



март 2023 • #114

Движок

про автомобили в деталях

КТО УШЕЛ
И КТО ПРИДЕТ
НА СМЕНУ?

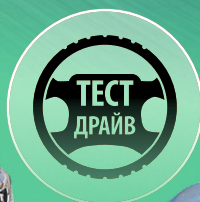
РЫНОК 30
ЗАПЧАСТЕЙ



44 **Соболь NN** Городской
трудяга

Погоня
за галочками

Exeed TXL 20



36

**Завод
в Новополоцке**

Как делают присадки
для масел «ЛУКОЙЛ»



Развивая
технологии
создаем
лучшее!



52

**Смоленский
«Завод КДМ»**

Как выпускают мусоровозы

58

«Северный Лес 2023»

Триумф пилотов
на мотовездеходах
и первая победа Мордковича



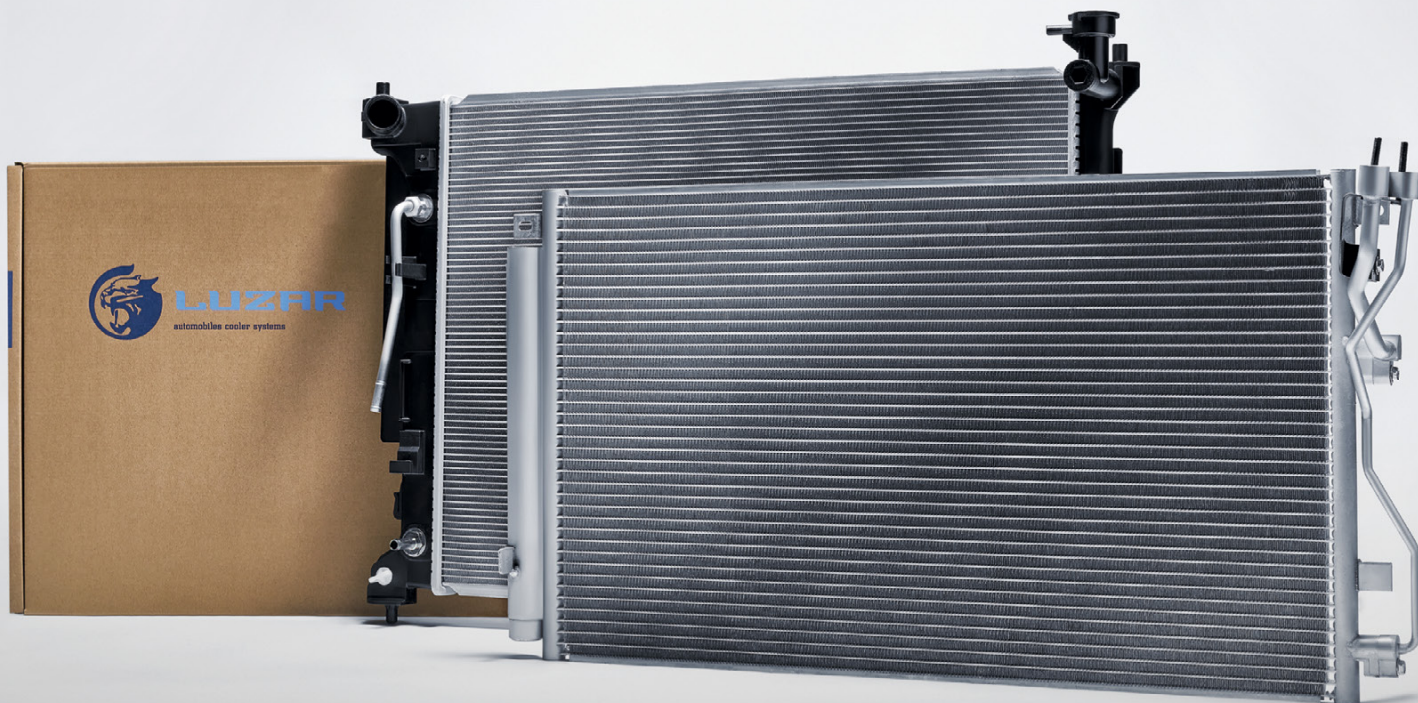
LUZAR

детали системы охлаждения

Производим автомобильные запчасти на 97% актуального автопарка

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

Выбери на luzar.ru 🔍



Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости Carville Racing



ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Качество на уровне мировых производителей



Стойкость к омывающим
жидкостям



+60
-25 Проверено на жаро-,
морозостойкость



Ресурсный запас
на среднегодовой пробег

> airline.su

СМОТРИТЕ
ПРО ЩЕТКИ



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.ru



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

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

Подписано в печать 10.03.2023 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.



В конце зимы – начале весны нынешнего года пришло сразу несколько новостей, исходя из которых можно судить о положении дел на российском рынке автозапчастей и компонентов. И понять, что ждать его восстановления до предкризисных значений в ближайшее время не приходится.

Началось всё в конце февраля: буквально накануне годовщины того, что в России нельзя называть словом из пяти букв, зато можно – аббревиатурой из трех. Компания KYB объявила о закрытии с 1 апреля 2023 года своего российского представительства – «КУБ Евразия». Меж тем амортизаторы марки, как отметили по горячим следам в Союзе автосервисов, занимали до недавнего времени порядка 50% рынка послепродажного обслуживания в соответствующем сегменте.

Затем стало известно, что компания Michelin, хотя официально пока об этом и не объявила, но, по сообщениям источников, «знакомых с ситуацией», вот-вот завершит сделку по продаже своего российского завода, расположенного в подмосковном Давыдове. Производственная мощность этого предприятия составляет, напомним, 1,5–2 млн шин в год; с марта 2022 года оно находится в простое.

Еще одно известие подобного рода пришло из Калужской области: на расположенном в Ворсине

заводе, ранее принадлежавшем французскому энергетическому концерну TotalEnergies, отныне будут выпускаться смазочные материалы бренда Lemarc. Завод продан российскому менеджменту, управляет им теперь компания «Топ Лубрикантс».

Ну и наконец – вишенка на торте: немецкий концерн Continental объявил о «контролируемом уходе» с российского рынка. В нашей стране у него до недавнего времени были такие активы, как завод по производству шин под Калугой, предприятие по выпуску автокомпонентов ContiTech в Калужской области, а также СП по производству тахографов в Чистополе (Республика Татарстан). Под «контролируемым уходом», как уточнил гендиректор Continental Николай Зетцер, в руководстве концерна понимают продажу активов; процесс этот, по его словам, уже идет.

Какой вывод следует из всех этих новостей? Можно сколько угодно заговаривать нынешний кризис словесными интервенциями о том, что, мол, мировые бренды от нас не уходят, а приостанавливают деятельность; что, дескать, рынок у нас большой и все они переждут первый санкционный удар, а потом вернуться; что они инвестировали у нас столько, что не смогут просто взять и списать российские активы. Как показывает практика, они все-таки

уходят. И не факт, что вернуться. А если вернуться – то не факт, что быстро. А если быстро – не факт, что будут инвестировать столько же, сколько раньше.

Кстати, а в какие суммы обходятся мировым брендам эти «контролируемые уходы» с российского рынка? За ответами далеко ходить не надо: они есть в годовых отчетах этих брендов. Continental, например, сообщил в начале марта, что в 2022 году в связи с деятельностью в России обесценил активы на сумму около 87 млн евро в результате наложенных санкций. При этом показатель EBIT (прибыль до выплаты процентов и налогов) концерна даже улучшился по сравнению с 2021 годом (на 5%) и составил 2,0 млрд евро. Чистая же прибыль Continental, хоть и сократилась с 1,4 млрд евро в 2021 году до 67 млн в 2022-м, но все же исчислялась восьмизначным числом. Грубо говоря, убытков от «обесценения активов» в РФ концерн не понес: речь идет пока еще о недополученной прибыли.

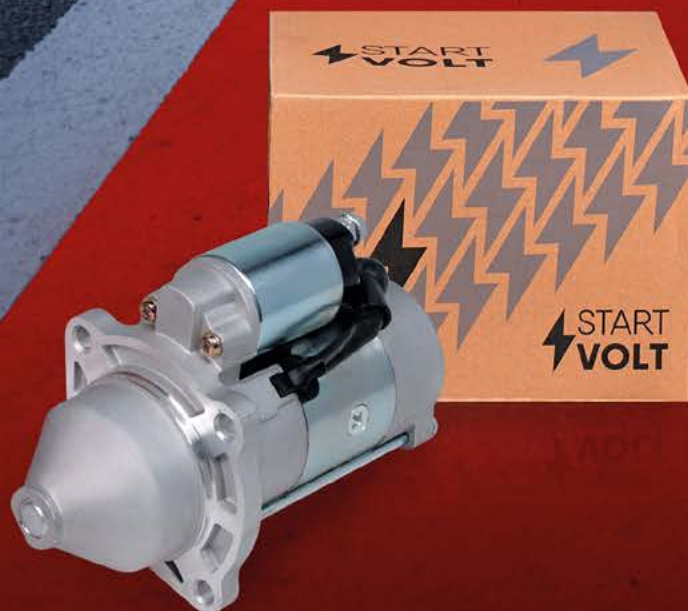
Нам же при покупке запчастей придется руководствоваться принципом, сформулированным Жванецким в рассказе времен развитого социализма: «Если других туфель не видел, наши – вот такие! Если других машин не видел, „Запорожец“ – вот такой! И всё! Живи – не тужи!»



ГЕНЕРАТОРЫ, СТАРТЕРЫ
И ДРУГАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



КАЧЕСТВО, ПРОФЕССИОНАЛИЗМ
И ГАРАНТИЯ НАДЁЖНОСТИ!



