e+) состоялась на автошоу в Чэнду в 2021 году. Как и представленный у нас недавно Tiggo 8 Pro Max, автомобиль оснащен системой полного привода с муфтой на задней оси.

Главное отличие от «Про Макса» — в гибридной силовой установке, состоящей из бензиновой «турбочетверки» 1.5 SQRE4T15C (156 л. с., 230 Нм) и двух электромоторов мощностью 125 кВт каждый. Под полом установлена тяговая батарея емкостью 19,27 кВт·ч, которая обеспечивает до 100 км запаса хода в полностью электрическом режиме.

Трансмиссия DHT собственной разработки Chery имеет девять режимов работы и может задействовать электромоторы отдельно от ДВС. В зависимости от скоростных интервалов (0–20, 20–100 и 100+ км/ч) предусмотрены различные соотношения совместной работы всех трех двигателей кроссовера.

Пиковая мощность установки в 326 л. с. и максимальный крутящий момент в 565 Нм позволяют Tiggo 8 Pro e+ разогнаться до 100 км/ч за 7 секунд, при этом заявленный расход топлива в смешанном цикле составляет всего 1 л/100 км.

Первым зарубежным рынком для модели станет Бразилия, а в 2023 году гибридный Tiggo 8 Pro e+ доберется и до российских дилеров Chery. В Китае цены на машину в базовой пятиместной комплектации Urban стартуют с отметки в 155,8 тыс. юаней (1,35 млн рублей), а трехрядная версия Comfort оценена в 171,8 тыс. юаней (1,49 млн рублей) ■

Новый Kia Sportage оценен в рублях

Компания Kia объявила цены и комплектации кроссовера Sportage нового поколения для российского рынка.

Стартовая цена нового Sportage составляет 2 849 900 рублей. За указанную сумму покупателю предложат переднеприводный автомобиль с бензиновым атмосферным мотором 2.0 MPI мощностью 150 л. с. и «механикой».

В базовую комплектацию Classic входят светодиодные дневные ходовые огни, шесть подушек безопасности, комплекс систем активной безопасности, системы помощи при спуске с горы и старте на подъеме, система курсовой устойчивости прицепа, передние и задние электростеклоподъемники, круиз-контроль, электропривод и обогрев зеркал, подогрев передних сидений, 17-дюймовые легкосплавные диски, кондиционер, мультимедийная система с 8-дюймовым дисплеем и 6 динамиками, система выбора режима движения Drive Mode Select.

Переднеприводный Sportage 2.0 с «автоматом» в почти аналогичной комплектации (с системой климат-контроля вместо кондиционера) стоит на 100 тыс. рублей дороже. Цены на полноприводные автомобили начинаются с отметки в 3 069 900 рублей — в такую сумму оценен 2,0-литровый кроссовер с МКП в исполнении Comfort. Аналогичная комплектация с полным приводом и «автоматом» доступна по цене от 3 129 900 рублей.

Новый Sportage доступен также с более мощным двигателем 2.5 GDI (190 л. с.), работающим в связке с автоматической коробкой передач и системой полного привода; цены на 2,5-литровые версии стартуют с отметки в 3 464 900 рублей за автомобиль в исполнении Luxe. Самый же «навороченный» Sportage с мотором 2.5 GDI в комплектации X-Line+ оценен в 4 039 900 рублей ■



Новый Haval Dargo доехал до Петербурга



В Санкт-Петербурге состоялась презентация нового кроссовера Haval Dargo для покупателей и прессы.

Мероприятие проходило в дилерском центре «Хавейл Север» на Коломяжском проспекте — новом автосалоне группы компаний «Аларм-Моторс», открывшемся весной нынешнего года. В линейке салонов холдинга это второй дилерский центр Haval.

Официально продажи нового Dargo стартовали около двух месяцев назад; за это время, как сообщили корреспонденту «Движок» представители «Аларм-Моторс», компания сформировала внушительный портфель заказов: покупатели проявляют к автомобилю весьма высокий интерес и со временем он не снижается.

Что же касается поставок, то производителю, по словам специалистов «Хавейл Север», удалось в последнее время их наладить — сбоев и дефицита машин пока не наблюдается.



Новый Dargo в версии для России выпускается, напомним, на заводе Haval в Тульской области, который, как и большинство предприятий подобного рода, не избежал приостановок производства на фоне известных геополитических событий.

Конструктивно Haval Dargo адаптирован под российские климатические и дорожные условия: в частности, дорожный просвет автомобиля — 200 мм, емкость бачка стеклоомывателя увеличена до 4,5 литра; в список доступного для кроссовера оснащения входят электрообогрев передних и задних сидений, руля, боковых зеркал, лобового стекла (по всей поверхности) и форсунок омывателя.

Под капотом нового Dargo — 2,0-литровый турбомотор мощностью 192 л.с., аналогичный тому, что устанавливается на кроссоверы Haval семейства F7/F7x, с 7-ступенчатым «роботом» с двойным сцеплением. Привод — передний или полный (в зависимости от комплектации).

Базовый переднеприводный автомобиль стоит в России от 3 199 000 рублей, цены на пол-



ноприводные версии начинаются с отметки 3 399 000 рублей.

За самый «навороченный» Dargo дилеры попросят не менее 3 749 000 рублей.

В автоцентрах «Аларм-Моторс», по данным группы компаний, на данный момент наиболее востребованы среди покупателей Dargo две «старшие» комплектации: Premium (от 3 599 000 рублей) и Tech Plus (от 3 749 000 рублей).



Geely Coolray



Александр Ефимкин

Если бы в нашей стране автомобильные права выдавали с 13 лет, за Coolray стояли бы очереди. Агрессивный обвес с имитацией карбона, «18-е» диски, большой задний спойлер и сразу четыре выхлопных патрубка — «Кулрей» очень хочет нравиться тем, кому едва ли

можно за руль. Дизайн создавала студия Geely в Шанхае, но команда была интернациональная, под предводительством Гая Бергойна, который одно время помогал Питеру Хорбери в Volvo.

Экстерьер — дебютная работа молодого англичанина Джейми Барретта. Первый абзац этого текста емко выражает отношение британца к автодизайну, но еще лучше это делает сам Coolray. По словам маркетологов, машина ориентирована на космополитичную молодежь и молодые семьи

и призвана «стать продолжением их личности». Они-то вряд ли станут задумываться над способностью аэродинамической накладки на переднем бампере направлять встречный воздух куда надо. А вот нам эти наплывы глухих сплиттеров кажутся дешевым способом привлечь внимание: штатные бамперы «Кулрея» намного лаконичнее и не создают лишних завихрений.

Да и спойлер — бутафорский. В Geely даже нашли неожиданное объяснение его применению:

Компактные переднеприводные кроссоверы — что может быть скучнее? Вылепленные из седанов обмылки, променявшие сбалансированную рулежку на несколько сантиметров клиренса и пару лишних литров в багажнике! Пресно, однообразно, но с голоду не помрешь: тест-драйвы таких машин сродни дегустации армейского сухпайка. При этом любую попытку разбавить унылый императив формулы «локализация + унификация = успех» наш рынок до недавних пор встречал в штыки: самородки вроде Opel Crossland и Peugeot 2008 покинули Россию ни с чем, а последним ярким пятном (и на дорогах, и в статистике продаж) стал еще докризисный Nissan Juke. Но спасти российский B-SUV-сегмент от синдрома хронической скуки внезапно взялись китайцы. Мы провели две недели в компании Geely Coolray, чтобы в конце концов подтвердить простую истину: не только прагматизм, но и смелость иногда берет города.

**Юношеский
максимализм**





массивное антикрыло, дескать, не для прижимной силы, а чтобы заднее стекло не пачкалось! (Но зачем тогда дворник?) И это не говоря уже про излюбленную китайскими автоконcernами пленку «под карбон», которой в нашем Coolray залеплено все, до чего могут дотянуться руки. Бороться с китчем можно только двумя способами: а) купить машину в базовой комплектации Comfort (и поступиться львиной долей опций); б) копить на Tugella.

Облик российских «Кулре-ев», к слову, уже не очень-то и Cool. В Китае модель с именем Vin Yue (можно перевести как «желанный гость») появилась еще в 2018 году и уже успела обновиться дважды. Первый рестайлинг принес 12,3-дюймовый дисплей на передней панели, а недавняя более глубокая модернизация вместе с новыми фарами и бамперами подарила модели «турбочетверку» BHE15 от компании Autogay. У локализованных в Белоруссии кроссоверов ничего этого нет, и к нам модель поставляется в «первозданном» виде, с трехцилиндровым мотором 3G15TD и 7-ступенчатым преселективным «роботом» с двумя сцеплениями.



И все же силовой агрегат Geely Coolray — главное, что есть в этой машине. Полторалитровый турбомотор с непосредственным впрыском топлива Volvo одно время ставила на XC40, но здесь мощность снижена до «подналоговых» 150 л.с. Якобы снижена. Дело в том, что паспортная отдача «Кулрея» — давний секрет Полишинеля. Тот же самый мотор в Atlas Pro выдает уже 177 «лошадок», как и «турботройки» для домашнего рынка. Даже крутящий момент китайцы менять не стали и вписали в российское ОТТС «честные» 255 Нм. Улавливаете суть? Неудивительно, что менее мощный на бумаге Coolray набирает «сотню» на полторы секунды быстрее «Атласа» — причина не только в массе автомобиля и настройках коробки, но и в банальной попытке сэкономить клиенту пару-тройку тысяч рублей.

Над интерьером паркетника работали две девушки. Конг Мей Сонг создавала облик салона, а Гу Миан занималась подборкой материалов отделки (малиновая передняя панель с фальшивой строчкой — это ее рук дело). Корейка рассказывает, что убранство машины вдохновлено «Звездными войнами» и копиями реактивных истребителей. «Парящий» центральный тоннель выполнен в духе все того же Volvo, а диагональные кнопки с серебристыми вставками — уже попытка цитировать Porsche. Руль и джойстик трансмиссии (а также стилистические решения вроде переходящих в дверные ручки поручней) у Coolray унифицированы с «Атласом».

В силу того, что наша редакция расположена в Санкт-Петербурге, журналы о мебели скоро смогут приглашать нас в качестве экспертов в выборе кресел. Практически каждая из попавших к нам машин дважды совершает 700-километровый бросок между двумя столицами, поэтому мы избавлены от необходимости делать поспешные выводы о профиле спинки и набивке подушки после пары часов за рулем. Хотя мой метод тоже очень простой: чем меньше осталось до Белокаменной в момент, когда позвонок потребовал отдыха,



тем удобнее сиденье. В случае с Coolray до столицы не хватило примерно 50 км — очень неплохо. Гораздо лучше, чем в случае с иными машинами класса, а то и двумя выше.

А еще «Кулрей» без труда увезет четверых: «сам за собой» при росте 192 см я усаживаюсь с комфортным запасом в коленях, да еще и двухступенчатый раздельный подогрев для задних пассажиров китайцы не пожалели. Правда, климат-контроль у кроссовера — лишь однозонный.

Расслабленная поза задних ездоков — результат расстановки приоритетов: право бороться за кошелки заядлых дачников Coolray оставил другим. Багажник вмещает только 330 литров, но компоновка отсека — почти правильная. К тому же погрузочная высота сравнительно невелика, а широкий проем без труда позволил погрузить шоссейный велосипед (привет, Arkana!).

Под запуск мотора оживают оба экрана — цифровая «при-

борка» и центральный тачпад. У нас топовая версия Flagship Sport, напичканная электроникой, словно R2-D2: панорамная крыша с люком и шторкой, камеры кругового обзора, встроенный видеорегистратор и система автоматической парковки — и все это в машине за цену, как у Renault на платформе B0!

На чем сэкономили? Во-первых, на подвеске. Спереди здесь — стойки Макферсон, но сзади установлена простая полузависимая торсионная балка (платформа BMA позволяет использовать «многорычажку»). Во-вторых, на шумоизоляции, хотя в этом сегменте нет по-настоящему тихих машин. В-третьих, и это главное, китайская резина Linglong Green-Max 4x4 помножила на ноль все попытки инженеров Geely сделать драйверский компакт-кросс.

В крутом повороте Coolray превращается в C-3PO. В ответ на движение рулем передние колеса проскальзывают и несут

машину наружу, а покрышки скулят что-то на китайском (уж не знаменитое ли “We’re doomed”?). Настройки подвески тоже вносят свою лепту: излишне мягкая ходовая быстро убивает интерес к активной езде.

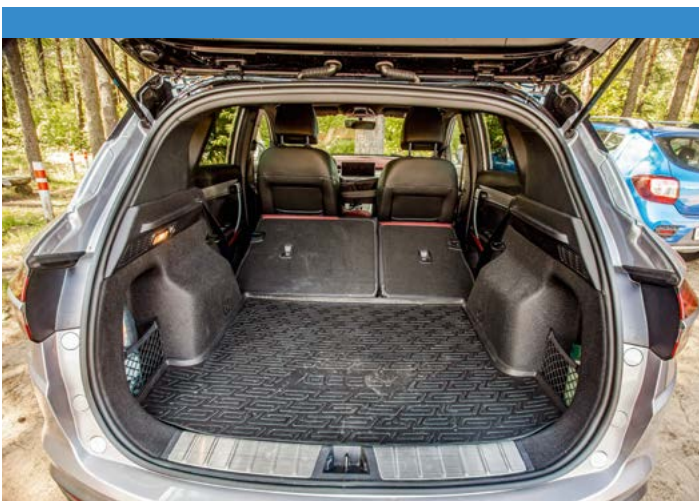
Однако плавности хода машине все равно не хватает — разнокалиберные неровности «Кулрей» проезжает нервно. Рулевая колонка транслирует дорожную рябь прямо вам в ладони, а любой изъяз полотно в быстром повороте может переставить машину в сторону. Тонкая инженерия китайцам все еще не по плечу.

Зато кнопки выбора ездовых режимов тут действительно влияют на многое. С ними характер Coolray меняется радикально — в отличие от Atlas Pro, где огромной «шайбой» хоть обкрутись. Нажатие кнопки Sport бросает машину вперед даже при

неизменном положении педали акселератора, а режим Eco позволяет точно контролировать тягу и достичь-таки заявленного расхода в 6,5 литра на «сотню».

Можно настроить и собственный режим. Мы так и сделали. Трансмиссию и дизайн приборов — в «Спорт»: теперь паркетник бойко следует за педалью, радуя слух посвистами низкоинерционной турбины (ох, и не хватает в такие моменты подрулевых «лепестков»!), а индикация тахометра больше не напоминает заполняемый холодным пивом бокал. Электроусилитель же — наоборот, в Eco. Ведь просто налить баранку тугим и неинформативным усилием — еще не значит сделать ее спортивнее.

На выходе получаем беззаботную машинку для городских провокаций: просто поравняйтесь со старым BMW и нажмите на газ! Коробка быстро и незаметно



ХАРАКТЕРИСТИКИ Geely Coolray

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4330 x 1800 x 1609
Снаряженная масса, кг	1415
Объем багажника, л	330
Клиренс, мм	180
Двигатель	
Тип	Бензиновый R3, с турбонаддувом
Объем, куб. см	1477
Мощность, л. с. при об/мин	150/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	255/1500–4000
Трансмиссия	7-ступенчатая, роботизированная
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	8,4
Максимальная скорость, км/ч	190
Средний расход топлива, л	6,4



Стоимость
на момент подготовки материала

Geely Coolray
2 709 990 ₽

вырасти поколение людей, которые не хотят тратить драгоценные время и деньги на скучные машины. И в Geely это, кажется, поняли первыми.

Каков итог?

Китайско-шведский? Англо-белорусский? У Geely Coolray нет национальности. Он говорит с российской публикой на эсперанто и языке жестов — и его постепенно начинают понимать. А ведь еще недавно подобное нельзя было и представить: компактный кроссовер с трехцилиндровым турбомотором и «роботом» двигает марку в пятерку самых популярных в России.

Вот только тут не просто очередная попытка китайских автоконцернов сделать не хуже, чем у других, — Coolray бьет конкурентов технологичными опциями и лучшей в классе разгонной динамикой, а добивает ярким дизайном и простором сзади. Неслыханная дерзость? Оказывается, все это время именно она и была нужна!..