Индивидуальный
технический паспорт



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия



STARTVOLT.COM

Авторынок и СТО

Итоги 2022 года

10



Погоня за галочками

Тест-драйв Exeed TXL Sport Edition

20



Смоленский «Завод КДМ»

Как делают мусоровозы

52

Замена тормозных колодок

Рекомендации бренда Trialli

40



Третий этап

Sochi Drift Challenge

100 баллов Шикова в квалификации
и второй подряд подиум Бурлуцкого

60



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 10 **Авторынок и СТО**
Итоги 2022 года
- 14 **Форум ForAuto 2023**
Каким будет нынешний год для российской автоиндустрии

Автомобили

- 18 **Новости**
- 20 **Погоня за галочками**
Тест-драйв Exeed TXL Sport Edition

Автокомпоненты

- 24 **Новости**
- 30 **Ушедшие бренды автозапчастей**
Кто сможет их заменить?
- 34 **Как собственные присадки позволяют «ЛУКОЙЛу» совершенствовать моторное масло?**
- 36 **Завод в Новополюцке**
Как делают присадки для масел «ЛУКОЙЛ»
- 40 **Замена тормозных колодок**
Рекомендации бренда Trialli

Комтранс

- 42 **Новости**
- 44 **Городской трудяга**
Тест-драйв «Соболя NN»
- 48 **Где искать замену?**
Запчасти для зарубежных грузовиков
- 52 **Смоленский «Завод КДМ»**
Как делают мусоровозы

Автоаксессуары

- 56 **Новости**

Автоспорт

- 58 **«Северный Лес 2023»**
Триумф пилотов на мотовездеходах и первая победа Мордковича
- 60 **Третий этап Sochi Drift Challenge**
100 баллов Шикова в квалификации и второй подряд подиум Бурлуцкого
- 62 **Метаморфозы Галатеи**
Как изменилась Toyota Supra Никиты Шикова после дебюта в российском дрифте?



НАДЁЖЕН НА ВСЕХ ГОРИЗОНТАХ



**ПОСТАВЩИК
НА ГЛАВНЫЙ
КОНВЕЙЕР**



AUTO-RAD.RU



Michelin нашел покупателя российского завода

Компания Michelin близка к завершению сделки по продаже своего российского завода в подмосковном Давыдове.

Как сообщает газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники, «знакомые с ситуацией», предприятие может купить ООО «Пауэр Интернэшнл-шины» — российский шинный дистрибьютор. Ранее в Michelin заявляли о намерении продать подмосковный завод его менеджменту, однако в отчете компании за 2022 год сообщалось, что переговоры о продаже актива ведутся с третьей стороной.

Официально вероятного покупателя завода в Michelin не называют, но подтверждают, что компания по-прежнему «рассматривает возможную продажу активов в России». В ООО «Пауэр Интернэшнл-шины» на запрос «Коммерсанта» не ответили.

Эксперты издания полагают, что новый собственник (если им действительно окажется «Пауэр Интернэшнл-шины») может запустить в Давыдове производство покрышек китайской марки Hifly — их импортом в Россию компания занимается с прошлого года.

Завод Michelin в Давыдове работает с 2004 года; производственная мощность предприятия составляет 1,5–2 млн шин в год. Завод выпускал летние и зимние покрышки, в основном для легковых автомобилей. С середины марта 2022 года производство находится в режиме простоя ■

КУВ приостановит деятельность в России

Компания КУВ приостановит деятельность своего российского представительства — ООО «КУБ Евразия» — с 1 апреля 2023 года.

Как сообщил корреспонденту «Движка» представитель компании, 22 февраля об этом были официально уведомлены дистрибьюторы бренда и будут уведомлены партнеры. «В связи со сложившейся геополитической ситуацией и сложными условиями ведения бизнеса, складывающимися в течение 2022–2023 годов, мы не смогли сохранить стабильный импорт продукции КУВ в страны Таможенного союза», — отмечается в распространенном компанией заявлении генерального директора «КУБ Евразия» Такаса Кодзи.

«ООО „КУБ Евразия“ сталкивается со сложностями, вызванными внешнеэкономическими обстоятельствами, которые не зависят от компании, выходят из-под контроля и препятствуют нормальному функционированию ООО „КУБ Евразия“ в России и странах Таможенного союза. В свете вышеизложенного с сожалением сообщаем, что после долгих и обстоятельных обсуждений группа КУВ приняла решение приостановить деятельность ООО „КУБ Евразия“ с 1 апреля 2023 года», — сообщает также гендиректор компании.

Вместе с тем, как уточнил наш собеседник, до конца марта «КУБ Евразия» продолжит работать в РФ и выполнит все текущие обязательства. Ранее, как отмечают в Союзе автосервисов, амортизаторы КУВ занимали порядка 50% рынка послепродажного обслуживания в соответствующем сегменте ■



В России заработали первые мультибрендовые СТО LECAR Service

Дочерняя компания АвтоВАЗа — АО «Лада Имидж» — открыла в трех городах России первые мультибрендовые станции техобслуживания LECAR Service.

Первые три СТО новой сети, как сообщает пресс-служба АвтоВАЗа, начали работать в Уфе, Ярославле и Тольятти. В течение нынешнего года компания «Лада Имидж» планирует расширить сеть LECAR Service примерно до сотни станций.

СТО новой сети, как уточняют в компании, выполняют обслуживание и ремонт автомобилей любой марки и практически любого года выпуска. На все виды работ распространяется фирменная

гарантия. Автовладельцам доступны оригинальные запасные части для иномарок, а также запчасти и компоненты бренда LECAR.

Для новых клиентов LECAR Service действует ряд спецпредложений, включая бесплатную диагностику автомобиля по 30 пунктам, а также бесплатную замену масла и фильтра при покупке их в LECAR Service; при ремонте на сумму от 5 тыс. рублей клиент получает фирменную карту «LECAR Помощь на дороге».

Сеть СТО LECAR Service, как сообщают представители «Лада Имидж», представляет собой одно из направлений экосистемы «Мир LECAR», включающей собственную торговую марку автозапчастей и аксессуаров, розничные мультибрендовые магазины, станции техобслуживания, сервис помощи на дорогах; со второго квартала текущего года заработает также маркетплейс по продаже запчастей ■



www.kronerauto.com



Качественные запчасти для вашего автомобиля



ИННОВАЦИИ

ТЕХНОЛОГИИ

ТОЧНОСТЬ

Суд арестовал российские активы Volkswagen

«Группа ГАЗ» обратилась в суд с требованием взыскать с Volkswagen Group Rus 15,6 млрд рублей; активы немецкой компании в России арестованы.

Как сообщает «Интерфакс», входящий в «Группу ГАЗ» Горьковский автозавод обратился в Арбитражный суд Нижегородской области с требованием признать недействительным расторжение соглашения с Volkswagen Group о контрактной сборке автомобилей немецкого концерна на мощностях предприятия в Нижнем Новгороде.

Кроме того, российский автопроизводитель требует взыскать с VW Group 15,6 млрд рублей в счет понесенных убытков, уточняет агентство, ссылаясь на материалы картотеки арбитражных дел.

Соответствующий иск был подан 14 марта, а 17 числа суд удовлетворил ходатайство ГАЗа о наложении в рамках дела обеспечительных мер. В частности, арестованы доли в российском представительстве Volkswagen и в подконтрольных ему юрлицах и всё имущество концерна в РФ, за исключением денежных средств.

Также суд запретил по ходатайству ГАЗа «любые регистрационные действия, связанные с ликвидацией, реорганизацией, изменением состава участников, увеличением и уменьшением уставного капитала российской «дочки» VW и подконтрольных ей юрлиц», сообщает «Интерфакс».

Требование ГАЗа об обеспечительных мерах в отношении российских активов Volkswagen суд решил удовлетворить. «Принятие обеспечительных мер позволит предотвратить причинение значительного ущерба ООО «Автомобильный завод ГАЗ» и нарушение его законных интересов. Данная мера направлена на сохранение существующего состояния отношений (status quo) между сторонами», — приводит агентство цитату из определения суда ■



Continental намерен уйти из России

Руководство концерна Continental стремится к «контролируемому уходу» с российского рынка.

Об этом сообщил на пресс-конференции в Ганновере генеральный директор немецкого концерна Николай Зетцер. «2022 год был сложным для нас в нескольких отношениях. Конфликт в Украине разогнал цены на сырье, энергию и логистику. Это также причина, по которой мы стремимся к контролируемому уходу с российского рынка», — заявил г-н Зетцер.

Среди российских активов Continental, напомним, — завод по производству шин под Калугой, предприятие по выпуску автокомпонентов ContiTech в Калужской области, а также СП по производству тахографов в Чистополе (Республика Татарстан).

«Контролируемый уход» из России, по словам г-на Зетцера, будет означать продажу активов; процесс этот находится в «продвинутой стадии», заявил CEO немецкого концерна.

Несмотря на «сложные макроэкономические условия», Continental достиг в 2022 году поставленных целей с точки зрения продаж и финансовых поступлений, отмечают в руководстве концерна. Консолидированные продажи немецкого концерна в денежном выражении увеличились в минувшем году на 16,7% по сравнению с результатом 2021-го и достигли 39,4 млрд евро. Скорректированный показатель EBIT (прибыль до выплаты налогов и процентов) составил 2,0 млрд евро (+5,2% к 2021 году).

Вместе с тем чистая прибыль Continental снизилась в минувшем году в связи с целым рядом негативных эффектов примерно на миллиард евро. В частности, более высокие процентные ставки и другие факторы привели к убыткам в размере свыше 850 млн евро в подразделении Automotive group. В связи с деятельностью в России Continental также обесценил активы на сумму около 87 млн евро в результате наложенных санкций. Чистая прибыль концерна в 2022 году в итоге составила 67 млн евро (в 2021-м — 1,4 млрд евро) ■



Hyundai пока не принял решение по поводу российского завода

Концерн Hyundai Motor рассматривает различные варианты действий, связанных с будущим завода под Петербургом.

Об этом сообщает агентство Reuters со ссылкой на заявление корейского автопроизводителя, распространенное 10 марта. Официальное разъяснение появилось после выхода новости южнокорейского агентства Yonhap о том, что в Hyundai ведут переговоры о продаже петербургского предприятия компании из Казахстана. Агентство ссылалось на сообщения ряда российских СМИ.

В Hyundai Motor сообщили, что официальное заявление по поводу судьбы российского завода появится после того, как об этом будет принято окончательное решение, или же в течение месяца, передает Reuters.

Расположенный в промзоне «Каменка» под Санкт-Петербургом завод «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» работает, напомним, с 2010 года. За первые 10 лет предприятие выпустило свыше 2 млн автомобилей. С весны 2022 года завод находился в простое, в конце декабря частично возобновил работу ■

Российский завод Total претерпел ребрендинг

На российском заводе Total в Ворсине Калужской области будут выпускаться смазочные материалы под брендом Lemarc.

Процесс трансформации бывшего российского подразделения французского энергетического концерна TotalEnergies завершился 1 марта текущего года, сообщает пресс-служба нового бренда.

Компания, которая управляет отныне калужским предприятием, получила название ООО «Топ Лубрикантс». В настоящее время на заводе ведутся работы по перезапуску производства и наращиванию мощностей. Ежегодно предприятие намерено производить до 75 тыс. тонн смазочных материалов.

В продажу новые продукты под брендом Lemarc поступят во втором квартале 2023 года. Предназначаться они будут как для автомобилей, так и для промышленных предприятий.

Масла Lemarc, как заявляют представители нового бренда, будут иметь допуски и одобрения ведущих мировых автопроизводителей ■



green

FILTER

НЕМЕЦКИЙ КЛИМАТ
В ВАШЕМ АВТОМОБИЛЕ



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

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



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



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



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



CARBERRY.
Performance for value

Авторынок и СТО



Роман Зубко

Как падение продаж на российском первичном авторынке в 2022 году повлияет на сферу послепродажного обслуживания в нашей стране? Как изменились движущийся российский автопарк, динамика среднего пробега и поведение потребителей автосервисных услуг? Каковы перспективы отрасли на ближайшие годы? Этим и другим вопросам была посвящена прошедшая в феврале онлайн-конференция аналитического агентства Gruzdev-Analyze и сети СТО FIT Service. Все подробности и актуальная статистика рынка — в материале «Движка».

Авторынок РФ: откат к 90-м

Прошлогодний провал в продажах новых автомобилей (626,3 тыс. ед., -59% к 2021 году) основатель и генеральный директор Gruzdev-Analyze назвал «очень и очень неприятным» моментом, отметив, что столь низких объемов продаж наш авторынок не видел с 90-х годов. Индустрии, по словам А. Груздева, предстоит

теперь «с этим жить, причем жить достаточно долго».

На данный момент, как отмечает гендиректор агентства, слишком малое количество экспертов прогнозирует хоть сколько-нибудь существенный рост нашего авторынka в ближайшей перспективе. Самые оптимистичные прогнозы, как рассказывал А. Груздев, предполагают годовые продажи в текущем году на уровне 800 тыс. единиц, и это примерно в два раза меньше, чем

Итоги 2022 года

в последние годы и в три-четыре раза меньше, чем в наилучшие для рынка времена.

Сам эксперт прогноз в 800 тыс. проданных машин считает

чересчур оптимистичным. По его мнению, более реалистичный результат — порядка 700–720 тыс. единиц. В рассуждениях же о том, что в будущем году наладятся поставки по параллельному импорту и что объемы производства будут восстанавливаться, упускается, по мнению гендиректора Gruzdev-Analyze, такой немаловажный фактор, как платежеспособный спрос. Доля покупателей, готовых покупать новые автомобили по нынешним ценам, по словам



эксперта, сократилась в 2022 году весьма существенно.

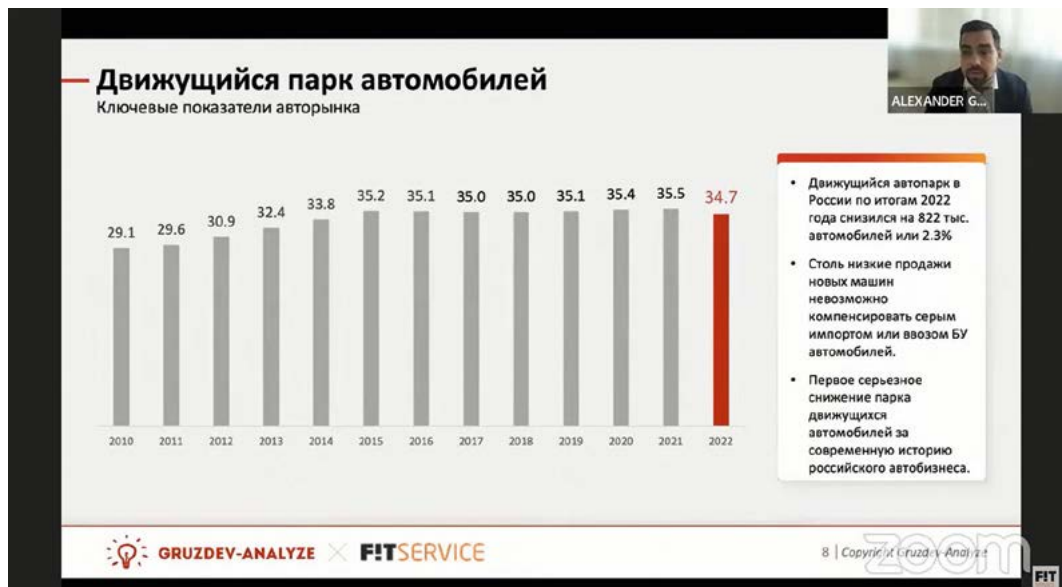
Провал продаж — удар по СТО

Как все это будет влиять на российскую автоиндустрию? Первыми, по словам Александра Груздева, удар кризиса ощутят (и уже ощущают) дилеры: они потеряли как в продажах, так и в объеме того автопарка, который они традиционно обслуживают. Гарантийный парк, по подсчетам эксперта, снизился по итогам 2022 года до 3,8 млн единиц. С учетом того, что дилеры в нашей стране работают главным образом с гарантийными машинами, указанное снижение приведет к снижению загрузки сервисных станций дилерских центров. По итогам же 2023 года в Gruzdev-Analyze прогнозируют сокращение гарантийного автопарка в нашей стране до менее чем 3 млн машин. При этом дилеры, по словам А. Груздева, изначально закладывали в свою бизнес-модель обслуживание именно гарантийных автомобилей.

Для независимых СТО, как отметил эксперт, не менее (если не более) важным фактором является объем движущегося автопарка в стране. По итогам 2022 года он сократился на 822 тыс. машин (или на 2,3%) — до 34,7 млн единиц. На это также повлияло падение продаж на «первичке»: столь низкие продажи новых машин, как в прошлом году, по словам А. Груздева, невозможно компенсировать параллельным импортом или ввозом автомобилей с пробегом. В современной истории отечественного автобизнеса это первое серьезное сокращение парка движущихся автомобилей в России, отмечает эксперт. Те 800 с лишним тысяч машин, на которые сократился движущийся автопарк, — это порядка 1,6 млн машинозаяздов на СТО, которые не совершены.

Поведение потребителей: рост тревожности и снижение пробега машин

На протяжении 2022 года, по данным опросов Фонда «Общественное мнение», на которые ссылается Gruzdev-Analyze,



фиксировался весьма высокий уровень тревожности россиян. Лишь к концу года ситуация вернулась к некоему паритету, когда примерно равное количество респондентов отмечали, что среди их друзей, родных, коллег преобладает тревожное или спокойное состояние. В тревожном состоянии, как отмечает Александр Груздев, люди не склонны тратить на какие-либо долгосрочные покупки, включая автомобили, а также их обслуживание наперед. В настоящее время, по его словам, большинство автовладельцев переходит к стратегии «сломалось — починил». За этими данными ФОМ эксперт рекомендует следить как

за индикатором того, будут потребители тратить деньги или нет.

Еще один важный фактор для сферы послепродажного обслуживания — динамика среднего пробега легковых автомобилей в стране. Здесь, по словам гендиректора Gruzdev-Analyze, все пока еще не так плохо, как могло бы быть. Общее снижение пробега легковых машин за 2022 год по отношению к 2021-му составило 16%, но этот показатель все еще выше, чем в 2019-м, — на 3%. Объясняется же это тем, что 2020–2021 годы были, с точки зрения среднего пробега, весьма удачными — даже в пандемию люди ездили по стране больше, чем прежде. И это положительно

влияло на сферу послепродажного обслуживания. По итогам же 2022 года, по словам А. Груздева, суммировалось действие двух негативных факторов: помимо снижения активного автопарка, снизился также средний пробег.

С уменьшением пробега снижается и необходимость в обслуживании автомобиля. И это тоже видно в статистических данных за прошлый год. По информации Gruzdev-Analyze, среднее количество посещений СТО в России снизилось в 2022 году на 17%: с 2,19 до 1,82. Это больше, чем сокращение среднего пробега, и, по словам А. Груздева, это также свидетельствует о смене поведения автовладельцев: они

стали не только меньше ездить, но и экономить на обслуживании и ремонте. Рост количества посещений автосервисов за предыдущие пять лет составил 13% и был полностью нивелирован в течение 2022-го, следует из данных, представленных аналитическим агентством.