Оценки		Geely Coolray
ИНТЕРЬЕР	8,0	Никудышная обзорность паркетника — плата за дерзкий облик, а кургузый багажник — за удобство задних ездовых. А больше и придаться не к чему.
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	8	
Простор	9	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	9	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,0	В городе на «Кулрее» задорно и весело, но трасса быстро сбивает кураж. И поаккуратней в скоростных поворотах!
Динамика	9	
Управляемость	7	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
КОМФОРТ	8,0	Тихий компактный кроссовер — одно слово тут явно лишнее. Но Coolray еще и тряский. Внушительному списку опций не хватает разве что обогрева лобового стекла и электропривода пятой двери.
Акустический	8	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,0	Geely Coolray может взбодрить всех: водителя, пассажиров, прохожих. И даже российский авторынок.

скинет пару передач, а владелец подуставшего «баварца» потом долго будет ездить за вами по всему городу, требуя сатисфакции. Конечно, Coolray скорее шустрый, нежели по-настоящему быстрый. Но в потоке мегаполиса и такой динамики хватает с лихвой.

За чертой города Coolray чувствует себя тщедушным школьником, которого на лето силой вывезли копать грядки. Полтора литров вдруг начинает не хватать: на трассе показатель мгновенного расхода улетает далеко за двухзначную отметку (45-литрового бака в таком ритме хватит километров на триста), а бурный прежде поток тяги столь же стремительно иссякает.

Но на одного сельского жителя в нашей стране приходится три горожанина, а загородного дома нет у половины россиян. Вдали от буколических пейзажей успело



Opel Combo Life



Вадим Аскаров

Для начала — небольшой ликбез для тех, кто подзабыл, что такое марка Opel, почему у Combo Life российская прописка и при чем тут французы. Именитый немецкий бренд ушел из России еще в 2015 году, последовав за другими массовыми брендами

концерна General Motors. Однако уже через два года Opel был продан группе Peugeot-Citroen (ныне — альянс Stellantis). Спустя еще два года бренд вернулся в Россию, и перелицованные французские модели с шильдиками Opel включились в битву на умы и кошельки соскучившихся по «Опелям» россиян.

В прошлом году на конвейер завода «ПСМА Рус» в Калуге встали «каблучки» и фургоны немецкой марки. И на данный момент только эти модели

и продаются на российском рынке. Так что наш сегодняшний герой по праву может считаться лицом марки Opel в России. Хотя и слегка постаревшим: по сути, Combo Life — несколько видоизмененная копия моделей Peugeot Partner / Citroen Berlingo второго поколения, вышедших в свет в 2008–2009 годах и претерпевших рестайлинг в 2016-м.

Справедливости ради надо отметить, что претензии к возрасту никак не отражаются во внешнем облике модели.

Текущее удручающее положение вещей на рынке новых автомобилей в России не оставляет выбора желающим приобщиться к передовым новинкам мирового автопрома. Машины начинают выпускаться без части опций, которые еще недавно считались обязательными, шутки про возвращение вазовской «классики» кажутся уже совсем несмешными, а китайские автомобили стали абсолютно привычным явлением в топах продаж. Что же делать европейским брендам, которые вполне прижились в России, но не могут продавать здесь свои самые свежие новинки? Самое время стряхнуть пыль с ветеранов рынка! Или предложить россиянам знакомую модель под другим — старым новым — брендом. Выясняем, насколько актуален сегодня в нашей стране немецкий пассажирский «каблучок» с французской родословной и российской пропиской.

Рабоче-семейные ценности





В 2022 году немного забавно выглядят кнопки подогрева сидений непосредственно на самих сиденьях и стеклоподъемники без автоподъемчиков на центральной панели



ешься о простейших действиях. В таких условиях даже для многих спорная система управления музыкой и «круизом» на французский манер (с помощью отдельных подрулевых джойстиков) воспринимается более чем уместной.

Ну а если добавить к этому такие неоспоримые преимущества выходя из коммерческого сегмента, как огромный дверной проем, простор в салоне, которому позавидуют многие среднеразмерные кроссоверы, огромное количество разнообразных ниш и целая полка для бумаг над головой, то понимаешь, как много может дать даже простому обывателю машина, созданная для бизнеса. А уж па-

Специфика коммерческих компактов такова, что их внешность живет вне времени. Концептуально они выглядят так, как выглядели двадцать лет назад, и они будут так выглядеть и еще через пару десятков лет. Да, косметическую «подтяжку лица» ветерану сделать все-таки пришлось, но эти изменения заметит в лучшем случае экспл-делец соплатформенных Peugeot Partner и Citroen Berlingo. В целом же это все тот же визуально



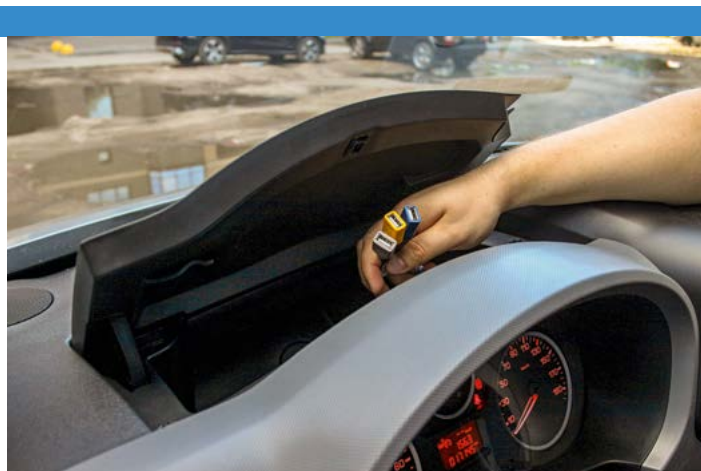
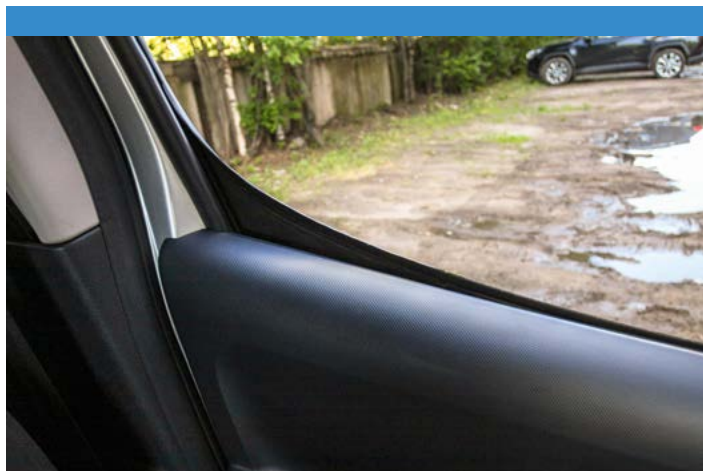
Не до конца понятно назначение резинового бортика за передними стеклами. Вряд ли он улучшает аэродинамику, зато мешает в летний зной высунуть руку и получить классический «загар дальнобойщика»

умиротворенный автомобиль, который, особенно в сером цвете, добровольно не захочет остановить ни один гаишник.

Внутри действует та же самая «временная петля», что и в случае с экстерьером. Вроде бы

смотришь на этот «верните мой 2007-й» и понимаешь, что салон безнадежно устарел, но эта же самая ламповость отражается и в близкой к эталону эргономике. Ты знаешь, куда нажать, что повернуть, и даже не задумыва-

Как ни странно, такая зарядка весьма удобна в использовании — но! Ни один из кабелей не способен эффективно заряжать даже маломощный телефон. В лучшем случае — поддерживать заряд





нормальная обзорность «Опеля» просто идеальна для экскурсий по живописным местам! (У нас все еще собираются развивать внутренний туризм?)

Есть и спорные решения. Сложно упрекать кого-то за то, что он хотел как лучше, но в случае с Combo Life — лучше бы они этого не делали. В попытке облагородить старенький коммерческий «каблучок» современными опциями французы и немцы

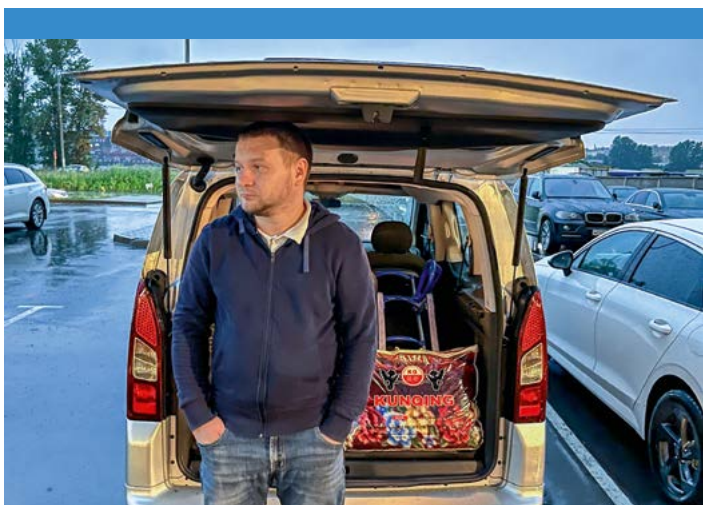
✓ Кресло посередине спокойно трансформируется в столик с подлокотниками и подстаканниками. Выглядит сомнительно, но на деле весьма удобно



предложили покупателям дорогих версий мультимедиа-систему... как будто с «Алиэкспресса» тысяч за пять-семь рублей. Честное слово, экономия экономией, но столь дешевый элемент даже в простом коммерческом «каблучке» выглядит инородно. Благо хоть управление синхронизировано с тем самым подрулевым джойстиком.

Передние сиденья, несмотря на визуальную рабочую простоту, оказались весьма удобными и не доставляли особых проблем даже в длительном междугородном перегоне, но вот подлокотник расположен в неудобном месте. Да и сам по себе он короткий, и в нормальном положении локоть водителя просто на нем не умещается. Хотя, возможно, это просто особенности телосложения автора.

✓ Огромная крышка багажника позволяет провести даже небольшое собрание под проливным дождем без опасения промокнуть



Вот кому точно не приходится жаловаться на комфорт и простор, так это пассажирам сзади. Места для ног хватит, даже если у вас их три, над головой тоже полно места. Спинки сидений регулируются по наклону, а сдвижная дверь позволяет в секунду десантироваться из машины даже на ходу. Хотя, скорее всего, эту особенность коммерческой машины оценят родители маленьких детей. Ну и нельзя не упомянуть ставший уже знаменитым тайник под ногами задних пассажиров и фирменные столики на спинках передних сидений.

Любой коммерческий по своей сути автомобиль просто обязан располагать обширными грузопассажирскими возможностями, но объем грузового отсека тестового «Опеля» действительно удивляет и оставляет не у дел даже представителей семейства больших кроссоверов и вне-

дорожников. В стандартном варианте он вмещает внушительные 544 литра поклажи, если грузить «под полку». Ну а если сложить все кресла или вовсе их вынуть, то полезный объем будет измеряться кубометрами!

Вопрос окончательного прощания с коммерческой составляющей был решен абсолютно классическим способом: машина, которая по рождению подразумевалась дизельной и на «механике», получила бензиновый мотор 1,6 литра (115 л.с.) и «автомат». И в этом, конечно, есть свои резоны. Combo Life стал тише, а в пробках в нем устаешь меньше, тем более что за переключения передач отвечает известная 6-ступенчатая коробка марки Aisin. Но вот к настройкам этого силового агрегата есть вопросы, и прежде всего если движение подразумевается хоть сколько-нибудь активное.

ХАРАКТЕРИСТИКИ Opel Combo Life

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4380 х 1810 х 1862
Снаряженная масса, кг	1539
Объем багажника, л	544
Клиренс, мм	175
Двигатель	
Тип	Бензиновый R4
Объем, куб. см	1587
Мощность, л. с. при об/мин	115/5900
Крутящий момент, Нм при об/мин	150/4000
Трансмиссия	6-ступенчатая, автоматическая
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	14,6
Максимальная скорость, км/ч	169
Средний расход топлива, л	8,0



ОЦЕНКИ Opel Combo Life		
ИНТЕРЬЕР	8,71	
Обзор	10	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	Возраст салона и простенькие материалы отделки с лихвой компенсируются хорошей эргономикой. Простору и багажнику позавидуют многие на рынке.
Простор	10	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	9	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,25	
Динамика	6	Чувство драйва за рулем Combo Life ощутить не удастся, а обгоны внушают опаску, но для размеренной езды «каблук» отлично подходит.
Управляемость	7	
Тормоза	9	
Экономичность	7	
КОМФОРТ	7,0	
Акустический	7	Жестковатая подвеска и посредственная шумоизоляция — наследие коммерческой основы «каблука».
Ездовой	6	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,65	«Крепкий хозяйственник» (помните такое понятие из 2000-х?) — это как раз про трицу Combo/Berlingo/Partner..

При «пенсионерской» езде — никаких проблем. Может, именно эта категория покупателей и является целевой аудиторией «каблук»? Однако как только хочется хотя бы просто держаться в потоке — сразу возникает дискомфорт, так как моторчик приходится крутить до приличных оборотов, а целых шесть

ступеней агрегат перебирает, так и норовя споткнуться.

На трассе стоит руководствоваться простой логикой: выезжать в левый ряд следует, только если перед вами действительно тихоходное транспортное средство. Нажатие педали газа «в пол» приводит лишь к шуму и практически ни к чему больше.

На удивление, именно в этой машине кнопка «Спорт» у селектора коробки как нельзя кстати. Все обгоны на двухполосной дороге лучше совершать только в нем.

Как и многие выходцы из «комтранса», Opel Combo Life рассчитан на езду хоть с каким-нибудь количеством груза в багажнике. Да, пустой он ведет себя вовсе не так, как пустые пикапы или грузовые вэны, но и от «подпрыгиваний» на «лежащих полицейских» не избавлен. А полузависимая задняя подвеска с поперечной балкой оставляет вопросы по энергоемкости: наши дороги «каблук» переваривает с явным недовольством.

Несмотря на наличие фирменной «шайбы» системы Grip Control, выбираться даже на легкое бездорожье на этом автомобиле не рекомендуется. Электроника, конечно, попытается подстроиться под любое покрытие, но путь в сторону какого бы то ни было бездорожья, кроме дачного, тестовому «Опелю» заказан.

Каков итог?

Возможно, самый парадоксальный из наших выводов по итогам теста Opel Combo Life

Стоимость
на момент подготовки материала

Opel Combo Life
2 442 000 ₽

состоит в том, что ему практически невозможно предъявить претензии по части возраста. Годы на конвейере никак не сказались на положительном восприятии эргономики машины и ее грузопассажирских возможностей.

Единственное, в чем этот «каблук» будет проявлять свой истинный возраст, — это желание казаться моложе, чем он есть. И дело даже не в пресловутой аляповатой «мультимедийке», а скорее в силовом агрегате: под капот Combo Life так и просится дизель с «механикой»! А вот слабенький бензиновый мотор в сочетании с «автоматом» — так себе агрегатная пара. В теории народу должно нравиться, на практике — неэффективно.

Аудитория даже нынешнего урезанного российского рынка смотрит в основном на кроссоверы и вряд ли обратит взор на опелевский «каблук». Но те, кому нужен вместительный семейный автомобиль (пусть и медленный, но надежный), точно найдут в Combo Life верного соратника.



Новые расширительные клапаны кондиционера LUZAR для иномарок поступили в продажу

Бренд LUZAR объявил о расширении товарной номенклатуры в категории «клапаны расширительные кондиционера». 13 новых артикулов предназначены для обслуживания системы кондиционера Honda Civic, Toyota Camry и других популярных в России иномарок.

Как сообщает пресс-служба бренда, четыре новых расширительных клапана предназначены для японских машин. В частности, LUZAR предлагает клапаны кондиционера для Honda Civic 2006 м.г. (арт. LTRV 2310; 2760 рублей), Mazda 6 2002 м.г. и CX-7 2006 м.г. (LTRV 2530; 2910 рублей), Nissan Note 2006 м.г. и Micra 2002 м.г. (LTRV 1406; 3080 рублей), а также Toyota Camry 2011 м.г. (LTRV 1919; 4280 рублей).