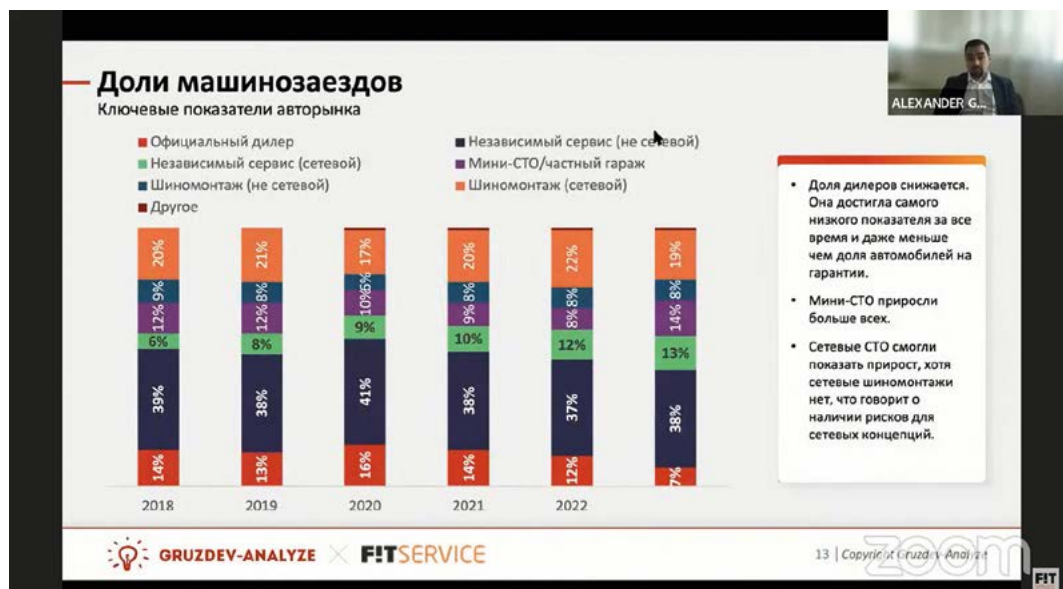
В среднем к концу минувшего года в России не было даже двух машинозаездов на СТО на один автомобиль, отметил Александр Груздев. При том, что в идеале этот показатель должен быть в среднем больше трех: две сезонные смены шин, плюс плановое ТО, плюс, возможно, какой-то внеплановый ремонт.

Принцип «сделай сам» как свидетельство стремления сэкономить

На этом фоне, по данным Gruzdev-Analyze, на нашем рынке послепродажного обслуживания в очередной раз выросло количество операций, выполняемых автовладельцами самостоятельно: в 2021 году их доля составляла 33%, в 2022-м — 36%. Этот показатель достиг максимального уровня с 2014 года, отмечает Александр Груздев, добавляя, что его рост фиксируется всякий раз в случае очередного кризиса на рынке или в экономике в целом.

На максимальных уровнях остается также самостоятельная покупка запчастей и делегирование автосервису только их установки: в прошлом году так поступали 34% клиентов СТО. С 2016 года доля таких потребителей выросла на 10 процентных пунктов. Еще 30% клиентов в 2022 году делегировали автосервисам и покупку запчастей, и их установку. Сервисное обслуживание, по информации Gruzdev-Analyze, по итогам 2022 года впервые стало составлять менее трети рынка.

Изменились также доли машинозаездов — показатели того, к кому именно заезжали автовладельцы для обслуживания и ремонта машин. Доля дилеров в минувшем году снижалась: она достигла самого низкого показателя за все время и стала даже меньше, чем доля гарантийных автомобилей в движущемся автопарке. Объясняется это прежде всего тем, что дилеры на фоне



ухода из России автомобильных брендов не смогли обеспечивать гарантию. Мини-СТО в результате приросли больше других; сетевые СТО смогли продемонстрировать рост, хотя сетевые шинномонтажи — нет. Это, как отмечает А. Груздев, говорит о наличии рисков для сетевых концепций.

На этом фоне существенно (с 8% в 2021 году до 14% в 2022-м) выросла доля машинозаездов в мини-СТО и частные гаражи. Это, по словам эксперта, еще одно свидетельство стремления потребителей сэкономить на обслуживании. Кроме того, на этот показатель повлиял тот факт, что многие специалисты ушли из СТО в стремлении

«работать на себя» и открыли собственные мини-мастерские.

Каков итог?

Если кратко подытожить выступление гендиректора Gruzdev-Analyze в рамках нынешней конференции, то главная тенденция, которую он выделил в развитии российского рынка послепродажного обслуживания в минувшем году, — это изменения в поведении потребителей. Автовладельцы стали экономить в самом широком смысле этого слова: они чаще покупают запчасти самостоятельно, чаще решают устанавливать их самостоятельно или в частных гаражах и даже меньше ездят.

Последний показатель (снижение среднего пробега), как не раз отмечали в рамках аналогичных мероприятий и Александр Груздев, и участники рынка, является для СТО даже более тревожным знаком, нежели стремление клиентов экономить на запчастях. Добавим к этому тот факт, что нет никаких признаков скорого роста реальных располагаемых доходов населения, — и получится, что сколь-нибудь значимых позитивных сдвигов в ситуации на рынке послепродажного обслуживания в нашей стране в нынешнем году ожидать не приходится.





Преимущества газовых упоров FEBEST:

- высокое качество
- повышенные антифрикционные свойства направляющей штока
- гарантированный ресурс 50 000 циклов
- температурный режим эксплуатации от -45 до +80 градусов
- плавное опускание крышки багажника и капота
- комфортная высота открытого капота и багажника
- простота монтажа
- 1 год гарантии
- соответствие спецификациям автопроизводителей по размерам и рабочим характеристикам

ГАЗОВЫЕ УПОРЫ FEBEST



**МАКСИМАЛЬНО
НАДЁЖНАЯ
ПОДДЕРЖКА!**

Каким будет нынешний год для российской автоиндустрии?

Форум
ForAuto 2023



Александр Ефимкин

Отечественный авторынок оттолкнулся от дна

В 2022 году российский рынок новых автомобилей по объему (626 тыс. ед.) стал 19-м в мире, рассказал директор агентства «Автостат» Сергей Целиков. Однако в первой двадцатке мирового рейтинга только две страны имеют худшее соотношение объема первичного авторынка

В середине февраля в Москве состоялся форум «ForAuto 2023. Итоги и прогнозы авторынка», в рамках которого автопроизводители, дилеры, представители банков, страховых и лизинговых компаний, а также эксперты российского авторынка анализировали главные итоги минувшего года и рассуждали о том, чего ждать в нынешнем году как простым покупателям, так и профессионалам отрасли. Журнал «Движок» собрал тезисы выступлений спикеров.

и численности населения — Индия и Индонезия (0,0268 и 0,0367 соответственно); у России этот показатель в минувшем году — 0,043. Для сравнения, в Бразилии, Турции и Таиланде на тысячу человек было продано девять новых машин, в Иране — 12,

в Китае — 19, в Германии — 32, а в США — 41. В среднем же новую «легковушку» в 2022 году приобрел каждый сотый житель планеты.

Весной нас ждет едва ли не двукратный рост продаж легковых машин по сравне-

нию с прошлым годом за счет эффекта низкой базы. При этом рассчитывать на существенные изменения рыночной конъюнктуры не стоит: АвтоВАЗ и китайские бренды будут и дальше доминировать в статистике продаж, их суммарная доля рынка уже выросла с 30 до 80%, рассказал С. Целиков. Продолжат пользоваться спросом и полюбившиеся россиянам «корейцы» Hyundai и Kia, которым удастся держаться на плаву за счет складских запасов и параллельного импорта.

Новый для нашего законодательства механизм спикеры

Глобальный авторынок. ТОП-20 в 2022 году



страна	продажи, млн шт.	2022	население, млн чел.	автомобилей на 1000 чел.
1. Китай	26,61	+4%	1 411,8	19
2. США	13,05	-9%	331,4	41
3. Япония	4,22	-7%	126,0	33
4. Индия	3,82	+23%	1 423,3	3
5. Германия	2,63	+1%	83,7	32
6. Бразилия	1,96	-1%	221,6	9
7. Южная Корея	1,67	-2%	51,6	32
8. Британия	1,62	-2%	68,3	24
9. Франция	1,53	-8%	65,5	23
10. Канада	1,51	-8%	38,1	40
11. Италия	1,32	-10%	60,6	22
12. Мексика	1,09	+7%	127,8	9
13. Австралия	1,04	+2%	25,9	42
14. Иран	1,00*	+16%	85,0	12
15. Индонезия	0,98	+21%	266,9	4
16. Испания	0,81	-5%	46,6	18
17. Турция	0,78	+6%	86,0	9
18. Малайзия	0,64	+42%	32,9	20
19. Россия	0,63	-59%	146,2	4
20. Таиланд	0,63	+11%	70,1	9



Мировые продажи составили 80,98 млн автомобилей, что соответствует 10 новым автомобилям на 1 000 жителей планеты.



Источники: BestSellingCarsBlog.com, focus2move, LMC Automotive, ППК, ru.wikipedia.org, Migrantumir и др. (*) оценка ABOCTAT

www.autostat.ru

признали одним из главных факторов грядущего восстановления авторынка: сейчас в среднем каждая 12-я новая «легковушка» (8%) импортируется в обход согласия производителя. Среди других благ были упомянуты госпрограммы стимулирования спроса на локализованные авто и сохранение развитой сети дилерских центров.

В «Автостате» убеждены, что худшее для российской «автопервички» осталось в минувшем году, и ожидают восстановительного роста продаж легковых автомобилей. В соответствии с базовым прогнозом в 2023 году на учет встанут 780 тыс. новых

легковых машин, что на 25% больше, чем в 2022-м. А вот в сегменте легкого коммерческого транспорта сейчас «очень слабый модельный ряд, нечего продавать», уверен директор «Автостата». Поэтому возврата рынка LCV к докризисным показателям в ближайшие месяцы ждать не стоит, констатировал С. Целиков.

Ведущие автопроизводители готовы выходить в новые сегменты

Хорошая новость: вынужденное оскудение ассортимента у российских дилеров постепенно будет сходить на нет. Например,

директор по продажам АвтоВАЗа Виталий Осипов напомнил, что до конца года на конвейер вернутся «Веста» и «Ларгус», а доставшийся от Nissan завод в Санкт-Петербурге переоборудуют под выпуск более крупных моделей (конечно, китайских) под брендом Lada.

Планы по расширению линейки есть и у «Группы ГАЗ». Начальник управления развития продаж ГК «Современные транспортные технологии» Наталья Плетникова рассказала, что после потрясений минувшего года индекс потребительской уверенности вернулся к росту, поэтому сейчас особенно важно

расширять присутствие в новых сегментах и переводить продажи автомобилей в онлайн.

В Changan тоже задумывают агрессивную экспансию. За последние несколько месяцев на нашем рынке дебютировали сразу пять новинок (кроссоверы Uni-K, CS55 Plus, обновленный CS35 Plus, кросс-купе CS85 Coupe и лифтбек Uni-V), и это только начало. По словам директора по продажам и развитию Changan Motors Rus Александра Кулагина, в компании готовы привезти в Россию еще 12 (!) моделей, среди которых не только бензиновые, но и электрические «легковушки», а также малотоннажники.

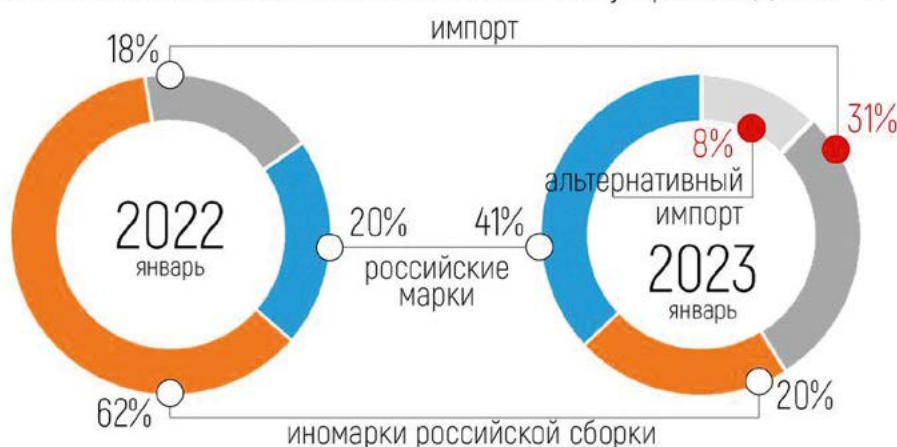
А вот в Geely, продажи которой в России ограничены возможностями белорусского завода «БелДжи», где сохраняются проблемы с логистикой, о планах на 2023 год говорили осторожнее. «Нас не интересует авральное наступление на рынок, но постараемся вырасти. Думаю, картина изменится к середине года и мы увидим рынок уже другим, а вместе с этим изменится и конкурентная ситуация», — отметил директор по операционным вопросам компании Geely Motors Russia Валерий Тараканов.

Производители электромобилей перевыполняют план, но инфраструктура рискует не успеть

Если доступные LCV из Китая наш рынок точно встретит с распростертыми объятиями, то с электромобилями любви у россиян пока не случилось. За год продажи батарейных «легковушек» выросли на 33%, но совокупные объемы пока несерьезные: лишь 3 тыс. экземпляров, или 0,5% от общего объема рынка.

В 2023 году результаты вырастут шестикратно, хотя в федеральном проекте указана более скромная цель: 7,4 тыс. электрокаров. Так, «Москвич» обещает выпустить 10 тыс. электромобилей, Evolute (в лице компании «Моторинвест») — 7,2 тыс., «Электромобили Мануфэкчуринг Рус» («УАЗ Профи» на «батарейках») — 700.

Рынок новых легковых автомобилей по месту производства



Источник: ППК (АВТОСТАТ+ЭПТС)

www.autostat.ru

Автомобильный рынок России по сегментам

	продажи					тысяч штук	
	2019	2020	2021	2022		1М 2023	1М 23/22
РС ЛЕГКОВЫЕ	1 593	1 461	1 516	626	-59%	45,2	-47% ↓
LCV ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ	112	104	144	75	-48%	4,2	-52% ↓
МСV+НСV ГРУЗОВЫЕ	81	75	100	84	-16%	6,8	+9% ↑
BUS АВТОБУСЫ	14	13	14	13	-7%	1,3	+34% ↑
ИТОГО	1 800	1 653	1 773	799	-55%	57,5	-44% ↓

Источник: AUTOSTAT-RADAR, ГИБДД/ЭПТС, данные за январь 2023 года

По результатам января 2023 года общие продажи всех типов транспортных средств сократились на 44%. Сегменты грузовых автомобилей и автобусов показали рост. Сегмент легких коммерческих автомобилей показал самое большое падение (-52%).

www.autostat.ru

Вот только по уровню спроса на «электрички» бьет не только высокая цена (без учета госсубсидии дешевле 3 млн рублей собранный в России электромобиль сейчас не купить), но и недоразвитость зарядной инфраструктуры.

Кирилл Жанайдаров из фонда «Сколково» со ссылкой на данные 2chargers рассказал, что сейчас на территории страны действуют 7560 зарядных терминалов, из которых 1190 – «быстрые», с постоянным током повышенной мощности. В бюджет концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного

транспорта на 2023 год заложены 2 млрд 406,7 млн рублей на субсидирование установки еще 872 «зарядок» в 40 регионах, а всего на территории страны за это время появятся 4,5 тыс. новых терминалов.

Потенциальная проблема с очередями к розетке просматривается уже сейчас. Например, в 2025 году планируется произвести в РФ уже 52 тыс. электромобилей, причем К. Жанайдаров уверен, что в реальности будет еще больше: ряд будущих игроков – в том числе имеющий мощную господдержку «Атом» – еще не раскрыли производственные планы.

В то же время отметки 100 тыс. зарядных терминалов российская транспортная инфраструктура достигнет только в 2030 году, когда электрификация действующего автопарка будет уже существенной. По словам эксперта, сейчас уровень господдержки электромобилей ровно такой, чтобы этот сегмент продолжал оставаться на рынке.

От «рынка продавца» к «рынку ситуации»: как параллельный импорт изменил правила игры

Восстановление российского авторынka будет сопровождаться

ужесточением законодательства в отношении параллельного импорта, уверены автопроизводители. При этом импортеры-частники крупным дилерам несколько не мешают, а, наоборот, позволяют прощупать нестабильный рынок на предмет платежеспособного спроса на определенные модели. Кроме того, в сложившейся ситуации существенно упростилась процедура получения ОТТС, напомнили спикеры.

По словам экспертов, владельцам ввезенных обходными путями машин не следует панически бояться поломок: поставки в Россию необходимых запчастей постепенно налаживаются. На этом фоне спокойно чувствуют себя и автосервисы: старение автопарка и увеличение – пусть отчасти и вынужденное – объемов внутреннего автотуризма обеспечивают стабильный поток клиентов.

Автодилерам же остается адаптироваться к новой реальности. Некоторые участники круглого стола рассказали, что уже поставляют машины по параллельному импорту – для этого пришлось найти складские помещения и даже разработать собственные аналоги официальной гарантии. Сложившаяся ситуация напоминает руководителям автосалонов начало 90-х, когда открытые границы вдруг позволили привезти практически любой автомобиль – были бы деньги!

С ними, кстати, как всегда, все сложно. По словам представителя одного из крупных дилерских центров, спрос на российском авторынке по-прежнему превышает предложение, однако покупатели в неопределенной ситуации предпочитают занимать выжидательную позицию. В результате «рынок продавца», когда накрутки и длительные очереди на машину стали нормой жизни, превратился в «рынок ситуации». Сейчас продажи автомобилей напрямую зависят от внешних факторов и от происходящих в стране событий.



Прогноз рынка на 2023 год



Источник: оценка АВТОСТАТ

www.autostat.ru

ДОПУСКИ БОЛЬШИНСТВА АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

МАСЛО EUROREPAR МИРОВОЕ КАЧЕСТВО, ДОСТУПНАЯ ЦЕНА

- ✓ УНИКАЛЬНАЯ ФОРМУЛА
- ✓ СТАНДАРТ ACEA, API
- ✓ 11 ТИПОВ МАСЛА



РЕКЛАМА



SERVICE-EUROREPAR.RU



СЛУШАЙТЕ ПОДКАСТ
«РУЛИ И ПЕДАЛИ»
ОТ EUROREPAR!



Chery тестирует в России гибридный Tiggo 8 Pro



Гибридный кроссовер Chery Tiggo 8 Pro e+ проходит на территории России серию дорожных и климатических испытаний.

Программа тестов, как сообщает пресс-служба российского представительства компании, разработана специалистами Chery совместно с экспертами ФГУП «НАМИ».