Ряд новинок адресован владельцам немецких автомобилей. Так, новые расширительные клапаны LUZAR предлагает для BMW 1 и 3 серии 2011 м.г. (LTRV 2630; 2425 рублей), 5 серии 2003 м.г. (LTRV 2626; 1985 рублей), Opel Antara и родственного ему Chevrolet Captiva 2006 м.г. (LTRV 0543; 4170 рублей), а также минивэна Volkswagen Transporter T5 2003 м.г. (LTRV 1825; 3220 рублей).

Другие новинки для европейских автомобилей — это расширительные клапаны для Citroen C4 2005 м.г. и Peugeot 307 2000 м.г. (LTRV 2070; 2980 рублей), а также Peugeot 308 (LTRV 2080; 3470 рублей) и первого поколения кроссовера Volvo XC90 — до 2005 г.в. (LTRV 1092; 1865 рублей) и после (LTRV 1092; 1865 рублей). Еще один фирменный расширительный клапан кондиционера предназначен для обслуживания кроссовера Hyundai Santa Fe 2006 м.г. (LTRV 0808; 2970 рублей) ■



Zekkert выпустил новые клиновые и поликлиновые ремни для иномарок

Ассортимент бренда Zekkert дополнили 86 артикулов клиновых и поликлиновых ремней для Hyundai Solaris, Nissan Qashqai, Renault Megane и других популярных в России машин.

Как сообщают представители бренда, в фирменном каталоге появились новые ремни для ряда моделей Hyundai: Solaris IV 2011 м.г., Santa Fe III, IV 2015 м.г. и Tucson III 2019 м.г. Список новинок для корейских машин продолжают аналогичные запчасти для Kia Rio II–IV 2005 м.г., Sportage III, IV 2010 м.г., Ceed 2006 м.г., Optima IV 2015 м.г. и Picanto 2005 м.г.

Также у Zekkert появились новые клиновые и поликлиновые ремни для BMW 1 Series (E82, E88) 2007 м.г., 3 Series (E90-E93) 2006 м.г., 5 Series (F10, F11) 2009 м.г., 7 Series (F01-F04) 2012 м.г. и кроссовера X3 (F25) 2011 м.г.

Клиновые и поликлиновые ремни бренд теперь также предлагает владельцам кроссоверов Nissan Qashqai (J11) и X-Trail (T32) 2019 м.г. (и родственного ему Renault Koleos II) и хэтчбека Renault Megane IV 2015 м.г.

Заявлено, что фирменные ремни при испытаниях на разрыв выдерживают приложенное усилие более 5000 Н и проходят дополнительные тесты на отсутствие скольжения ремня (под нагрузкой в 700 Н при 4800 об/мин в течение 280 часов скольжение ремней составляет не более 1,1%) ■



Фильтры TMI Tatsumi дебютировали на рынке РФ

Бренд TMI Tatsumi вывел на российский рынок более 800 артикулов фильтрующих элементов.

Как сообщают представители бренда, в фирменном ассортименте представлены топливные, воздушные, масляные и салонные фильтры, предназначенные преимущественно для автомобилей японского, корейского и европейского рынков.

Ассортимент бренда также включает фильтры с угольным слоем, который призван снижать концентрацию вредных веществ в очищаемом воздухе, а также фильтрующие элементы со специальными обеззараживающими и антибактериальными соединениями.

Заявлено, что фильтры TMI Tatsumi обладают низким сопротивлением потоку и высокой степенью фильтрации (до 99%), а также имеют большую емкость поглощения без резкого снижения пропускной способности. Масляные фильтры оборудованы перепускными и противодренажными клапанами из этиленпропиленового каучука или силикона.

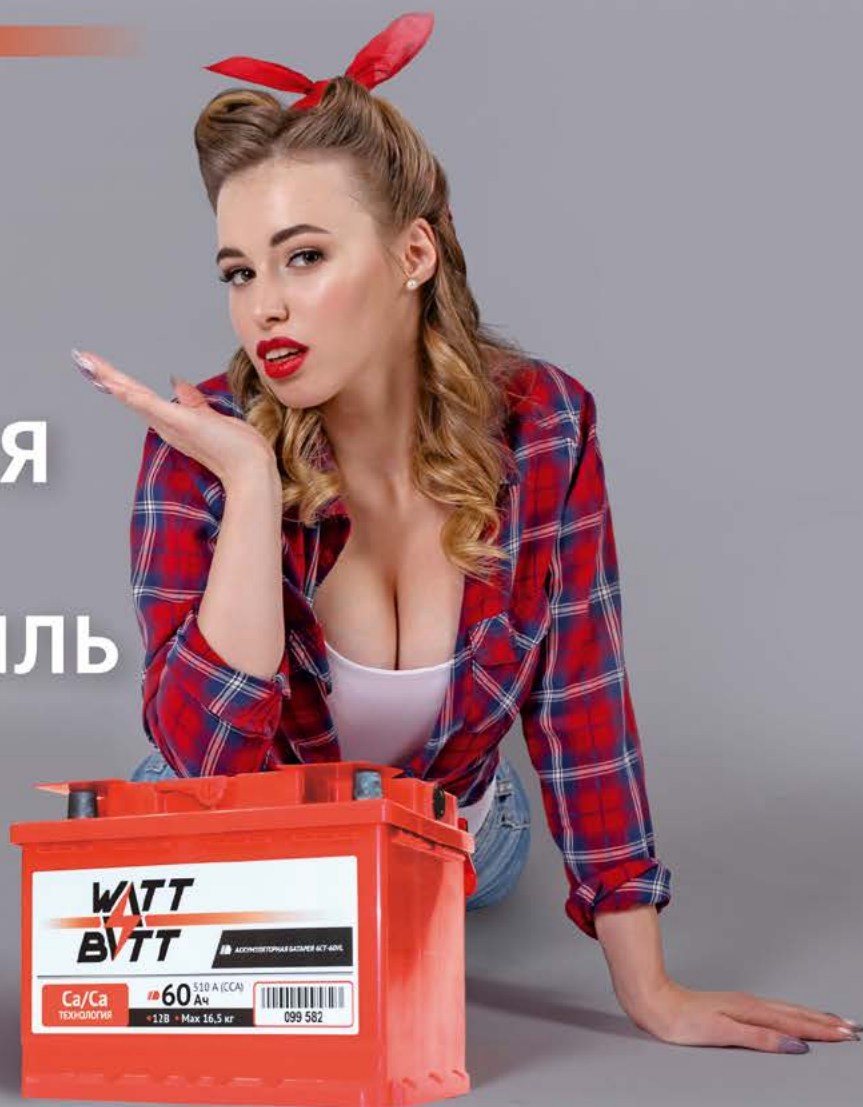
Все фильтры TMI Tatsumi сертифицированы в соответствии с требованиями российского законодательства, а заводы компании соответствуют стандарту ISO/TS 16949:2009. На всю фирменную продукцию действует гарантия 24 месяца с момента покупки ■





движком.рф

ЗАВЕДѐтся
ЛЮБОЙ
АВТОМОБИЛЬ



Российское
производство



Демократичная
цена



Широкий
ассортиментный ряд



Работает при экстремальных
температурах от -40 до +60



Низкий самозаряд



Высокие пусковые токи



Повышенная безопасность



Технология Ca/Ca

ЭКСКЛЮЗИВНО В СЕТИ МАГАЗИНОВ И АВТОСЕРВИСОВ «ДВИЖКОМ»

Каталог TecDoc стал доступен в Японии

Компания TecAlliance запустила электронный каталог TecDoc на территории Японии.

«Мы разработали каталог с учетом особых потребностей наших японских клиентов. Он выполняет функцию моста между покупателем и производителем запчастей, — говорит Джейн Ву, глава отдела продаж TecAlliance в Юго-Восточной Азии. — Вместе с SPK Corporation мы хотим привлечь к сотрудничеству как можно больше местных производителей компонентов».

Сообщается, что в каталоге представлено более 4,8 млн артикулов запчастей от 116 брендов, предназначенных для 2695 машин как японского производства, так и импортированных из других стран. Нужную деталь можно найти при помощи VIN либо OEM-номеров, а также просто введя модель автомобиля и год выпуска. При этом дистрибьюторы запчастей могут интегрировать электронный каталог TecDoc в интерфейс собственных онлайн-магазинов.

В TecAlliance сообщают, что запуск онлайн-каталога TecDoc в Японии является важным шагом на пути к освоению рынка Юго-Восточной Азии. По словам руководителя отдела продаж компании в Юго-Восточной Азии, главными рынками для бренда в регионе станут Таиланд и Малайзия ■



StartVOLT представил новые генераторы и стартеры для популярных иномарок

Бренд StartVOLT объявил о начале поставок новых генераторов и стартеров для популярных в России автомобилей зарубежных марок.

Новые генераторы StartVOLT, как сообщает пресс-служба бренда, предназначены для таких машин, как Hyundai

ix35 (10–) 2.0i, Mazda 3 (BK) (03–) 2.0i, Chevrolet Spark M300 (11–) 1.0i, Lexus RX (09–) / Toyota Highlander (08–) 3.5i, Hyundai Santa Fe (06–) / Kia Sorento (06–) 2.7i/3.3i, Nissan Qashqai (06–) 1.6i, Ford Focus II (05–) / Volvo S40 II (04–) 1.4i/1.6i.

Диапазон цен на новинки — от 12 130 рублей за модель LG 0810 для Hyundai ix35 до 22 930 рублей за генератор LG 1408 для Nissan Qashqai.

Новые стартеры марки StartVOLT адресованы владельцам таких автомобилей, как Toyota Corolla E100 (91–) / Caldina T190 (92–) 1.3i/1.5i, Nissan Almera N16 (00–) / Primera P12 (02–) 1.5i/1.8i, Chery Indis (10–) / Kimo (07–) 1.3i, Lifan Solano (08–) / X50 (15–) 1.6i/1.5i, Mitsubishi Lancer X (07–) / ASX (10–) 1.5i/1.6i, Suzuki Grand Vitara (05–) 2.4i, Honda CR-V (95–) 2.0i, Renault Duster (10–) / Kangoo (03–) 1.5dCi, Volkswagen Tiguan (07–) 2.0 TFSI, Chery Tiggo 4 (17–) / Bonus (11–) 1.5i/2.0i, Chery Amulet (03–) 1.6i, Chery QQ6 (06–) 1.1i, BMW 3 E90 (05–) / 5 E60 (03–) / X3 E83 (04–) 1.6i/2.0i, Daewoo Nexia (94–) / Chevrolet Lanos (05–) 1.5i (тип Bosch), Toyota Corolla E120 (01–) / RAV 4 A20 (00–) 1.4i/1.6i/1.8i.

В розницу новые стартеры стоят от 5920 рублей за модель LSt 2703 для Lifan Solano до 11 160 рублей за LSt 2403 для Suzuki Grand Vitara.

Среди новинок от StartVOLT есть также два стартера для коммерческого транспорта: LSt 0319 для «ГАЗель Next» (13–) с двигателем Cummins ISF 2.8D за 9790 рублей и LSt 1623 для LDV Maxus (05–) 2.5D за 9520 рублей ■



Partra расширяет ассортимент запчастей

Бренд Partra объявил о предстоящем расширении линейки автозапчастей, не так давно вышедших на российский рынок.

Как сообщил «Движку» менеджер по продукту ООО «МАС» Владимир Шевяков, в рамках очередной поставки, запланированной на конец августа — начало сентября, в РФ поступят в общей сложности 339 SKU, 225 из которых — новинки.

В частности, Partra привезет в Россию 151 единицу новых деталей подвески для популярных в нашей стране автомобилей корейских, европейских и американских марок.

Среди наиболее актуальных для РФ новинок в этой товарной группе — шаровые опоры для Mercedes-Benz GLE и Range Rover; рычаги подвески для Audi Q5, Mercedes C-Class, Audi A6 и кроссоверов BMW; стойки стабилизатора для Range Rover и Volkswagen Touareg; кроме того, фирменный ассортимент дополнили запчасти для «бюджетников» Renault Logan, Kia Rio, Hyundai Solaris, Chevrolet Aveo и других «народных автомобилей».

Кроме того, в текущей поставке — 55 SKU фильтров, среди которых — топливные фильтры для Range Rover, Lada, Chevrolet Lacetti, салонные для Renault и Hyundai-Kia, масляные для Audi A4, Mercedes C-Class и BMW, воздушные для Land Rover, Mercedes-Benz C-Class, Renault.

В продажу в России в рамках ближайшего расширения линейки поступят также 19 SKU тормозных дисков: в частности — для Nissan Juke, Qashqai, Tiida; BMW 3 Series, X3, X5; Renault Logan, Hyundai Solaris, Chevrolet Lacetti, Ford Focus.

К концу текущего года Partra планирует расширить ассортимент доступных на российском рынке запчастей более чем до 2500 SKU, а также представить новую товарную группу, в которую войдут свечи и катушки зажигания для бензиновых двигателей ■



Новые амортизаторы Torr для Renault Logan, Toyota Camry и других иномарок вышли на российский рынок

Компания Carberry GmbH объявила об очередном расширении фирменной номенклатуры амортизаторов, выпускаемых под брендом Torr. Около 30 новых артикулов для Renault Logan и Sandero, Toyota Camry, Opel Mokka и других популярных в РФ иномарок уже доступны для заказа со склада.

Как заявляют представители бренда, в каждом фирменном амортизаторе используются низкотемпературный сальник и масло пониженной вязкости, которые помогают обеспечить стабильную работу поршня в широких температурных диапазонах.

Шток амортизатора изготавливается из стали 45 с гальваническим покрытием, а дополнительно продлить срок службы запчасти помогают хромирование и полировка. Для корпусов амортизаторов применяется цельнотянутая бесшовная труба, что позволяет сделать деталь прочнее.

Среди новинок в Carberry выделяют амортизаторы Torr для паркетника Opel Mokka 2012 м.г. (арт. DV1747L и DV1747R), седана Toyota Camry 2017 м.г. (арт. DH1638), а также бюджетных Renault семейства Logan и Sandero 2012 м.г. (арт. DV1712).

Вся продукция бренда Torr, как заявляют в компании, сертифицирована в соответствии с требованиями законодательства ЕС и ЕАС. На все фирменные компоненты действует гарантия 12 месяцев с момента покупки ■



Монрое расширил ассортимент пяти линеек амортизаторов

Принадлежащий компании Tenneco бренд деталей подвески Монрое выпустил новые стойки и амортизаторы, входящие в линейки Quick-Strut, OESpectrum, Magnum, RideSense и Reflex. Текущее расширение ассортимента затронет более 6,5 млн автомобилей.



Новые стойки и пружины линейки Quick-Strut предназначены для седанов и купе Honda Civic 2016 м.г. (за исключением версий Type R, Touring и Si), а также для седанов 2021 м.г.

Еще 13 новых артикулов относятся к линейке OESpectrum.

С расширением ассортимента фирменные запчасти станут доступны владельцам кроссовера Volvo XC90 2003 м.г. (но не для машин с самовыравнивающейся подвеской) и внедорожника Jeep Grand Cherokee 2014 м.г. (за исключением версий Trail Hawk и 75th Anniversary).

Ассортимент линейки Magnum для пикапов и малотоннажников дополнили 24 новые модели амортизаторов для вэнов Ram Promaster 1500/2500/3500 2014 м.г.

Электронно-управляемые амортизаторы RideSense разрабатывались специально под нужды владельцев европейского «премиума» — 18 новых артикулов предназначены для послепродажного обслуживания подвески трех моделей для американского рынка: Mercedes-Benz C300 2008 м.г., а также полноприводных Volvo S60 и V70 2007 м.г.

Наконец, линейка Reflex (ее компания позиционирует как решение для машин с высоким центром тяжести) расширилась новыми деталями для пикапа Ford F-150 2021 м.г. (за исключением версий Limited, Raptor, Tremor и машин с электронно-управляемыми амортизаторами) ■

В BMW разработали детали M Performance для M3 Touring

Компания BMW представила фирменные запчасти и аксессуары линейки M Performance для первого в истории марки универсала M3 Touring, которые поступят в продажу уже в ноябре.



В частности, покупатели нового M3 Touring смогут заказать карбоновые элементы аэродинамического оперения (сплиттер, спойлер, диффузор, воздухопроводы в бамперах, корпуса боковых зеркал и т.д.) в духе болидов кузовной серии DTM.

Для первого универсала семейства M3 будут доступны титановые элементы выхлопной системы: глушитель и накладки на выхлопные трубы — их можно заказать как комплектом, так и по отдельности. Детали добавляют толику агрессивности звуку выхлопа, а также снижают вес выхлопной системы — например, глушитель M Performance на 30% легче стандартного.

В линейку фирменных запчастей для M3 Touring вошли регулируемая винтовая спортивная подвеска M Performance, а также спортивные тормозные колодки для передних и задних колес.

Для заказа будут также доступны кованые разноразмерные колесные диски: матовые черные Y-spoke M Performance с центральной гайкой и Cross-spoke M Performance цвета Jet Black matt или Frozen Gold Bronze.

В линейке деталей интерьера серии M Performance для M3 Touring будут представлены декоративные вставки спортивного дизайна из карбона и «Алькантары» с логотипами M3 и M Performance. Любителям выезжать на гоночную трассу предложат также специальные упоры для коленей, обшитые искусственной замшей ■



Trialli выпустил новые пламегасители

Бренд Trialli объявил о расширении фирменной линейки деталей системы выпуска отработавших газов.

Ассортимент, как сообщает пресс-служба бренда, дополнили универсальные пламегасители для ряда популярных в России иномарок.

Новые детали предназначены, в частности, для таких автомобилей, как Volkswagen Polo Sedan, Renault Sandero / Sandero Stepway, Hyundai Creta и других. Пламегасители Trialli изготовлены из алюминизированной стали.

В общей сложности линейка деталей выхлопной системы марки Trialli расширилась за счет 15 новых артикулов; диапазон цен на новые детали — от 2080 до 3240 рублей.

Пламегаситель, как уточняют в Trialli, используется для ремонта/замены катализатора (нейтрализатора) автомобиля. Он является устройством для гашения температуры отработанных газов, а также выполняет роль первостепенного резонатора ■



BorgWarner будет поставлять электронные подогреватели антифриза двум автоконцернам



Американская компания BorgWarner заключила два соглашения на поставку высоковольтных подогревателей охлаждающей жидкости производителям электромобилей для мирового и китайского рынка.

Сообщается, что подогреватели антифриза рассчитаны на напряжение 800 В, однако вскоре компания предложит автопроизводителям и решения для 400-вольтовых электрокаров. Масштабировать модуль под потребности заказчика позволяет использование особых толстопленочных элементов. Американцы сообщают, что мощность устройства может варьироваться от 3 до 10 кВт (чем меньше, тем компактнее подогреватель), а рабочее напряжение — от 250 до 800 В.

Однако даже в предельной, 800-вольтовой, версии устройство получилось меньше и легче, уверяют в BorgWarner. Высокая плотность энергии и низкая тепловая инерция позволяют забирать меньше электричества у тяговой батареи, а охлаждение ячеек происходит равномерно, что повышает эффективность работы аккумулятора.

Эффект от правильного термонеджмента должны заметить и пассажиры: по словам американцев, с фирменным подогревателем кондиционер быстрее охлаждает салонный воздух.

Сообщается, что модули электронных подогревателей антифриза будут поставляться на конвейеры двух автокомпаний. Их название не уточняется, однако известно, что одна из моделей будет глобальной, а другая будет предназначаться для рынка КНР. Оба электрокара встанут на конвейер в конце 2023 года ■

Jikiu выпустил на рынок РФ новые детали подвески для «японцев» и «немцев»

Ассортимент деталей подвески бренда Jikiu дополнили новые артикулы для Opel Insignia, Toyota Land Cruiser Prado и других иномарок.

Для хэтчбека Suzuki Swift третьей генерации (2003 м. г.) бренд выпускает рулевые тяги (арт. ER23560). Деталь также подойдет для Suzuki Splash и родственного ему Opel Agila B.

Фирменные наконечники рулевых тяг Jikiu предлагает для минивэнов Honda Lagreat, Odyssey и Stepwgn (арт. ET28024). Правая и левая тяги заднего стабилизатора (LS28345L/LS28345R) предназначены для обслуживания компакт-вэнов Honda Edix и FR-V.

Владельцам Opel Insignia первого поколения адресованы опоры передних амортизаторов (MS34003). Эта же деталь подойдет и для ряда других моделей концерна GM — Buick Lacrosse, Chevrolet Impala и Chevrolet/Holden Malibu.

Ассортимент задних поперечных тяг пополнился артикулом (RN21050) для кроссовера Lexus RX, а также Toyota Harrier, Highlander и Kluger. Еще одна новинка для машин концерна Toyota Motor — сайлент-блоки рамы для Toyota Land Cruiser Prado 120/150 (YF21021), которая также подойдет для послегарантийного обслуживания внедорожников 4Runner, FJ Cruiser, Hilux Surf и Lexus семейства GX ■





Dvizhok.su

— самый посещаемый сайт
среди российских автомобильных

B2B-изданий

250 000 уникальных посетителей в месяц*

•
Еще больше самых актуальных новостей
из мира автомобилей и автокомпонентов

•
Еще больше ресурсных тестов запасных частей
и самых последних новинок автопрома

•
Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей
российского и зарубежного автобизнеса

•
Кроме того, новости и репортажи с места событий
о российских командах с мировых соревнований по автоспорту

•
Для рекламодателей – все возможные форматы
интернет-размещений

* по данным Yandex.Metrika за первый квартал 2019 года

бизнес

автомобили

компоненты

аксессуары

гаджеты

автоспорт

комтранс



Renault Megane E-Tech поедет на шинах Goodyear

Концерн Goodyear стал поставщиком шин для электрохэтчека Renault Megane E-Tech.

Как сообщает пресс-служба шинного концерна, в Groupe Renault выбрали для конвейерного оснащения электромобиля летние покрышки Efficient Grip Performance 2 размерности 195/60 R18 и Efficient Grip Performance размером 215/45 R20.

В качестве опции в обоих типоразмерах будет доступна всесезонная модель Vector 4Seasons Gen-3. В результате, по расчетам компаний-партнеров, примерно три четверти выпускаемых электрохэтчбеков Megane E-Tech будут сходиться с конвейера оснащенными шинами Goodyear.

На боковины шин нанесены маркировки R (это означает, что покрышки одобрены Renault) и EDT, что расшифровывается как Electric Drive Technology («технология электропривода») и означает, что модель разработана и предназначена для машин на электротяге.

Производство нового Megane E-Tech стартовало на производственной площадке Renault ElectriCity в Дуэ на севере Франции в ноябре 2021 года, поставки машин клиентам начались в первом квартале нынешнего года.

Концерн Goodyear также поставляет Группе Renault шины Efficient Grip Performance для конвейерного оснащения кроссовера Captur и покрышки Eagle F1 Asymmetric 3 для минивэна Espace ■



Bilstein выпустил адаптивные амортизаторы для автокемперов



Компания Bilstein представила популярные амортизаторы B6 в модификации Camper Advanced, предназначенной для домов на колесах.

В феврале, напомним, немецкая фирма начала продажи версии B6 для малотоннажников. Теперь готовы и амортизаторы для автодомов — как сообщают представители Bilstein, первыми установить B6 Camper Advanced смогут владельцы Fiat Ducato третьего и четвертого поколения и родственных ему Citroen Jumper и Peugeot Boxer.

Слово Advanced в названии модели указывает на наличие технологии пассивной регулировки амортизационного усилия DampMatic. На небольших скоростях (либо на значительных, но на ровном асфальте) демпфирующее усилие невысоко ради максимальной плавности хода, а с увеличением перегрузок электроника «зажимает» подвеску ради лучшей стабильности машины.

Алгоритмы изменения жесткости амортизаторов были перенастроены с учетом специфики кемперов. Например, полуинтегрированные автодома имеют повышенную парусность, что требует соответствующей настройки подвески.

В Bilstein заявляют, что производители автодомов имеют привычку экономить на амортизаторах, поэтому B6 Camper Advanced обеспечивает, с одной стороны, более точную управляемость на высоких скоростях, а с другой — повышенный комфорт на неровном покрытии, в том числе при проезде железнодорожных путей и булыжных мостовых ■

Hella подсветит эмблемы домов на колесах



На ежегодной выставке Caravan Salon в Дюссельдорфе компания Hella представит технологию по внедрению светящегося логотипа автопроизводителя в корпус радиаторной решетки.

Как сообщает пресс-служба компании, технология призвана помочь производителям домов на колесах повысить узнаваемость своего бренда. Клиентам предложат разные способы создания светящегося логотипа — посредством лазерной обработки либо с помощью непрозрачной пленки.

Как и в случае с обычной оптикой, светящаяся эмблема может поддерживать функции Coming-home и Leaving-home, которые на какое-то время оставляют подсветку включенной даже после закрытия автомобиля. Подсветка логотипа будет постоянно активна в ночное время и может быть активирована принудительно днем.

Пилотный проект радиаторной решетки разработан совместно с производителем автодомов Carado GmbH, который принадлежит холдингу Erwin Hymer Group. За образец взяли радиаторную решетку от Fiat Ducato: вэны альянса Stellantis часто используются в качестве заготовки под дома на колесах. Но вместо фиатовской эмблемы по центру размещен логотип Carado со светодиодной подсветкой.

Сейчас массовое внедрение светящихся логотипов упирается в законодательство, рассказывают в Hella. Однако ожидается, что в начале 2023 года автодома с ярким декором уже смогут выйти на дороги стран — участниц Европейской экономической комиссии ООН. Выставка Caravan Salon пройдет в немецком Дюссельдорфе с 26 августа по 4 сентября ■



Mashhad Powder Metallurgy Company

в России



Не так давно о выходе на российский рынок объявил иранский производитель Mashhad Powder Metallurgy Company (MPM). Журнал «Движок» узнал подробности об истории компании и технологиях, которые она применяет в производстве деталей.

Mashhad Powder Metallurgy Company (дословно — «Мешхедская порошковая металлургическая компания») — один из ведущих производителей металлических изделий в Иране. Компания основана в 1987 году; в настоящее время ее завод является крупнейшим предприятием по производству порошковых деталей в Иране и на Ближнем Востоке.

Основная сфера деятельности MPM — изготовление различных компонентов для автомобильной промышленности, бытовой техники и деталей из нержавеющей стали с использованием технологии металлургического порошка. Суть подобной техноло-

гии — в получении металлических порошков и изготовлении из них (или из смесей с неметаллическими порошками) различных изделий путем уплотнения и спекания.

Технология порошковой металлургии позволяет получать высокоточные детали и применяется либо в качестве замены механической обработки при массовом производстве, либо для достижения особых свойств и характеристик, которые невозможно получить другими методами.

В автомобильной сфере Mashhad Powder Metallurgy поставляет свою продукцию таким компаниям, как Peugeot, Renault, Iran Khodro, Sapco, Siapa Group, Mega Motor, Nirou Moharrkeh Ind. Group и другие. В производственной линейке MPM — свыше 700 автозапчастей двух категорий: детали двигателя и коробки передач.

Металлические порошки компания закупает у ведущих мировых поставщиков подоб-

ного сырья, таких как Hogans и Pometon. Производственные процессы соответствуют стандартам IATF и ISO 9001.

Mashhad Powder Metallurgy Company производит автомобильные детали в широком диапазоне конфигураций: как простые по размерам и форме, так и сложные многоуровневые компоненты. Инженеры

компании могут также предложить заказчикам консультации по проектированию деталей с использованием технологий CAD (Computer Aided Design), Abaqus FEA и 3D-моделирования.

Глобальный слоган Mashhad Powder Metallurgy Company (MPM): «Лучшее качество — самое большое количество — кратчайшие сроки поставки».

Iran branch

CEO — Mr. Alireza Eshghi

Mashhad factory

Address: 15th KM — Mashhad — Kalat Rd, Mashhad-Iran

Tel: 0098 51 32453223-4

Tehran office

Address: No. 12 19th Gandi Alley, Gandhi St, Tehran, Iran

Tel: 0098 21 88792227-0098 21 88797296-0098 21 88787679

Russian branch

Address: 121596, Россия, Москва, ул. Горбунова, д. 2, стр. 3, бизнес-центр «Гранд Сетунь Плаза», офис А 503.9, ООО «ТОРГОВЫЙ ДОМ „РИ ГРУПП“»

Phone: WhatsApp +7 (967) 061 67 97 — Анна Сергеевна

Phone: WhatsApp +7 (926) 058 04 94 — Зареи Али

Правда и мифы о турбомоторах



Роман Зубко

Турбина и ее влияние на надежность мотора

Когда-то было принято считать, что применение системы турбонаддува чуть ли не автоматически ведет к снижению ресурса двигателя на 30%. Эксперты из «БР Турбо» это не подтверждают: по их словам, само по себе наличие турбины не влияет напрямую на надежность мотора. И если раньше, когда производители двигателей просто ставили нагнетатели на изначально атмосферные моторы, турбины действительно пагубно влияли на их надежность, то сегодня уровень технологий таков, что моторостроителям удастся увеличить КПД двигателей при сохранении

их надежности именно благодаря турбинам.

«Современные двигатели с турбонаддувом разрабатываются с учетом нагрузок, свойственных именно турбомоторам, — рассказали «Движку» в «БР Турбо». — Вместе с тем ресурс всех современных двигателей из-за их сложности стал немного меньше, чем был раньше, вне зависимости от наличия турбины».

На вопрос же о том, сколько в среднем в состоянии «прожить» турбина в штатных условиях эксплуатации, однозначного ответа, по словам наших экспертов, нет.

Двигатели с турбонаддувом давно и прочно заняли немалую долю на российском авторынке: среди работавших в РФ в докризисные времена автопроизводителей трудно было найти тех, кто не предлагал бы россиянам машины с турбомоторами. И все же многие по-прежнему опасаются покупать автомобили с двигателями подобного типа, считая их априори менее надежными по сравнению со старыми добрыми «атмосферниками». С вопросом о том, какие из самых распространенных предубеждений можно считать мифами, а какие имеют под собой основания, мы обратились к специалистам компании «БР Турбо», специализирующейся на продажах и ремонте турбокомпрессоров.

Что касается регулярности техобслуживания, то рекомендации автопроизводителей обычно созданы на основе усредненных данных. В России же, в связи с тяжелыми условиями эксплуатации и пробками, масло редко выдерживает положенный ресурс, вследствие чего ухудшаются его свойства, и далее начинает резко снижаться ресурс турбины и мотора в целом. Поэтому применительно к замене масла в турбомоторах в нашей стране вполне работает принцип «чем чаще, тем лучше» (это же, впрочем, относится и к «атмосферникам»).

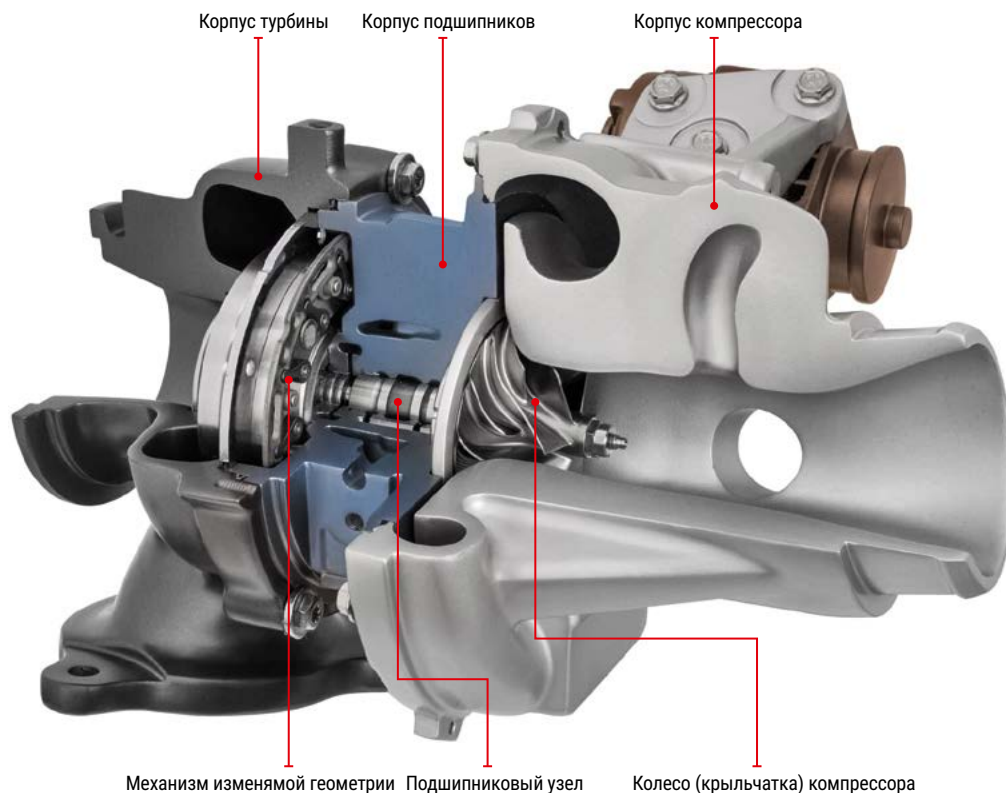
При этом турбированный двигатель весьма чувствителен к качеству самого масла: имеет значение, есть ли у него допуски автопроизводителя и соответствует ли оно требуемым параметрам, поскольку и мотор, и турбина разрабатываются с учетом свойств определенного масла. Именно поэтому масла, которые подходят, например, для японских автомобилей, могут быть губительны для немецких. И наоборот.