В частности, в нее включены не менее 30 тыс. км пробега по загородным дорогам с асфальтовым и грунтовым покрытием, городским и сельским улицам. Автомобиль, как отмечают в Chery, испытывается при различных температурах, а также в различных скоростных режимах при разной нагрузке.

В рамках тестов эксперты проверяют работу системы запуска силовой установки, скорость заряда при низких температурах, герметичность автомобиля в целом и компонентов гибридной установки, замеряют расход топлива при включенной системе рекуперации и без нее, надежность систем активной безопасности и т. д.

Особое внимание уделено показателям эффективности зарядки батареи от зарядных станций как на открытом воздухе, так и в помещениях, а также от портативных зарядных устройств.

Испытания, как уточняет пресс-служба Chery, завершены на данный момент на 85%. Российская премьера нового Tiggo 8 Pro e+ состоится до конца весны текущего года ■

Производство Lada Vesta возобновилось спустя почти год

Производство серийной версии рестайлинговых седанов и универсалов Lada Vesta официально возобновлено. Первые машины оснащены восьмиклапанным мотором; комплектация — самая простая.

В торжественной церемонии запуска конвейера, прошедшей на заводе в Тольятти, приняли участие глава Минпромторга Денис Мантуров, президент АвтоВАЗа Максим Соколов и губернатор Самарской области Дмитрий Азаров. Переезд «Весты» из Ижевска в Тольятти, напомним, связан с большими производственными мощностями главного автозавода страны. Вазовцы сообщают, что на новой ветке можно выпускать до 60 Lada Vesta ежедневно (в Ижевске — только 32 в час), а до конца 2023 года в Тольятти планируется собрать 100 тыс. машин флагманского семейства.

Разумеется, говорить о полноценном возвращении модели рано: конструкция автомобиля сильно упрощена. Под капотом расположен восьмиклапанный мотор ВАЗ-11182 (90 л. с., 143 Нм), который агрегируется с 5-ступенчатой «механикой»: такой силовой установки на Vesta прежде не ставили. Понятно, что французского «16-клапанника» и вариатора Jatco уже не будет, однако со временем АвтоВАЗ твердо намерен вернуть в производство 106-сильный «атмосферник» 21129, пару которому за доплату составит вариатор китайского производства.

Сейчас же в штатное оснащение обновленной «Весты» входят две подушки безопасности (их в Тольятти начали ставить на «Гранты» еще в августе) и — впервые для «антисанкционных» моделей — антиблокировочная система. Ее АвтоВАЗу поставляет китайская фирма Kesens. В течение года возобновится производство машин с ESP и боковыми подушками.

Комплектация — небогатая. В оснащение входят простой кондиционер, 7-дюймовый экран мультимедийной системы, multifункциональный руль, обогрев лобового стекла, зеркал и передних кресел, задний парктроник и др. Светодиодная оптика — такая же, как на прошлогодних версиях, а для Cross-универсалов с пластиковым обвесом и увеличенным клиренсом предложены двухцветные диски диаметром 17 дюймов. На старте продаж «Весты» будут доступны в пяти цветах экстерьера. Стоимость новинки официально пока не объявлена ■





Mercedes-Benz показал интерьер нового E-Class

С помощью центрального дисплея в новом Mercedes E-Class можно будет смотреть TikTok или общаться в Zoom.

Компания Mercedes-Benz показала первые официальные изображения нового E-Class поколения W214, продажи которого начнутся уже летом этого года. По традиции, сначала рассекречен интерьер.

Для «углеводородной» модели немцы пожалели цифровую панель MBUX Hyperscreen с тремя дисплеями под одним стеклом. Вместо этого дорогие комплектации нового E-Class будут оснащаться системой MBUX Superscreen, которая представляет собой нечто среднее между Hyperscreen и отдельными экранами S-класса: тут отдельный дисплей приборной панели (под ней расположена кнопка запуска двигателя) и два сенсорных мультимедийных экрана — центральный и для переднего пассажира (их диагональ немцы не уточняют, но центральный дисплей точно меньше, чем у электромобилей).

Основная ставка — на возможности новой мультимедиа. На передней панели установлена камера: с ее помощью можно снимать фото и видео, а также общаться по видеосвязи, в том числе через предустановленное приложение Zoom. Среди встроенных приложений также указаны видеостриминг TikTok и видеоигра Angry Birds, а иконки в главном меню станут больше похожи на смартфонные. В отдельных странах — вероятно, речь о Северной Америке — будет доступна связь 5G. А за доплату — аудиосистема Burmester 4D с 17 динамиками и технологией объемного звука Dolby Atmos.

Премьера нового E-Class W214 состоится уже весной, а у европейских дилеров машины появятся летом 2023 года. Вместе с седаном дебютирует и универсал. Продажи в США начнутся осенью ■

Кроссовер Omoda C5 получил в России полный привод и новый силовой агрегат

Бренд Omoda объявил о начале продаж на российском рынке кроссовера C5 в полноприводной версии.

Новая Omoda C5 AWD, как сообщает пресс-служба бренда, оснащается мотором 1.6 TGD1 с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Двигатель развивает мощность 150 л.с. и максимальный крутящий момент 275 Нм при 2000–4000 об/мин и может работать на «92-м» бензине.

Агрегируется турбомотор с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач 7DCT с двойным сцеплением «мокрого» типа. На колеса крутящий момент передается посредством полноприводной трансмиссии на основе многодисковой электромагнитной муфты, распределяющей тяговое усилие по осям в зависимости от дорожных условий.

Водитель может выбрать экономичный, комфортный и спортивный режимы движения, отдельные пресеты для езды по снегу и грязи, а также принудительно активировать привод на все четыре колеса. С места до «сотни» полноприводный Omoda C5 способен разогнаться за 8,6 секунды; заявленный средний расход топлива в смешанном цикле составляет 7,4 литра на 100 км.

Вместе с новыми двигателем и трансмиссией кроссовер получил также заднюю многорычажную подвеску с иными характеристиками амортизаторов. Последняя, как уверяют представители бренда, благотворно повлияла на управляемость автомобиля.

В России кроссовер Omoda C5 AWD доступен в двух комплектациях. В базовом исполнении Active автомобиль стоит от 2 879 900 рублей, стартовая цена кроссовера в версии Supreme — 3 049 900 рублей. С учетом выгод по фирменным маркетинговым программам Omoda C5 AWD в комплектации Active стоит от 2 559 900 рублей, автомобиль в исполнении Supreme — от 2 699 900 рублей ■



Exeed TXL Sport Edition



Александр Ефимкин

Exeed TXL появился в России еще в 2020 году. И по цене почти как Sorento и Kodiaq оказался мало кому нужен. С тех пор китайцы скрупулезно работали над ошибками: освежили наружность, перерисовали салон и добавили в гамму двухлитровый турбомотор. А тут еще и главные конкуренты свернули деятельность в России: дилеры продают машины в обход согласия правообладателя, с наценками и без внятной гарантии. Так что TXL 2.0 теперь — ни много ни мало, премиальный спортивный кроссовер, замена ушедшим «корейцам», «японцам» и «чехам». «Премиальный» — это не наш эпитет: именно так видит свой суббренд российское представительство Chery, поэтому и ценообразование соответствующее: от 4,65 млн рублей. Выясняем, как обстоят дела со спортивностью и «кроссоверностью».

Погоня
за галочками





Блики — главный недостаток связи 12,3-дюймовых дисплеев, который можно нивелировать, увеличив яркость. Камеры кругового обзора сильно искажают картинку, зато передняя может выполнять функцию видеорегистратора

TXL Sport Edition — это уже третья модель Chery на нашем рынке с флагманским мотором F4J20C. Именно его, а не смену поколения обозначают цифры 2.0 в названии. Но если у Exeed VX 2.0-литровая «турбочетверка» настроена на «подналоговые» 249 л. с. и 385 Нм, то у TXL и Tiggo 8 Pro Max — лишь 197 л. с. и 375 Нм. Субординация!.. Кстати, в Китае двухлитровые «Эксыды» выдают все 261 л. с. и 400 Нм! И стоят дешевле 30 тыс. долларов, но это уже совсем другая история.

Впрочем, не нужно думать, что для России TXL превратили в «овощ»: лишняя сотня «ньютонов» насытила тягой средние обороты и активная езда стала заметно увлекательнее. У меня не было никаких проблем с обгонами большегрузов на M10, где бывает важно вовремя вернуться в свою полосу, — эластичности двигателя для загородных поездок хватает с запасом. Проблемы были в другом.

В городе — основной среде обитания таких машин — трудно найти оптимальный пресет в системе выбора режимов вождения.



дения. Спортивный режим для московских и питерских пробок — чересчур дерганый и быстро утомляет, а в Eco и Normal двигатель излишне вальяжно реагирует на педаль газа: затор вроде бы кончился, но мы с TXL все еще никуда не едем. Европейские турбомоторы настроены иначе! Так и быть, включаем все же Sport...

Приборы загораются красным: это самый удачный из трех стилей цифровой «приборки» на фоне неинформативного бежевого и «вырвиглазного» (и еще менее информативного) синего. Chery никогда не славилась водителемским инструментарием, но вместо вынужденного выбора от противного я предпочел бы смотреть на простые и понятные шкалы Tiggo 8 Pro Max.

А вот новый блок климат-контроля понравился: «крутилками» с интерактивными дисплеями внутри регулировать температуру



удобно. Удобно, но не эффективно: как следует откалибровать систему китайцы забыли. Тонкая настройка с шагом в полградуса? Ну что вы, все гораздо проще! Ниже 24 °C — холодно, выше — тепло. Кстати, на режим Auto тоже не рассчитывайте: с ним лобовое стекло постоянно запотеет. А подогрев руля шпарит так, что включать его можно лишь на время — иначе недалеко до волдырей.