Однако можно выделить ряд факторов, существенно влияющих на ресурс турбоагнетателя. Один из главных — регулярность и качество технического обслуживания мотора. Не менее важно качество используемых при этом расходных материалов: фильтров и масла.



Надежность, ресурс, особенности обслуживания





Конструкция турбокомпрессора Garrett GTD22 VNT
с изменяемой геометрией турбины, предназначенного для дизельных двигателей

Кроме того, следует учесть, что вал в турбине работает в «масляном клину», то есть при работе турбины он не касается подшипников, так как между трущимися деталями образуется клин из масла. Если в масле есть загрязнения или абразив, оно слишком разжижено или, наоборот, в моторе образовался шлак от высоких температур, то начинается резкий износ подшипников скольжения. Таким образом, некачественное или с большим пробегом масло резко снижает ресурс турбины.

В целом, по словам специалистов «БР Турбо», если обслуживать автомобиль согласно рекомендациям автопроизводителя, то для легковых автомобилей ресурс турбины — от 250 тыс. км, для грузовиков — от 1 млн км. Если обслуживать автомобиль чаще — ресурс турбины можно увеличить на 20–40%.

Как продлить жизнь турбине: рекомендации для автовладельцев

Чтобы продлить срок службы турбины, специалисты рекомен-

МНОГИЕ УШЛИ, А «ЖУКИ» ОСТАЛИСЬ!

- 1 Стабильность поставок
- 2 Проверенное качество
- 3 Доступная цена





Сажа на горячей части узла турбокомпрессора – признак того, что либо «переливают» форсунки, либо имеет место неправильное смесеобразование (недостаток воздуха – «недодув» – и излишек топлива), либо масло просачивается через турбину в горячую часть.

дуют следовать следующим правилам:

- Регулярно обслуживать автомобиль и менять фильтры. Для легковых автомобилей рекомендуется менять масло и фильтры каждые 7–10 тыс. км пробега.
- Устанавливать качественные расходники и заливать масло согласно допускам автопроизводителя.
- Следить за состоянием двигателя: топливной системы (чтобы форсунки не «переливали»), системы ВКГ (вентиляции картерных газов), выхлопной системы (забитый катализатор создает излишнюю нагрузку на турбину).
- После активной езды рекомендуется дать мотору поработать на холостых оборотах.

В отношении последнего пункта авторам «Движка» доводилось слышать разные мнения. Многие представители дилерских центров говорили, например, что для большинства современных машин это уже не актуально. Специалисты же «БР Турбо» уточняют, что в процессе езды выпускной коллектор и турбина могут раскаляться до 300–500 °С. Пока масло циркулирует, оно



Последствия попадания постороннего предмета в холодную (компрессорную) часть. Наиболее популярные причины: отрываются куски от воздушного фильтра (причем на грузовиках эти фильтры – в металлической сетке, соответственно, она отрывается и повреждает крыльчатку). Даже мелкого кусочка достаточно, чтобы сначала погнуть какую-нибудь лопасть. Далее при скорости вращения 130 тыс об/мин этот погнутый кусок отрывается и начинает «перемалывать» крыльчатку, повреждая остальные лопасти. Вторая причина – негерметичные соединения патрубков.

охлаждает турбину и не застаивается в масляных каналах. Когда водитель глушит мотор, масло перестает циркулировать и из-за высокой температуры может начать выгорать и закоксовывать масляные каналы, что снижает уровень смазки турбины и влечет за собой ее весьма скорый износ. Даже три минуты простоя на холостых оборотах позволяют снизить температуру в турбине и избежать закоксовывания масляных каналов.

На работу турбомотора (и на турбину в отдельности), по словам специалистов «БР Турбо», влияет также качество топлива. Из-за плохого горючего в выхлопной системе и, соответственно, в корпусе турбины и на роторе образуются отложения, которые затрудняют поток газов, увеличивают дисбаланс турбины и снижают ее ресурс. Кроме того, из-за некачественного топлива может быть нарушен температурный режим выхлоп-



Трещина внутри чугунного корпуса турбины для мотора EP6, образовавшаяся вследствие перегрева. Возможные причины – агрессивная езда или последствия чип-тюнинга.

ных газов, в том числе плохое горючее может не успевать догореть в цилиндрах и в таком случае продолжает гореть уже в турбине.

Весьма чувствительна турбина и к частой езде в режиме «педал в пол», так как в этом случае она работает на пределе возможностей под максимальной нагрузкой. А вот частые пробки и заторы для турбин не столь критичны: в таких режимах обороты двигателя в основном холостые, а турбина вращается с минимальной скоростью, без нагрузки и перегрева. При исправном масляном насосе на холостых оборотах создается необходимое давление масла, и ресурс турбины не тратится.

Неполадки в работе турбокомпрессора: первые симптомы

Можно ли выявить проблемы в работе системы турбонаддува на ранней стадии, пока мощность двигателя не упала критически, а сама машина еще на ходу?

Первое и самое очевидное, как рассказали нам в «БР Турбо», – это расход масла. Если воздушные патрубки – с масляным налетом, а в интеркулере скапливается масло, не следует затягивать с диагностикой и надо начать искать причину. Поломка турбины раньше срока служ-



Картридж турбины для мотора EP6 совместной разработки PSA Group (ныне – альянс Stellantis) и BMW Group. Система начала гнать масло в сторону горячей части. Масло догорало и закоксовывалось на крыльчатке, поэтому такой сильный нагар.

бы – это, как правило, следствие некорректной работы двигателя. Устранение причины позволит избежать более серьезных проблем и, соответственно, дорогостоящего ремонта турбокомпрессора.

Второй симптом – посторонние звуки из турбины. Если она начинает издавать явный свист – возможно, превышен люфт вала и он касается корпусов. Звон из турбины говорит об износе перепускного клапана (калитки вестгейта).

Третий симптом – запах выхлопных газов из-под капота. Он появляется, когда образуются трещины на коллекторе или превышен люфт калитки, через которую появляются просечки выхлопных газов.

Покупка машины с турбомотором на вторичном рынке: на что обращать внимание

Помимо стандартных проверок (отсутствие индикации Check Engine и ошибок в блоках управления), необходимо проверить турбину визуально, рекомендуют специалисты «БР Турбо». Для этого надо снять патрубки с турбины и визуально проверить крыльчатку на отсутствие масла, повреждений и пескоструя; пальцами попробовать подвигать вал вбок

(радиальный люфт) — должен быть еле заметный люфт (допуск примерно 0,2 мм), при этом крыльчатка не должна касаться корпусов. Люфт внутрь и наружу (осевой) должен отсутствовать (допуск 0,02 мм). Далее необходимо провести осмотр интеркулера. Снаружи он не должен быть забит грязью, соты — не замяты, иначе охлаждение наддувочного воздуха будет затруднено.

Стоит ли опасаться на вторичном рынке моторов, подвергнутых чип-тюнингу? В «БР Турбо» отмечают, что любая подобная доводка двигателя не проходит бесследно для автомобиля. Как правило, при тюнинге увеличивается интенсивность наддува, вследствие чего увеличивается и количество подаваемого топлива, изменяется тепловая нагрузка на мотор и экологичность выхлопа, растет нагрузка на смежные узлы. И вовсе не даром на автомобилях с двигателями разной мощности устанавливаются разные радиаторы, тормоза, коробки передач, приводные валы и т. д. Таким образом, по мнению наших



экспертов, «чипованные» моторы требуют более внимательного и частого обслуживания.

Каков итог?

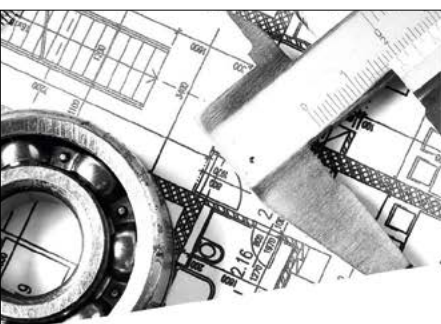
Судя по тому, что рассказали нам специалисты, современные турбомоторы вполне надежны конструктивно и способны отработать отнюдь не только гарантийный срок и послужить верой и правдой не только первому владельцу автомобиля.

Турбины BorgWarner. Слева — регулируемый двухступенчатый турбокомпрессор R2S с изменяемой геометрией турбины. Справа — турбина с вестгейтом

По крайней мере пресловутые «минус 30% ресурса» можно смело считать мифом.

Тем не менее определенного внимания к себе такие двигатели требуют. Прежде всего, не стоит экономить на обслуживании

и необходимых расходных материалах, а также на качестве топлива. В случае с пострегантийным автомобилем нелишним будет несколько сократить рекомендованный межсервисный пробег и менять масло чаще, чем предписано производителем. Кроме того, не стоит увлекаться чип-тюнингом, а автомобили, подвергшиеся ему, следует проверять перед покупкой вдвойне внимательно.



B-RING

LAGOM ÄR BÄST — ровно в меру!

3 уровня гарантийного пробега:

ПОДШИПНИКИ
СТУПИЦЫ
ШРУСЫ



6 месяцев



ЭКОНОМ-ЛИНЕЙКА

1 год



ОСНОВНАЯ ЛИНЕЙКА

2 года



ПРЕМИУМ-ЛИНЕЙКА



www.b-ring.com

ИЗ ЧЕГО ДЕЛАЮТ электромобили Tesla?



Роман Зубко

Глава Tesla Inc Илон Маск в своих публичных выступлениях часто противопоставляет возглавляемому им компании так называемому традиционному автопрому. Дескать, мы идем своим путем: и в производстве, и в продажах, и в рекламе машин. Журнал «Движок» решил выяснить, так ли это на самом деле, и изучил список поставщиков компонентов для электрокроссовера Tesla Model Y, опубликованный не так давно аналитическим агентством IHS Markit.

Tesla и ее поставщики

Начнем с тех поставщиков, которые не нуждаются в представлении нашим читателям. Подушки безопасности и компоненты шасси для Model Y «Тесла» поставляет немецкий концерн **ZF**. На данный момент он занимает третье место в мировом рейтинге поставщиков оригинального оборудования по объемам продаж в денежном выражении в 2021 году.

Компрессоры кондиционера на Model Y — марки **Denso**. Их Tesla закупает у компании Denso Thermal Systems, входящей в корпорацию Denso Corp. и специ-

ализирующей на выпуске компонентов термосистемы. Denso, напомним, — второй в мире поставщик компонентов на конвейеры автопроизводителей.

Модуль охлаждения двигателя для кроссовера Model Y компании Tesla поставляет **Mahle** — именитый производитель деталей двигателя, компонентов термосистемы, сервисного оборудования и т. д. Контракт на поставку аккумуляторных батарей в конце 2020 года выиграла корейская компания **LG Chem** (другими претендентами были CATL и Panasonic); она же, к слову, является поставщиком

Изучаем список поставщиков компонентов для Tesla Model Y

батарей для Tesla Model 3. Корпорация **Tenneco** выбрана «Теслой» в качестве поставщика решений для защиты системы.

Итальянская компания **Marelli** поставляет для Model Y фары головного света, мотор корректора фар — **Minebea Mitsumi**, крупный японский разработчик и поставщик компонентов машин и элект-

тронных устройств. От него же на Model Y — разъем HSD, а также актуаторы лючка зарядного порта и заслонки радиаторной решетки.

Французская **Faurecia** выбрана поставщиком приборной панели, а также элементов внутренней обшивки дверей. Крепежные детали для «приборки» и ряда других элементов внутренней отделки, включая различные клипсы и гайки, поставляет компания **EFC International**, специализирующаяся на деталях подобного рода не только для автопрома, но также для медицинского, сельскохозяйственного, морского, энергетического и другого специализированного оборудования.

Легкосплавные колесные диски для Model Y поставляет **Ronal**, крепежные элементы для них — **MacLean-Fogg**. Тормозные магистрали на «Модели Y» — марки **Cooper Standard**, производитель которых Cooper Standard Automotive Inc. специализируется на разного рода уплотнителях, топливных и тормозных магистралях, различных резинотехнических изделиях.

Компоненты системы рулевого управления «Тесле» поставляет компания **Rollax**, модуль рулевой колонки — **Kostal**. Поставщик пружин для электрокроссовера — компания **Mubea**.

Поставкой разного рода клавиш и переключателей для Model Y занимается компания **Preh**. Демпферы дверных ручек поставляет **Cultraro**, тросики дверных замков — **WR Controls**, защелки замков — **Kiekert**, дверные петли — **Edscha**.

Передние и задние поперечные усилители днища для электрокроссовера Tesla поставляет компания **Shape Corp.**; она же выбрана в качестве поставщика распорок амортизационных стоек. Аллюминиевые силовые элементы конструкции кузова поставляет **Hydro**.

Кабель-каналы и крепежные элементы деталей тормозной системы для Model Y поставляет



ZEKERT

DEUTSCHER QUALITÄTSSTANDARD



CTP[®]



ПРОИЗВОДИМ ОРИГИНАЛ



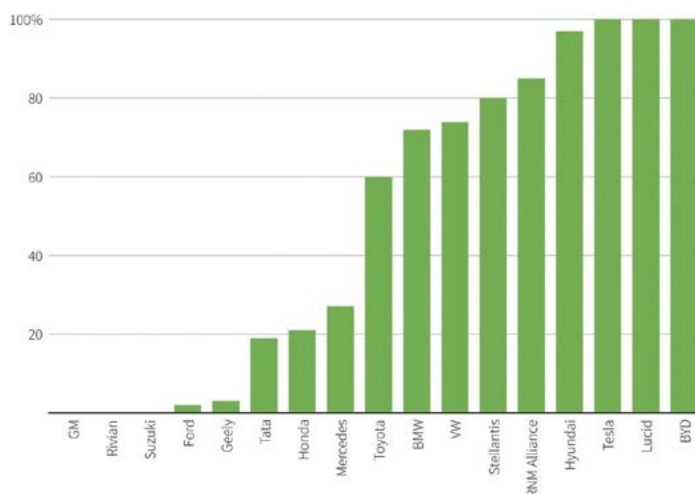
ет компания **Hellermann Tyton**, боковые зеркала — **Motherson Group**, декоративные накладки на задние динамики — **Grammer**.

Компания **Boyd Corp.** выбрана поставщиком разного рода уплотнителей: для деталей привода, зарядного разъема, батарейного отсека; в системе климат-контроля применяются уплотнители от **Plastomer Corp.**

В конструкции сидений Model Y применяются компоненты от целого ряда международных компаний-поставщиков. В частности, штампованные детали для кресел поставляет **Shiloh Industries**, 4-позиционную пневматическую регулировку поясничного подпора — **Alfmeier Friedrich & Rath**; датчики положения кресел на Model Y — марки **Stoneridge**. Системы защиты проводки поставляет **Delfingen**.

Самостоятельное производство против «проектирования по каталогам»

«Мы проектируем и производим в автомобилях гораздо больше деталей, чем другие производители, которые в основном используют традиционную базу поставок и выполняют, как я это называю, проектирование по ка-



Доля самостоятельно разрабатываемых и выпускаемых ключевых компонентов электродвигателей (роторов, статоров, обмотки и т. д.) у разных автопроизводителей. Источники: IHS Markit / S&P Global Mobility 2022; Reuters

талограм», — заявлял примерно год назад гендиректор Tesla Илон Маск. Однако, судя по приведенному выше весьма обширному списку вполне традиционных поставщиков, инженеры самой «Теслы» тоже не прочь заняться «каталожным проектированием», когда дело касается компонентов шасси, рулевого управления, тормозов и других важных систем, от работы которых напрямую зависят ходовые качества и безопасность автомобилей.

Самостоятельно Tesla проектирует и производит ключевые компоненты электромоторов: роторы, статоры, обмотку и т. д. Но и в этой сфере подобный подход не уникален (см. инфографику): своими силами важнейшие узлы и детали для электродвигателей выпускают BYD и Lucid; у Hyundai доля самостоятельно разрабатываемых компонентов электромоторов превышает 90%, у альянса Stellantis она составляет 80%, у BMW и Volkswagen Group — свыше 70%.

Ну а что выгоднее для автопроизводителя и лучше для потребителя — вопрос отнюдь не однозначный. Есть ли смысл тому же концерну Volkswagen вкладываться в разработку и производство своих электромоторов, если в Германии есть компании, которые поставляют готовые решения в виде компактных и мощных «электроосей» (e-Axle)? При том что компанию Tesla, несмотря на все ее успехи в деле завоевания мирового рынка электромобилей, инвесторы во всем мире называют не иначе как «сжигателем денег» (Tesla doesn't burn fuel, it burns cash. Bloomberg).

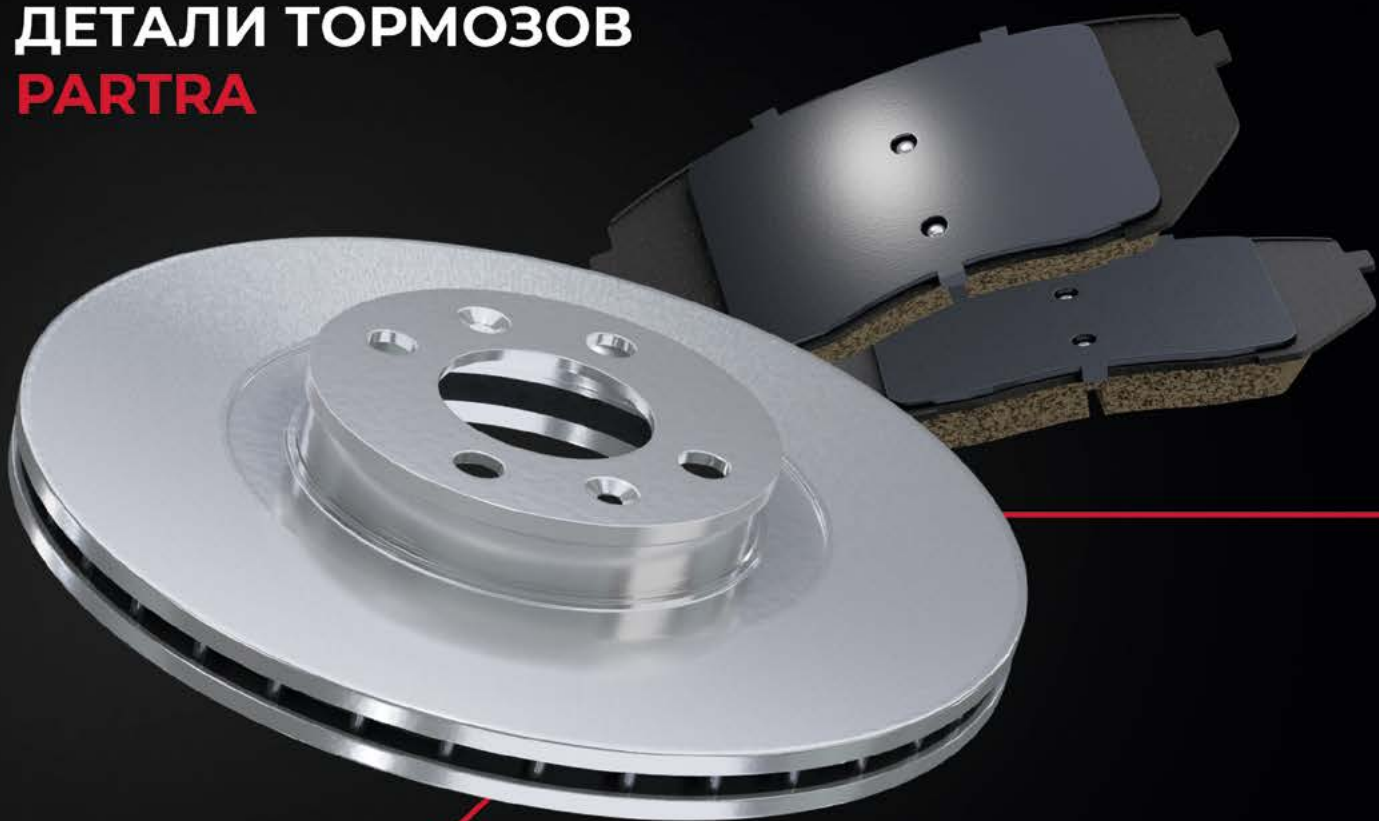
Каков итог?

Так можно ли (и корректно ли?) противопоставлять электромобили марки Tesla продукции так называемого традиционного автопрома? На проверку выясняется, что нет. Возглавляемая Илоном Маском компания выпускает машины точно по тому же принципу, что и Mercedes, и Toyota, и Volkswagen, и другие автопроизводители: закупает необходимые компоненты у ведущих мировых компаний-поставщиков, многие из которых были основаны еще в первой трети XX века. Хотя, справедливости ради, отметим, что электромоторы Tesla делает самостоятельно.

Однако если бы не упомянутые выше поставщики, не глобализация в мировой экономике, не международные цепочки поставок — не было бы никакой «Теслы» и никакого «визионера» Илона Маска. Та же Tesla Model Y — такой же продукт глобального автопрома, как электромобили Volkswagen семейства ID или «Мерседесы» линейки EQ. И было бы странно, если бы это было не так. Что бы ни говорил г-н Маск в своих выступлениях и ни писал в «Твиттере».



ДЕТАЛИ ТОРМОЗОВ **PARTRA**



www.partra.ru



117246, г. Москва,
Научный проезд, д. 17,
этаж 14, помещение 14-3.
E-mail: zakaz@partra.ru.

+7 (995) 657-57-27

Фрикционные свойства и износостойкость деталей тормозной системы Partra соответствуют международным требованиям безопасности и подтверждены лабораторными испытаниями по стандартам

TSO 9001 и CCC

в исследовательских центрах компании LINK – крупнейшей в мире тормозной лаборатории. Тормозные колодки Partra протестированы и получили сертификат соответствия требованиям стандарта конструкции и безопасности R90 Европейской Экономической Комиссии (ECE R90).

Новый «Соболь NN» встанет на конвейер в конце 2022 года

Группа ГАЗ назвала сроки начала серийного производства «младшего брата» «ГАЗели NN» — коммерческого вэна «Соболь NN».

Автомобиль, как сообщает пресс-служба ГАЗа, начнет сходиться с конвейера Горьковского автозавода в четвертом квартале 2022 года. Первыми станут выпускаться грузовой и грузопассажирский фургоны, в дальнейшем гамма модификаций нового «Соболя» будет расширена, в частности за счет пассажирского исполнения.

В руководстве Группы ГАЗ ожидают, что новинка станет весьма востребованной среди компаний, ведущих деятельность в сфере доставки товаров на «последней миле», особенно в условиях, когда многие зарубежные производители коммерческой техники покинули российский рынок.

«Автомобиль „Соболь NN“ заместит в сегменте доставки и онлайн-торговли европейские аналоги, покинувшие рынок, и даст потребителям аналогичный уровень функциональности и комфорта», — заявил президент Группы ГАЗ Вадим Сорокин. Степень локализации нового «Соболя», по данным производителя, достигает 83%.

В проект запуска «Соболя NN» в серийное производство Группа ГАЗ инвестировала в общей сложности 3,25 млрд рублей. Из них 828 млн рублей — льготный заем от Фонда развития промышленности (ФРП) ■



«МАЗ-МАН» начал оснащать грузовики моторами Weichai

На сборочной линии СП ЗАО «МАЗ-МАН» собраны первые автомобили-сортиментовозы МАЗ-МАН 732459 с двигателями Weichai WP12.460E50.

Рядный шестицилиндровый турбодизель объемом 11,6 литра с аккумуляторной топливной системой на сортиментовозах с колесной формулой 6x4 настроен на отдачу в 460 л.с. и 2110 Нм и агрегируется с 16-ступенчатой «механикой» ZF 16S2220. Мотор также может работать в связке с китайскими коробками Fast Gear с тросовым приводом.

Выхлопная система из нержавеющей стали (глушитель выведен в заднюю левую часть машины, однако клиентам из северных регионов компания предлагает вертикальный выхлоп) изготавливается уже в Минске.

В системе подачи топлива применены три фильтра. Первый, с электрической подкачкой топлива и подогревом, установлен на шасси. Еще два фильтра (с механической подкачкой и датчиком воды, а также фильтр тонкой очистки) — на ДВС.

По словам замдиректора по маркетингу «МАЗ-МАН» Николая Хорошуна, на решение использовать китайские моторы повлияла и сложившаяся геополитическая ситуация в мире. «Стандартом менеджмента качества серии ISO 9000 предусмотрено, что производитель должен иметь минимум двух поставщиков узлов и агрегатов. Мы выбрали этот мотор Weichai, поскольку он по большинству параметров очень близок к привычным для нас моторам, на него поддерживается гарантия и у нас уже был опыт применения моторов этой компании на опытных экземплярах наших автомобилей», — отметил Н. Хорошун ■



Электромусоровоз Mercedes eEonic встал на конвейер

На предприятии концерна Daimler Truck в немецком Вёрте стартовало серийное производство электромусоровоза Mercedes-Benz eEonic.

Новый eEonic, как сообщает пресс-служба концерна, выпускается на той же линии, что и eActros, производство которого началось в Вёрте в октябре 2021 года. Параллельно предприятие выпускает грузовики с традиционными двигателями внутреннего сгорания.

Подобную гибкость обеспечивает разделение производственного процесса на две стадии. После сборки шасси и установки кабины будущие электрогрузовики поступают в специальный цех под названием Future Truck Center (в вольном переводе — «центр грузовиков будущего»). Там машины оснащают компонентами системы электропривода, высоковольтным оборудованием и зарядным устройством, после чего электрогрузовики оказываются готовы к отправке заказчикам.

Первый серийный eEonic отправится в Данию и пополнит автопарк компании Urbaser A/S, работающей в сфере утилизации отходов. Текущий портфель заказов на новый электромусоровоз, как сообщают в Daimler Truck, сформирован как минимум до конца нынешнего года.

Новый Mercedes-Benz eEonic построен на базе модели eActros. Как заявляет производитель, электромусоровоз сможет охватывать большинство типичных маршрутов сбора отходов, на которых работает обычный Eonic, за одну смену без промежуточной подзарядки ■



АМОРТИЗАТОР КАМАЗ



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ОДОВРЕНО ОДОМЕТРОМ



Зарулен **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

Европейский рынок коммерческой техники падает 12-й месяц подряд



Количество зарегистрированных в июне новых коммерческих автомобилей в Евросоюзе сократилось на 22,5% по сравнению с июнем 2021 года, составив 144 210 единиц.

Об этом сообщает в своем ежемесячном отчете Европейская ассоциация автопроизводителей (ACEA). Годовой тренд неутешителен: продажи новой коммерческой техники в ЕС сокращаются уже как минимум 12 месяцев подряд.

Июньское падение связано в основном с резким сокращением объемов продаж LCV (легких коммерческих автомобилей) на 26,8% год к году, в то время как доля машин этой категории составляет, по данным ACEA, 80% рынка коммерческих авто в Евросоюзе.

Кроме того, на ситуацию на рынке повлияло падение продаж на четырех крупнейших рынках ЕС, выразившееся двузначными числами: в Испании количество регистраций коммерческой техники упало на 26,9%, в Германии — на 26,1%, в Италии — на 21,3%, во Франции — на 20,9%.

По итогам первого полугодия 2022 года продажи грузовиков и автобусов в Евросоюзе сократились на 20,3% в сравнении с первыми шестью месяцами 2021 года. В Испании объем регистраций обрушился на 30,4%, во Франции продажи упали на 22,1%, в Германии — на 18,8%, в Италии — на 10,3%.

Рост продаж в июне наблюдался в сегментах среднетоннажных автомобилей (полной массой свыше 3,5 тонны) — на 2,2% к июню 2021 года, а также тяжелых грузовиков (16 тонн и более) — на 4,6%. Продажи автобусов в ЕС сократились в июне на 8,7% ■

Dongfeng представил в России легкий грузовик Captain-T

Компания Dongfeng Motor Rus объявила о начале продаж на российском рынке легкого грузовика Captain-T.

Новый Captain-T, как сообщает пресс-служба компании, доступен в России в двух версиях: DFA1030S-1 полной массой 2490 кг и DFA1030S-2 (3490 кг). Габаритные размеры новинки — 5430 x 1945 x 2046 мм; длина колесной базы составляет 2800 мм.

В движение «Капитан-Т» приводится 4-цилиндровым турбодизелем Q23-132E60 экологического класса «Евро-5». Рабочий объем двигателя — 2237 куб. см, мощность — 128 л. с. при 3000 об/мин, максимальный крутящий момент — 315 Нм при 2000 об/мин. Турбодизель агрегируется с 5-ступенчатой механической коробкой передач; в главной паре применяется гипоидный редуктор с передаточным отношением 4,875 : 1.

Новый Captain-T продается в России в единственной комплектации Comfort, в которую включены системы ABS и ESC, регулируемая по высоте рулевая колонка, кондиционер, электростеклоподъемники, электрообогрев водительского сиденья, аудиосистема с двумя динамиками и разъемом AUX и другое оборудование.

Стартовая цена нового Dongfeng Captain-T в России — 1 690 000 рублей за 2,5-тонную версию DFA1030S-1 в исполнении «шасси»; 3,5-тонное шасси в версии DFA1030S-2 стоит 1 829 000 рублей. Модификацию DFA1030S-1 можно приобрести с бортовой платформой размером 3400 x 1920 x 355 мм. Такая версия оценена в 1 790 000 рублей.

В Dongfeng рассчитывают, что новый Captain-T будет востребован среди частных перевозчиков и транспортных компаний, осуществляющих доставку небольших партий грузов в крупных городах и на пригородных направлениях. В столичном регионе его популярности может поспособствовать тот факт, что на автомобиль в 2,5-тонной версии DFA1030S-1 грузоподъемностью 570 кг не распространяются ограничения на въезд в центр Москвы и районы, отнесенные к «грузовому каркасу» ■



Инженеры Hino с 2003 года занижали показания вредных выбросов, боясь перечить начальству

С октября 2003 года производитель автобусов и грузовиков Hino Motors Ltd. (принадлежит Toyota Motor) приводил недостоверные показатели вредных выбросов и расхода топлива четырех двигателей. На фоне этой информации акции компании упали почти на 10%.

Изначально сообщалось, что манипуляции компании Hino с показателями выбросов углекислого газа в атмосферу начались только в 2016 году. Тогда под отзыв попали почти 47 тыс. грузовиков, выпущенных в период с апреля 2017 года по март 2022-го. Однако теперь вскрылись новые подробности.

Как сообщает Reuters со ссылкой на независимое расследование, заказанное автоконцерном в марте, первые случаи занижения показателей вредных выбросов датированы еще октябрём 2003 года. Причина — в низком уровне корпоративной культуры, которая к тому времени сложилась в Hino Motors. Сообщается, что инженеры не могли действовать вразрез с указаниями начальства, которое намеревалось любыми средствами добиться увеличения объемов производства.

«Прошлые успехи лишили руководство возможности объективно оценивать свою работу и ситуацию вокруг, — сообщил Казуо Сакакибара, бывший генпрокурор окружной прокуратуры Осаки, который возглавлял комиссию по расследованию инцидента. — В результате организации не хватало организованности, сотрудники просто не могли отказать выполнять требования».

Президент Hino Сатоши Огисо сообщил, что получил письмо от Акио Тойоды (президента Toyota Motor), который заявил, что действия Hino являются предательством по отношению к акционерам компании. После публикации результатов расследования акции Hino Motor Ltd. подешевели почти на 10%.