Заметили красные суппорты? Это единственное преимуще-

Нефиксируемый рычаг трансмиссии, безусловно, лучше крохотного тумблера у машины с мотором 1.6, но не лишен странностей. Например, кнопка Р расположена под большим пальцем, где скорее ожидаешь увидеть клавишу разблокировки рычага



ство ходовой части Sport Edition перед обычными TXL, ведь красный — значит быстрый! Задняя «многорычажка» позволяет все так же активно заносить в скоростные повороты, а если разогнаться слишком сильно, кроссовер предсказуемо плужит наружу. Увы, настройки ездовой электроники прежние: никакого азарта. Особенно удручает электроусилитель с размытым «нулем» и безразличным отношением к происходящему с передними колесами: фоновое усилие слабо зависит от загрузки управляемых колес и сцепления с дорогой. Педаль тормоза — «ватная» и длинноходная.

Перед поездкой на дачу я бы советовал свериться с прогнозом погоды. Парусность у TXL такая, что на загородной двухполоске приходится ехать по центру дороги, иначе боковой ветер того и гляди швырнет автомобиль в один из отбойников. Впрочем, чего еще ждать от 1850-килограммовой машины (с новым двигателем снаряженная масса выросла сразу на 90 кг) высотой

за метр семьдесят? С рестайлингом китайцы решили поставить диски диаметром побольше, но не пошире: 225-е «липучки» Pirelli Scorpion не только ограничивают потенциал мощного мотора, но и заставляют водителя нервничать на больших скоростях.

Беда TXL в том, что он очень старается быть для нашего покупателя всем и сразу. Словно разработчикам просто принесли листок со списком всех благодетелей, какие должны быть у премиального SUV, и квадратиками для галочек напротив каждого пункта. Приготовьте карандаши.

Exeed красивый (галочка!) — но ценой завышенной оконной линии и отлогой передней стойки, которая к тому же мажет мимо ступицы переднего колеса. Старые трюки. Мощный (галочка!) — но динамика тут, как у «немцев» двадцатилетней давности: связка турбомотора и «робота» настроена безыскусно.

Наконец, большой дорожный просвет (еще одна галочка!) — но годен он лишь для того, чтобы беречь бампер от бордюров. Дверной порог получился таким высоким, что пришлось даже приладить выдвижную подножку. Привыкнув, с ее помощью удобно забираться в салон, но даже на легком офф-роуде она постоянно шкрябает по земле.

TXL выглядит быстрее, чем едет. Это нечестно. А вне асфальта может меньше, чем вы от него ждете. И это уже опасно. Да, задние колеса подключаются практически моментально, а при отключенной ESP в режиме Sport доступны все без малого четыре сотни «ньютонов». Вот только помните, что на форсирование крутого подъема у вас только одна попытка: после непродолжительной пробуксовки задняя муфта перегревается и коробка размыкает сцепления.

И все же нельзя сказать, что TXL нам совсем не понравился, ведь именно его мы в конце концов выбрали для поездки на белорусский завод «Эдди-Тек». В путешествиях по Псковской области галочки совсем другие — энергоемкая подвеска и просторные кресла. И тут Exeed не сплеховал.



Вместо крупного логотипа мы бы предпочли видеть здесь органы управления третьей «зоной» климат-контроля, но ее для задних пассажиров пожалели



Сидеть действительно удобно. Особенно сзади, однако и водитель со штурманом без труда подберут посадку под себя. Хотя, нужно признать, спинка (она у Sport Edition тоже с подогревом) эргономистам удалась лучше, чем «подушка»: та слишком короткая и к тому же без регулировки по углу наклона. А вот к заднему ряду не придраться. Просторный теплый «диван» с широким подлокотником и отдельными USB-разъемами позволял откинуть спинку, отодвинуться подальше назад и умиротворенно вглядываться в законную даль. За руль в той поездке особо никто и не рвался...

Покемарить бы, да не спится. Громко! Как так, ведь поменяли же для двухлитровой версии передние стекла на двойные — вот и галочка соответствующая даже стоит?! Про колесные арки только забыли: даже нешипованная резина на трассе утомляет гулом, а при проезде луж и на грунтовках возникает ощущение, что мелкие камешки вот-вот полетят в салон. Досад-

ное упущение, ведь энергоемкости подвески на наших дорогах в целом хватает. Нагло дубасить по колдобинам, как на рамном внедорожнике, конечно, не выйдет (у стоек слишком маленькие ходы), но на проселочных дорогах Exeed не пасует.

Впрочем, есть и третья туристическая галочка — экономич-

ность. И здесь потяжелевшему «китайцу» удивить нечем. Меньше 10 литров на «сотню» даже за городом достижимы только в рамках эксперимента над собственным долготерпением: с включенным круиз-контролем в правом ряду. На кроссоверах с приставкой Sport в названии так никто не ездит. К счастью,

ХАРАКТЕРИСТИКИ Exeed TXL 2.0 Sport Edition

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4780 × 1885 × 1730
Снаряженная масса, кг	1853
Объем багажника, л	461
Клиренс, мм	210
Двигатель	
Тип	Бензиновый, турбо, R4
Объем, куб. см	1998
Мощность, л. с. при об/мин	197/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	375/1750–3500
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	9
Максимальная скорость, км/ч	200
Средний расход топлива, л	8,7



Клиренс 210 мм выглядит внушительно только на бумаге: на практике его существенно ограничивают выдвигаемые подножки с электроприводом

Стоимость
на момент подготовки материала

Exeed TXL 2.0
4 649 900 ₽

ОЦЕНКИ		Exeed TXL 2.0
ИНТЕРЬЕР		8,29
Обзор	8	Салон у TXL гостеприимный, пусть и не без орехов в мелочах. В таком интерьере приятно будет отправиться с семьей на дачу, но габаритную поклажу лучше вывезти заранее.
Эргономика	8	
Качество материалов	9	
Простор	9	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	9	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		7,2
Динамика	8	Мощному мотору трудно раскрыться в городе, а на больших скоростях высокий и тяжелый TXL нестабилен. Внедорожный потенциал ограничен пугливой электроникой и выдвигаемыми подножками, которые охотно цепляют землю.
Управляемость	7	
Тормоза	7	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	7	
КОМФОРТ		7,67
Акустический	7	TXL старательно сглаживает неровности полотна, но досаждают шумами. Ряд недостающих опций уже можно встретить на «китайцах» классом ниже.
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА		7,72
		Фанаты Kia и Skoda могут не беспокоиться.

скоро начался снегопад, лидеры быстро залепило слякотью и электроника выбросила белый флаг. Эксперимент был признан удачным и навсегда завершен.

Мы бы могли посоветовать TXL дачникам, но для начала расскажем про багажник. Он правильной формы и тщательно обит ворсом, предусмотрены крючки и лампочки, однако не спешите заполнять пустой квадратик: полезный объем — всего 470 литров! И погрузочная высота оставляет желать лучшего — благо хоть вместо «докатки» теперь полноразмерное запасное колесо на «19-м» диске.

Так для кого он? В Chery надеются, что TXL Sport Edition станет машиной яппи. Они, может быть, и простят «Эксиду» небольшой багажник, трусость на бездорожье и невыдающуюся

динамику, но взамен потребуют то, с чем у китайцев извечные проблемы, — бренд. А те немногие, кто все-таки сядет ради ознакомления в TXL, удивятся странностям эргономики и смешным деталям вроде пластиковых заглушек на месте динамиков аудиосистемы. Целевая аудитория Exeed не любит экономить, но еще меньше любит, когда экономят на ней.

Каков итог?

TXL — это инженерный подход «от обратного», автомобилестроительное эпигонство — именно его китайским моделям ставили в вину последние два десятка лет. Это когда дизайн, характеристики и опции вроде бы не хуже, чем у именитых конкурентов, а ощущения цельного автомобиля так и не возникает. Exeed не впечатляет и забывается моментально: нематериальная ценность — одна из важнейших составляющих премиального автомобиля — тут околонулевая!

Однако на безрыбье и рак — щука: сейчас на нашем рынке нет ни одной машины дороже Exeed TXL, которая продавалась бы лучше. Вот только полноприводный Tiggo 8 Pro — тоже далеко не бюджетный, но лишенный маркетингового пафоса и более практичный автомобиль — расхочется еще активнее. Сэкономьте и вы.



Вместимостью багажного отделения TXL производитель явно пожертвовал в пользу простора на заднем ряду: всего 461 литр при установленных задних сиденьях. Зато в подполье — полноразмерная запаска



От «семерки» Lada до «семерки» BMW: StartVOLT расширил ассортимент лямбда-зондов

Два десятка новых датчиков кислорода предназначены как для моделей Горьковского и Волжского автозаводов, так и для BMW, Daewoo, Nissan, Skoda и Volkswagen.