В Hino Motors Ltd. заявили, что в течение трех следующих месяцев намерены провести реформу корпоративной структуры, чтобы не допустить подобных ситуаций в дальнейшем. Кроме того, под отзыв попадут еще 20,9 тыс. автомобилей с проблемными моторами ■



Группа ГАЗ назвала сроки начала серийного производства автобуса Citymax 9

Автобус Citymax 9 будет запущен в серийное производство в конце осени — начале зимы 2022 года на мощностях Павловского автобусного завода.

Как сообщает пресс-служба Группы ГАЗ, сумма инвестиций в организацию выпуска машины составит 1,78 млрд, в том числе на создание дизельной версии автобуса будет направлено 940 млн рублей, 470 млн из которых — льготный заем Фонда развития промышленности (ФРП).

Новый Citymax 9 представляет собой автобус среднего класса с заднемоторной компоновкой — это первая подобная модель в производственной гамме ПАЗа, который ранее выпускал переднемоторные автобусы.

Длина машины — 9 метров, пассажироместимость — 77 человек. Расположение двигателя в задней части автобуса позволило конструкторам расширить проходы между рядами сидений, увеличить площадь низкого пола до 10 кв. м (в Группе ГАЗ называют этот показатель рекордным для автобусов среднего класса), организовать просторную накопительную площадку, а также улучшить условия работы водителя за счет увеличения пространства в кабине и снижения уровня шумов и вибраций.

Автобус также отличают низкий уровень входа, электрическая аппарель, система «книлинг», позволяющая наклонить машину к тротуару на остановках и облегчить вход в салон маломобильным пассажирам; накопительная площадка оснащена поясничными упорами.

Построен новый Citymax 9 на унифицированной платформе, которая ляжет в основу семейства автобусов с различными типами силовых агрегатов. Сначала на конвейер встанет дизельный автобус, впоследствии в линейке появятся газовые и электрические моторы. Дизельная и газовая версии станут оснащаться двигателем ЯМЗ-534 с автоматической коробкой передач ГАЗ. Степень локализации таких автобусов будет достигать 90%.

Официальный старт производства нового Citymax 9 намечен на четвертый квартал текущего года ■





ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ДЕЙСТВИИ

В рамках выставки СТТ Экспо 2022 (материал о ней — в июльском номере «Движка») компания «Тверской экскаватор» объявила о запуске в производство новой модификации колесного экскаватора UMG E185W, полностью изготовленной из отечественных комплектующих. Таким образом, предприятие определило для себя путь дальнейшего развития, ориентируясь исключительно на отечественную компонентную базу. Обозреватель «Движка» отправился в Тверь, где увидел новую модель в действии и изучил процесс ее производства.



Сергей Жуков

Чтобы ни у кого не возникло сомнений в серьезности его намерений, руководство предприятия предложило представителям прессы посетить завод и убедиться, что импортозамещение — это не пустые слова, а реальные шаги. Сказа-

но — сделано, и вот мы в Твери. Попутно следует заметить, что «Тверской экскаватор» является частью холдинга «Объединенная машиностроительная группа строительно-дорожных машин (ОМГ СДМ)». В состав холдинга входят, помимо этого, такие предприятия, как «Челябинские строительно-дорожные машины», «Брянский арсенал», «ЭКСМАШ» (также находится в Твери) и завод в Рыбинске.

«Тверской экскаватор» — один из ведущих заводов по производству экскаваторной техники в России. Предприятие специализируется на выпуске спецтехники для дорожного, гражданского и промышленного строительства, коммунального хозяйства и горнодобывающей отрасли.

Завод ведет свою родословную с 1943 года. В свое время здесь выпускали канатно-блочные экскаваторы на пневмоколесном ходу. Позже было освоено производство гидравлических колесных и гусеничных экскаваторов. Всего за период

существования предприятия было выпущено более 130 тыс. единиц различной техники.

В настоящее время завод производит колесные и гусеничные экскаваторы, экскаваторы-перегружатели, экскаваторы-погрузчики, экскаваторы на автомобильных шасси. Здесь же выпускаются различные типы навесного, рабочего оборудования, запасные части и комплектующие к выпускаемой продукции.

«Тверской экскаватор»

Фото: Сергей Жуков



E185W



Сегодня предприятие производит более 12 моделей техники.

Производственная площадка объединяет заготовительный, механообрабатывающий, гальванический, химико-термический, сварочный, окрасочный и сборочный комплексы. При поддержке международной команды отраслевых экспертов была реализована масштабная реконструкция сборочного цеха, открывшая новые возможности для производства машин массой от 10 до 45 тонн.

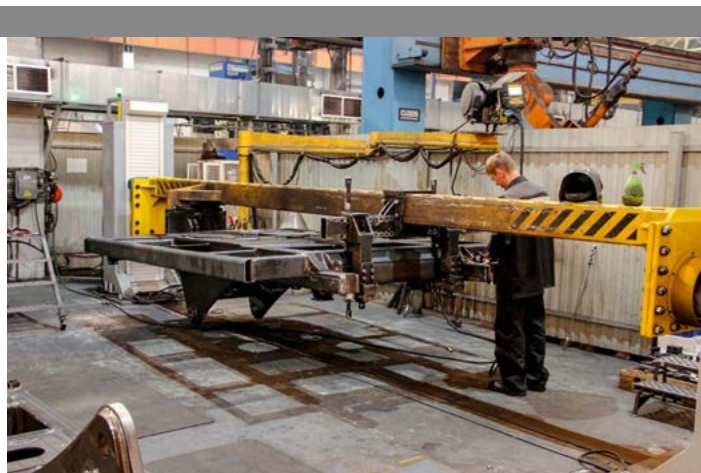
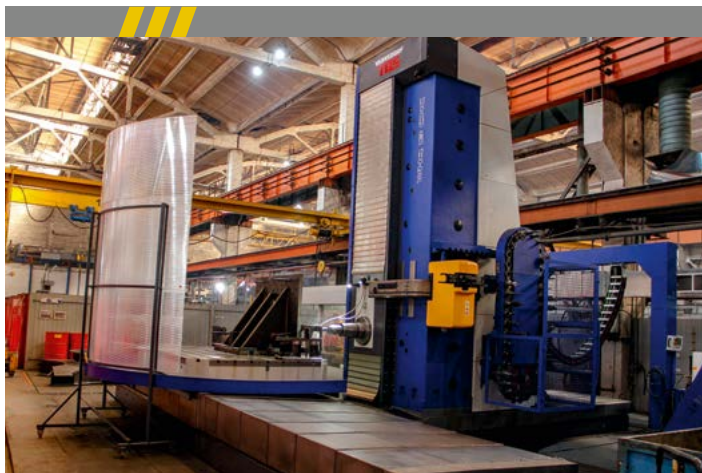
Достижением последних лет стал целый ряд преобразований. В частности, запущен в эксплуатацию новый окрасочный комплекс, модернизировано сварочное производство, реорганизован складской комплекс. Все это позволило освоить выпуск новых видов продукции. Приоритетными направлениями развития для предприятия, как заявляют его представители, являются внедрение современного высокотехнологичного парка оборудования и оснастки, разви-



тие производственной системы и профессиональное обучение сотрудников.

Производство сертифицировано в соответствии со стандартом системы менеджмента качества по ГОСТ ISO 9001-2011 (ISO 9001:2008). Сварочное производство имеет сертификат соответствия международному стандарту EN ISO 3834-2:2005.

Часть производственных цехов удалось осмотреть. Так, был продемонстрирован весь процесс сборки колесных и гусеничных экскаваторов. Сборка разделена на два потока. На первой «нитке» собирается верхняя часть экскаватора, на второй – нижняя. Затем следует «свадьба» и монтаж рабочего оборудования. После сборки техника отправляется на предварительные испытания, где проверяется работа всех систем (гидравлики, электрики и т.п.). На завершающем этапе в дело вступает служба качества; прошедшая приемку техника отправляется на площадку готовой продукции. Маленькая,





но характерная деталь: вне зависимости от срока нахождения на площадке готовой продукции перед сдачей заказчику машина вновь подвергается испытаниям и аттестации службой качества.

Со сборочным цехом соседствуют заготовительный участок, сварочный цех и цех механической обработки. Еще есть цех производства коробок передач, мостов, кабин и гидравлики.

Ритм производств различен. Сборка и изготовление коробок передач ведутся в одну смену, тогда как сотрудники заготовительного участка, сварочного цеха, производства гидравлики и мостов работают в две смены. В месяц из ворот сборочного

цеха на сегодня должен выходить 41 экскаватор. Это соответствует 120%-ной загрузке всего производства. Так что — только успевая поворачиваться! Если говорить о рыночной доле, то ранее она составляла по колесным экскаваторам порядка 40%. Если такая цифра будет актуальной и сейчас, это вполне устроит руководство холдинга.

Представляя новый экскаватор и производство в целом, генеральный директор «ОМГ СДМ» Игорь Кульганов отметил, что наиболее значимыми мероприятиями для холдинга сегодня являются выпуск нового модельного ряда и организация производства критически

важных компонентов, без которых невозможен выпуск экскаваторов. В первую очередь это производство собственных гидроцилиндров.

Сейчас этому направлению уделяется особое внимание. Причем речь идет о производстве гидроцилиндров не только для собственных нужд, но и на продажу сторонним производителям техники. Уже имеется проект реорганизации действующего производства с увеличением выпуска, причем на порядок. В стадии осуществления находится первый этап, подразумевающий вложение инвестиций в переоснащение станочного парка и внедрение новых техно-

логических процессов, направленных на повышение качества выпускаемых изделий. После того как данные показатели будут достигнуты, в действие вступит второй этап — существенное увеличение объемов производства. Насколько это оправданно, судите сами: маржинальность производимого собственными силами гидроцилиндра составляет порядка 20%.

Попутно обсуждается выпуск и других критически значимых компонентов — гидрораспределителей, гидроколлекторов. Есть целая программа по выпуску компонентов, включающая производственные мощности и управление.





Возвращаясь к колесному экскаватору UMG E185W, который стал поводом для нашего визита на завод, стоит сказать, что он сочетает в себе мобильность и высокую производительность. Несмотря на то что эта модель выпускается с начала 2000-х годов, она постоянно совершенствовалась с целью повышения качества и надежности.

Сфера применения машины — это прежде всего ремонтно-вос-

становительные работы на объектах городской инфраструктуры, ремонт и строительство инженерных коммуникаций. Благодаря полному приводу экскаватор обладает неплохими ходовыми качествами по мобильности, проходимости, тяговому усилию. Собственным ходом он может передвигаться со скоростью до 20 км/ч. Однако для повышения мобильности предусмотрена возможность буксировки

с помощью тягача — скорость при этом возрастает до 45 км/ч. И тут есть выигрыш даже не столько в мобильности, сколько в снижении эксплуатационных затрат.

Естественно, большая часть экскаватора создается собственными силами. Тем не менее география импортозамещения весьма обширна. Так, двигатель поставляется из Беларуси, дисплей в кабину машиниста и электроника — из Екатеринбурга. В перспективе на данной модели появится более мощный двигатель с турбонаддувом, в качестве дополнительного оборудования будет предлагаться кондиционер.

Каков итог?

Экскурсия по заводу и общение с руководством закончились

показом новой модификации колесного экскаватора UMG E185W в работе. Для этого на предприятии выделена специальная площадка для демонстрации возможностей техники. Машина, что называется, не подвела — отработала по полной программе. Причем продемонстрировала не только свои профессиональные возможности под управлением опытного машиниста, но и выполнила ряд «трюков», что также характеризует ее с положительной стороны.

Впереди у предприятия — работы по импортозамещению на других моделях: как уже выпускаемых, так и еще только готовящихся к освоению на «Тверском экскаваторе».



Технические характеристики экскаватора UMG E185W	
Максимальная глубина копания, мм	5890–7000
Длина рукояти, мм	2200/2800/3400
Эксплуатационная масса, т	17,0
Емкость ковша по SAE, м³	1,0/0,8/0,65
Двигатель	ММЗ Д-245С
Мощность двигателя, л. с.	105



Airline выпустил новые манометры и пневмопистолеты

Бренд Airline объявил о расширении фирменной линейки устройств для подкачки автомобильных шин.

Как сообщает пресс-служба бренда, ассортимент аксессуаров Airline пополнили, в частности, манометры AEAS001 и AEAS002. Устройства выполнены в металлическом корпусе с защитным резиновым чехлом. На корпусах устройств размещены клапаны для сброса лишнего давления в шине.

При измерении давления показания манометров фиксируются — это, как отмечает производитель, удобно при работе в труднодоступных местах. Для сброса показаний необходимо нажать на кнопку клапана сброса. Манометр Airline AEAS001 стоит в рознице 705 рублей, модель AEAS002 оценена в 810 рублей.

Пистолеты ATBU007 и ATBU008 предназначены для накачки шин и контроля давления в них. Корпуса новых пистолетов изготовлены из алюминиевого сплава. Электронные манометры устройств защищены резиновыми чехлами.

Гибкие шланги новых пистолетов имеют быстросъемные наконечники. Конструкцией предусмотрена кнопка для сброса лишнего давления. В комплект входит присоединительный фитинг 1/4".

Розничная цена пневмопистолета Airline ATBU007—1805 рублей, модель ATBU008 стоит 2340 рублей ■



Neoline начал продажи двух флагманских регистраторов

Бренд Neoline выпустил на российский рынок два новых устройства — двухканальный видеорегистратор G-Tech X62 и трехканальный G-Tech X63.

Основная камера обоих гаджетов имеет угол обзора 140 градусов и снимает видео в 2K-разрешении. Объектив с диафрагмой F1.6, по утверждению разработчиков, в конструкции подобных видеорегистраторов используется впервые. Салонная камера Full HD оснащена 120-угловым объективом со светосилой F1.8.

Видеорегистратор G-Tech X63 имеет еще одну камеру Full HD, которая выполняет функцию камеры заднего вида.

IPS-матрица, по словам разработчиков, позволяет 2,8-дюймовому дисплею не «слепнуть» при ярком солнце. Среди других преимуществ упоминается поддержка карт памяти microSD объемом до 256 Гб, благодаря чему глубина хранения видеоданных может достигать 26 часов.

Заявлено, что лица пассажиров различимы на расстоянии до 10 метров, что делает устройство пригодным для использования в междугородных автобусах. В темное время суток салонная камера автоматически переходит в черно-белый режим инфракрасной съемки, который помогает сделать запись отчетливее.

Оба видеорегистратора оснащены морозостойким суперконденсатором, который, как заявляют в Neoline, обеспечивает стабильную работу устройства в диапазоне температур от -10 до +60 °C. Розничная стоимость Neoline G-Tech X62 — 8490 рублей, а G-Tech X63 с дополнительной камерой заднего вида оценен в 13 990 рублей ■



Combo Raptor Wi-Fi освежил линейку комбоустройств бренда Sho-Me

Линейку комбоустройств Sho-Me пополнил новый гаджет. Регистратор с радар-детектором Combo Raptor Wi-Fi стал самым дорогим устройством в фирменной линейке бренда.

Радар-детектор умеет распознавать типы радарных сигналов «Искра», «Кордон», «Робот», «Кречет», «Стрелка» и др. Базу камер (по странам СНГ) и прошивку можно обновлять через приложение в телефоне с сайта производителя либо через приложение. Пользователь также может добавлять свои точки и отключать некоторые частотные диапазоны.

Заявлено, что радар-детектор определяет сигналы комплекса «Стрелка» на расстоянии более 1 км. Предусмотрены три режима («Город», «Трасса» и «Подпись») для уменьшения ложных срабатываний, а также скоростные фильтры (позволяют не получать предупреждения о камерах при движении ниже выбранной скорости).

Видеорегистратор работает на процессоре Ambarella A12A35 и оснащен камерой с углом обзора 140 градусов. Пятимегапиксельная матрица Sony IMX335 позволяет снимать видео с разрешением 2304 x 1296 пикселей. Изображение выводится на 3-дюймовый ЖК-дисплей. Для хранения снятых файлов можно использовать карты памяти microSD объемом от 8 до 128 Гб.

Розничная стоимость устройства — 14 490 рублей. В комплектацию также входят провод питания и присоска с быстросъемным креплением и сквозным питанием ■



CR

CARVILLE RACING

ТЕСТИРУЕМ АВТОЗАПЧАСТИ И АВТОХИМИЮ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ



 CARVILLE.RACING

Рекомендовано ведущими производителями
автокомпонентов и аксессуаров



Профессиональные
автокомпоненты



Генераторы, стартеры,
автоэлектрика



Детали системы
охлаждения



Автомобильные
аксессуары

Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Вадим Аскарлов



Даниил Квят дебютировал на дорожной версии «Индианаполиса» и стал первым россиянином в истории высшего дивизиона NASCAR ■



Фернандо Алонсо перешел из команды Alpine F1 в Aston Martin, подписав контракт на три года с зарплатой 20 млн долларов за сезон ■



Александр Смоляр выиграл один из заездов «Формулы-3» на Гран-при Венгрии, но на подиуме появился без российского флага и гимна ■



80 очков составляет отрыв Макса Ферстаппена от Шарля Леклера после победы голландского пилота на Гран-при Венгрии ■



11 машин вышло на этап WTCR в Валлелунге после отказа команды Lynk & Co выступить из-за ненадежности покрышек Goodyear ■



7 секунд разделили Отта Таянка и Калле Рованперу на финише ралли Финляндии, которое стало победным для эстонского пилота ■



Себастьян Феттель прощается с «Формулой-1»

Четырехкратный чемпион мира объявил о завершении карьеры в «Королевских гонках» по окончании сезона

4 чемпионских титула

53 победы

122 подиума

Русинов и Квят победили в марафоне на «Игоре Драйв»

Экипаж Романа Русинова и Даниила Квята, выступавший на прототипе G-Drive G01, одержал победу в четырехчасовом заезде серии Russian Endurance Challenge (REC).

Еще в квалификации пилот команды G-Drive Racing Роман Русинов установил новый рекорд обновленной конфигурации автодрома трассы «Игора Драйв». Однако реализовать преимущество поул-позиции на старте не удалось: Русинов вошел в первый поворот трассы вторым, а затем по ходу первого часа гонки откатился за пределы первой тройки. Однако осторожное начало многочасовой гонки принесло свои плоды — соперники раньше поехали на первые дозаправки, в то время как Роман, сэкономивший топливо в баках своего прототипа, получил запас свободного пространства на трассе и заметно прибавил в скорости, превзойдя даже квалификационное время.

На второй отрезок марафона Русинов передал машину своему напарнику по экипажу Даниилу Квяту. Бывший пилот «Королевских гонок», а теперь боевой гонщик NASCAR уверенно провел свой отрезок, что позволило команде занять первое место, даже проведя лишний пит-стоп из-за прокола. За гонку прототип под № 26 преодолел 115 кругов, что составило без малого 600 км.

Второе место после экипажа G-Drive Racing завоевали представители команды Yadro Motorsport, которые проиграли победителям всего лишь чуть более минуты. Тройку призеров в «абсолюте» замкнули пилоты программы SMP Racing Михаил Алешин и Виталий Петров.

Гонка серии REC стала первой на модернизированной версии трассы «Игора Драйв», длина круга которой увеличилась до 5183 метров за счет радикально перестроенного третьего сектора. Планировалось, что уже в следующем году трасса примет российский этап «Формулы-1» вместо автодрома в Сочи ■



Сотников стал четырехкратным победителем ралли «Шелковый путь»

Пилот команды «КАМАЗ-мастер» Дмитрий Сотников одержал победу в международном ралли-марафоне «Шелковый путь» в зачете грузовиков и установил рекорд, став первым в истории гонки четырехкратным победителем.

Хотя в дебюте ралли лидерами зачета грузовиков были совсем другие пилоты. Поначалу первую позицию застолбил за собой Эдуард Николаев. На втором спецучастке лидерство перехватил Сергей Вязович из команды «МАЗ-СПОРТавто». Затем настала очередь лидировать Андрея Каргинова. И лишь после четвертого этапа на первой строчке грузового зачета оказался действующий победитель «Дакара».

Однако уже совсем скоро лидерство вновь перешло к Эдуарду Николаеву, но сломанный амортизатор, который пробил один из резервных топливных баков, не позволил многократному обладателю «Золотого бедуина» удержать лидерство. После этого Дмитрию Сотникову оставалось лишь довести гонку до победы. Эдуард Николаев занял второе место, а третьим стал Сергей Вязович.

В зачете внедорожников судьба победы решилась в последний день: Владимир Васильев на протяжении всей гонки уходил в отрыв, но из-за технических проблем пропустил вперед Дениса Кротова. В результате ближе к финишу петербуржец вынужденно взвинтил темп и пошел на риск, что, к сожалению, привело к вылету с трассы, перевороту машины и отрыву колеса.

Бывший пилот «Формулы-1» Никита Мазепин убедительно доказал, что легко способен пересечь с шоссейно-кольцевой техники на ралли-рейдовую. В зачете мотовездеходов он уверенно одержал победу в дебютной для себя внедорожной гонке, опередив опытных «рейдовиков» Армена Пузяна и Сергея Карякина. Чемпион «Дакара» выступал в качестве экипажа поддержки для Мазепина, но тем не менее финишировал на подиуме. В зачетах мотоциклов и квадроциклов победы одержали Алексей Наумов и Дмитрий Калинин соответственно ■



«Фуридаши Битва», два перезаезда в финале и первая за полтора года победа Цареградцева

Четвертый
этап
RDS GP



Александр Ефимкин

На красноярской трассе «Красное Кольцо» завершился четвертый этап дрифт-серии RDS GP. Финальному заезду с участием двух местных пилотов — Идиятулина и Цареградцева — предшествовала «Фуридаши Битва» в рамках субботних buy-in, которая, кажется, станет традицией.

Принять участие в красноярском этапе смогли только 22 пилота (так мало в этом сезоне еще не было), и организаторы нашли необычное решение: десять

лучших дрифтеров по результатам квалификации (то есть те, кому в топ-32 не досталось пары) принимали участие в «Фуридаши Битве». Суть соревнования — в первом после разгонной прямой повороте выставить машину боком на максимальный угол, после чего сохранить над ней контроль и продолжить заезд.

Лучшими в квалификации стали Дамир Идиятулин и Аркадий Цареградцев (по 97 баллов, но у Идиятулина больше баллов за худший из двух проездов — 96), а победителем первой в истории RDS GP «Фуридаши Битвы» стал Евгений Лосев: иркутянин показал угол в 130 градусов, фактически заехав в поворот задом.

Организаторы уже сообщили, что состязания по наиболее эффектному прохождению первого поворота в RDS GP продолжатся: на трассе «Игора Драйв» гонщики будут соревноваться уже в скорости постановки.

На своей домашней трассе оба красноярца не спасовали: Идиятулин легко прошел Антона Дмитриенко (BY Motorsport), а в топ-8 встретился с Никитой Шиковым из Carville Racing. Шиков оказался менее уступчивым, однако судьи все же присудили победу красноярцу. На пути к финалу Идиятулин также сломил сопротивление Романа Тиводара из «Форвард Авто», который до этого оказался сильнее Лео-

нида Горковенко (Carville Racing) и серебряного призера прошлого этапа Леонида Шнайдера (Sintec Fresh Auto Drift).

Путь Аркадия Цареградцева до финала был не менее трудным: в топ-16 ему попался сокомандник Шнайдера и Идиятулина Денис Мигаль, а топ-8 подарил зрителям зрелищные парные заезды с Чарльзом Нг. Гонконгский дрифтер на этапе в Красноярске пилотировал Flanker F — российский гиперкар партнеру по Star Per Stars Aimol одолжил Сергей Кабаргин. В полуфинале Цареградцев встретился с Евгением Лосевым, еще одним пилотом Sintec Fresh Auto Drift, который в топ-8 превзошел Георгия Чивья-



на. Однако в борьбе с Цареградцевым опытный пилот допустил небольшую ошибку, которая и определила победителя пары.

В борьбе за бронзу Роман Тиводар оказался сильнее Лосева — подиум на «Красном Кольце» позволил сочинцу сохранить третью строчку в общем зачете.

После первых двух заездов судьи не сумели выявить сильнейшего — и отправили гонщиков на one-more-time. Но и там оба краснорядца выступили безоши-

бочно — еще один перезаезд. И только на третий раз был объявлен победитель очередного этапа RDS GP — им стал Аркадий Цареградцев из Darkside Fail Crew. Для Цареградцева эта победа стала всего лишь второй за полтора года в рамках RDS GP — последний раз лидер «Дарксайда» поднимался на верхнюю ступень пьедестала еще в первом этапе сезона RDS 2021.

Значительных перестановок в личном зачете чемпионата

после четвертого этапа не произошло: Идиятулин с 799 баллами нарастил отрыв от Чивчяна (707 баллов), Тиводар по-прежнему третий (675 баллов), но после победы на домашней трассе к нему приблизился Цареградцев (662 балла). Пятую позицию с 535 зачетными баллами занимает Евгений Лосев. Лучшим среди пилотов Carville Racing остается Никита Шиков: в активе москвича 413 баллов и промежуточное седьмое место. Николай Гор-

ковенко (258 баллов) поднялся на 14-ю строчку, а пропустивший два последних этапа Антон Клямко (124 балла) занимает 27-е место в общем зачете.

Пятый этап российской дрифт-серии проходил уже после того, как этот номер журнала был сдан в печать: в середине августа на трассе «Игора Драйв» в Ленинградской области.



Автодром Kazan Ring

принял третий этап РСКГ



Вадим Аскаров

В столице Татарстана состоялся третий этап «Российской серии кольцевых гонок», который изначально не входил в календарь серии, но, к радости болельщиков, вновь там появился. Хотя соревнования прошли всего лишь в четырех зачетных группах.

Напомним, что изначально 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 двух из трех этапов в Москве. Теперь же неопределенности в отношении логистики и других организационных моментов стало меньше, и организаторы решили вернуть в календарь казанский этап. Однако вместо изначально намеченных девяти классов заезды прошли только в четырех: «Туринг», «Супер-продакшн», S1600 и «Спортпрототип CN».

В зачете «Спортпрототип CN» сразу несколько лидеров квалификации, выступавших на автомобилях разных моделей, нарушили различные пункты правил и на старте гонки расположились далеко не в соответствии с показанными результатами. Таким образом, первый ряд достался Алексею Хаирову на «Легенде» и Евгению Румянцеву на «Митджете». Однако Хаиров смог проехать только один круг, а затем его машина остановилась в боксах. Румянцев возглавил гонку, но к ее экватору Кабаков наверстал отставание, и самый быстрый автомобиль оказался на лидирующей позиции. Третьим автомобилем в лидирующей группе — за «Легендой» и «Митджетом» — оказался «Шорткат» Сергея Иевлева. Всего нескольких кругов ему хватило, чтобы отыграть полтора десятка мест и стать лучшим среди представителей своей категории.

Вторая гонка уикенда ознаменовалась массовым завалом сразу после старта. Денис Карелин «проспал» старт, потом слишком оптимистично нырнул внутрь первого поворота, развернулся и собрал сразу несколько машин других участников. Гонка возобновилась на шестом круге, и возглавил ее Артем Кабаков, который оказался впереди Алек-

сея Хаирова. Евгений Румянцев на единственном уцелевшем «Митджете» обосновался на третьей позиции. В «Шорткатах» Сергей Иевлев не стал откладывать атаку и вышел в лидеры зачета этих машин. Серебро досталось Кириллу Киракозову, бронза — Максиму Скорику.

В зачете S1600 «поул» завоевал Рустам Фатхутдинов на Hyundai Solaris, который провел весь заезд в качестве лидера. Илье Родькину пришлось сосредоточиться на обороне второго места от Станислава Новикова. Тем временем Даниил Харашун не добрался до четвертой позиции, а на финальной трети дистанции в красивой борьбе оттеснил Новикова и ворвался в тройку лидеров. А в предпо-

следнем повороте смог пройти и Илье Родькина — и стал серебряным призером.

На заключительных кругах развернулось сражение за последнее место в топ-5: Василий Кораблев прорвался сквозь пелотон после старта с пит-лейна и атаковал Филиппа Тупоносова, но безуспешно: Филипп сохранил пятую позицию. За Кораблевым финишный флаг увидели Михаил Дралин, Артем Антонов, Василий Владыкин и Александр Чачава, замкнувший десятку лучших.

Вторая гонка класса началась с лидерства Антона Надешкина, который хорошо стартовал, однако недолго сохранял лидирующую позицию. На первом же круге вперед вышел Даниил Харашун и провел оставшуюся часть заез-





да во главе пелотона. Филипп Тупоносов также удачно стартовал, вышел на второе место и заработал серебро. Самая напряженная борьба кипела за последнюю ступень подиума. Новиков был хорош и долгое время сдерживал за собой группу из нескольких опытных пилотов. С ним поочередно обменивались позициями и Рустам Фатхутдинов, и Василий Кораблев, вдобавок в сражение включился Василий Владыкин. В итоге только за несколько кругов до финиша, когда шины на Kia Новикова потеряли сцепные свойства, Фатхутдинов смог его обойти и завоевал бронзу.

В первом объединенном заезде зачетов «Супер-продакшн» и «Туринг» в гонке старшего класса на первом ряду обосновались 350-сильные Lada Vesta: бок о бок с Кириллом Ладыгиным гонку начинал его партнер по команде Владимир Шешенин. Две «Весты» сохранили статус-кво, а Дмитрию Брагину удалось ворваться в тройку лидеров. Михаил Митяев также улучшил позицию и стал было четвертым, но вскоре его обогнал Егор Оруджев, а следом за ним проскочил и Захар Слуцкий.



В «Супер-продакшн» первая гонка началась с лидерства «Хонд» Николая Виханского и Романа Голикова. Уже на первом круге Виханский и Леонид Панфилов оказались позади соперников, а затем, после контакта и разворота, машина Виханского протаранила «Ладу» Панфилова. Лидерство досталась Роману Голикову, и он блестяще воспользовался ситуацией. На второй позиции стабильно провел гонку Самвел Искоянц, а на третьей не менее уверенно чувствовал себя Иван Чубаров. За оставшиеся места в первой пятёрке

сражались две девушки из Sofit Racing Team — в итоге Катерина Бояринова стала четвертой, Ирина Сидоркова — пятой.

Вторая гонка «Туринга» с самого начала ознаменовалась плотной борьбой. Настолько плотной, что не обошлось без контактов, в результате которых Егор Фокин откатился назад, а Дмитрий Брагин был вынужден заехать в боксы. Лев Толкачев долго сохранял первую позицию и только за два круга до финиша дал шанс Захару Слуцкому себя обогнать — тот реализовал эту возможность и завоевал оче-

реднюю победу. Роман Шарапов всю гонку контролировал отрыв от соперников и получил бронзу.

Несмотря на различные инциденты, Павел Кальманович все же стал четвертым, а после череды напряженных обгонов в пятёрку лучших смог ворваться Кирилл Ладыгин. За ним финишировали Артем Слуцкий, Владимир Шешенин, Михаил Митяев, Егор Оруджев и Максим Солдатов из Carville Racing.

В «Супер-продакшн» Роман Голиков быстро отыграл несколько позиций и вышел в лидеры, его прорыв повторил Николай Виханский, и обе «Хонды» оказались на первых позициях. Лучшим из остальных стал Самвел Искоянц. Пятёрку замкнули двое пилотов АвтоВАЗа, причем только на последних метрах Леонид Панфилов опередил замедлившегося Ивана Чубарова. Ирина Сидоркова в пылу борьбы со своей партнершей по команде Катериной Бояриновой отправила последнюю в гравий, а сама после штрафного проезда по пит-лейну оказалась лишь шестой.





Эталон автомобильного радиатора

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



Профессиональные компоненты
для грузового транспорта

Выбери на luzar.ru 🔍



ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ

КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



Зарулем **рейс**

Высокая надёжность
согласно ресурсным испытаниям журнала «Рейс»

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



Индивидуальный
технический паспорт в комплекте



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия



Сцепление TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ
ЗНАЧЕНИЕ



Уникальный состав
фрикционной накладки



Безупречная
балансировка



Ответственная
гарантия

Средний ресурс

5 000 000

циклов сжатия демпферных пружин

500 000

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



TRIALLI.RU