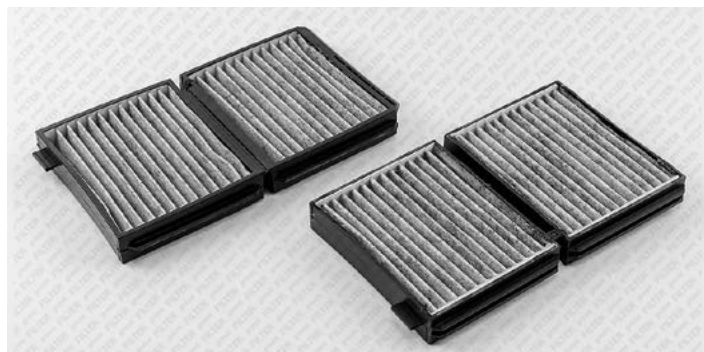
Большая часть новых позиций предназначена именно для владельцев баварских машин, сообщает пресс-служба бренда. В частности, StartVOLT теперь выпускает лямбда-зонды для BMW X1 первого (арт. VS-OS2604, 3810 рублей) и второго поколения (арт. VS-OS0304, 6410 рублей; арт. VS-OS2620, 7650 рублей), для семейства третьей серии поколений E36 (арт. VS-OS2633, 2500 рублей; арт. VS-OS2615, 3150 рублей), E46 (арт. VS-OS2604, 3810 рублей), E90 (арт. VS-OS2603, 3460 рублей) и F30 (арт. VS-OS2623, 10 310 рублей).

Четыре датчика кислорода (их отличия заключаются в расположении — до катализатора или после — и типе мотора) доступны для седанов пятой серии поколения E60 (арт. VS-OS2626, 3150 рублей; арт. VS-OS2634, 2990 рублей; арт. VS-OS2628, 2590 рублей; арт. VS-OS2635, 2285 рублей), а еще один — для следующего поколения F10 (арт. VS-OS2610, 7560 рублей).

Еще две новые позиции для BMW — это лямбда-зонды для кроссовера X5 первой генерации (арт. VS-OS2600, 2720 рублей) и для седана седьмой серии поколения F01 (арт. VS-OS2637, 3540 рублей).

Датчики кислорода StartVOLT предлагает также владельцам VAZ-2107 (арт. VS-OS0105, 2920 рублей), ГАЗ-31105 и 3102, а также Volga Siber (арт. VS-OS0301, 2230 рублей). Два новых датчика стали доступны для обслуживания Skoda Rapid и родственных седанов Volkswagen Polo как с 1,6-литровыми «атмосферниками» (арт. VS-OS1814, 2730 рублей), так и с турбомоторами 1.4 (арт. VS-OS1827, 3410 рублей).

Две заключительные новинки — лямбда-зонды для Chevrolet Lanos и Daewoo Nexia (арт. VS-OS0562, 1915 рублей), а также для Nissan Note и Juke (арт. VS-OS1414, 4100 рублей) ■



Green Filter представил новые салонные фильтры

Представители компании Carberry сообщили о расширении номенклатуры фильтров, выпускаемых под брендом Green Filter.

Как сообщает пресс-служба компании, для заказа со склада теперь доступны в том числе салонные фильтры для китайских кроссоверов Geely Atlas и Coolray, а также для Mercedes-Benz B-Class третьего поколения (W247).

Специалисты Green Filter рекомендуют автолюбителям не экономить на фильтрах, так как качество салонного воздуха напрямую влияет на самочувствие водителя и пассажиров. Заявлено, что фирменные салонные фильтры задерживают не только вредные частицы (пух, пыль, пыльца и пр.), но и посторонние запахи.

Среди преимуществ фирменных компонентов представители бренда называют специальный противомикробный состав, который препятствует распространению бактерий, использование материалов на композитной основе с добавлением угля и полное соответствие размерам оригинальных фильтров.

На все салонные фильтры Green Filter действует гарантия 12 месяцев с момента покупки ■

В России стали доступны вентиляторы радиатора и отопителя TMI Tatsumi

Новая товарная группа бренда на первых порах будет представлена на нашем рынке 80 артикулами.

Как сообщает пресс-служба TMI Tatsumi, новые вентиляторы «станут достойной заменой оригинальных деталей». Среди преимуществ фирменных вентиляторов радиатора и отопителя упомянуты точная балансировка крыльчаток электровентиляторов и усовершенствованная конструкция лопастей вентиляторов.

Эти особенности конструкции обеспечивают плавную и бесшумную работу при максимальном объеме поступления воздушного потока, утверждают специалисты бренда. Они также рекомендуют автолюбителям следить за состоянием системы охлаждения, так как слишком высокая либо слишком низкая температура двигателя напрямую влияет на его ресурс.

Все фирменные вентиляторы сертифицированы в соответствии с требованиями российского рынка. Заводы TMI Tatsumi соответствуют стандарту ISO/TS 16949:2009. На всю продукцию бренда действует гарантия 2 года с момента покупки ■



Еurorepar расширил линейку масел

Представители бренда компонентов Eurorepar сообщили о расширении фирменного ассортимента синтетических масел.

В частности, новое масло Premium 504/507 5W-30 предназначено для автомобилей концерна Volkswagen. Допуск 504.00 разработан для современных бензиновых моторов, а 507.00 — для дизельных, в том числе с системой нейтрализации выхлопных газов AdBlue.

Сообщается, что в производстве используются высокоиндексные базовые масла высшей степени очистки в сочетании с полиальфаолефиновой основой, а с целью увеличить интервал замены масла в его составе применяются пакеты присадок с дополнительными антиокислительными и мощными свойствами.

Новое масло подходит не только для моделей концерна Volkswagen, но и для других «немцев», в том числе BMW и Mercedes-Benz, а также для ряда азиатских моделей, для обслуживания которых применяется масло класса API SN/ACEA C3.

Масло Protect 5W-20 предназначено для автомобилей Jeep, требующих допуска MS-6395, и ряда других автомобилей, для которых нужно маловязкое масло API SN Plus, SN, SL и/или ILSAC GF-5/GF-4, уточняет пресс-служба Eurorepar.

Главная особенность масла — наличие в составе моюще-диспергирующих компонентов, которые призваны защитить двигатель с непосредственным впрыском от преждевременного воспламенения топливно-воздушной смеси. Ради снижения расхода топлива в составе масла применяются модификаторы трения, уточняют представители Eurorepar ■



Реклама



**ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО
ДЛЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ**

У Febest появились газовые упоры

Первые артикулы новой товарной группы предназначены для обслуживания популярных в России иномарок.

Представители бренда автокомпонентов Febest сообщили о выходе на российский рынок газовых упоров. В ассортименте представлены газовые упоры как для капота, так и для багажника.

Газовые упоры капота бренд предлагает владельцам ряда моделей концерна Volkswagen Group — в частности, кроссоверов Touareg (арт. 23117-002) первого поколения, родственных Skoda Rapid (первого и второго поколения) и VW Polo VI (арт. 26117-001-KIT), а также Skoda Octavia A7 (арт. 26117-002-KIT). Кроме того, газовые опоры капота Febest выпускает для Toyota Land Cruiser 100 (арт. 01117-001), Mercedes-Benz E-Class поколения W210 (арт. 16117-001) и Renault Duster (арт. 24117-002).

Для «Дастера» также доступны газовые упоры крышки багажника (арт. 24117-003), следует из фирменного каталога.

Аналогичные запчасти Febest предлагает для ряда других пятидверных машин: Nissan X-Trail T31 (арт. 02117-001), VW Tiguan первого поколения (арт. 23117-001), Hyundai Santa Fe (арт. 12117-001),

универсала Audi A6 (арт. 17117-001), хэтчбеков Renault Sandero (арт. 24117-001), Ford Focus II (арт. 21117-001) и Mazda3 поколения BK (арт. 05117-001).

В список новинок вошли также газовые упоры багажника для Range Rover Sport (арт. 29117-001) и Toyota Highlander/Kluger (арт. 01117-002) первого поколения.

Заявлено, что гарантированный ресурс запчасти составляет 50 тыс. циклов, при этом упоры обеспечивают плавное опускание крышки при температурах от -45 до +80 °C. Гарантия на фирменные газовые упоры действует 1 год ■



Jikiu пополнил фирменный ассортимент: шпильки, втулки и другие новинки

В феврале в фирменном каталоге бренда Jikiu появились новые запчасти для японских и европейских машин.

Представители бренда Jikiu рассказали о февральских новинках. Как обычно, основной упор сделан на ассортимент для японских автомобилей: из семи новых артикулов четыре адресованы владельцам различных моделей Toyota. В частности, новые шпильки ступиц стали доступны для внедорожников Land Cruiser Prado 120 (арт. PW21003) и Land Cruiser 200 (арт. PW21004).

Применимость этих артикулов весьма широка (полный список совместимых моделей машин доступен в онлайн-каталоге бренда): например, шпильки для «Прадо» подойдут также для Lexus RX, Toyota Hiace, FJ Cruiser, Sequoia и Tundra, а шпильки для «двухсотки» применимы и для колес Acura ZDX, Honda Civic Type R, Pilot и Ridgeline, Toyota Dyna и Land Cruiser 100.

Владельцам Toyota RAV4 второго поколения стали доступны комплекты втулок рулевой рейки (арт. GSK21026), а для Toyota Caldina, Carina и Corona бренд Jikiu теперь выпускает опоры двигателя (арт. MI21033). Еще одна новая запчасть для «японцев» — проставки задних пружин для Honda Accord седьмого поколения (арт. MC28007).

Ассортимент бренда для европейских моделей расширили втулки заднего стабилизатора для ряда моделей концерна GM — Ford C-Max и Focus, а также Volvo C40 и V70 (арт. BL51014). Наконец, для родственных вэнов Citroen Jumper, Fiat Ducato и Peugeot Boxer стали доступны сайлент-блоки рессор (арт. SH42001) ■



LUZAR выпустил насосы гидроусилителя для Nissan и Kia

Очередное расширение фирменного ассортимента адресовано владельцам популярных в России иномарок азиатских брендов.

Как сообщает пресс-служба бренда, для заказа со склада стали доступны насосы ГУРа для Kia Rio второго поколения с атмосферным мотором 1.4 (арт. LPS0811). Запчасть доступна в рознице за 6720 рублей.

Ассортимент деталей для японских автомобилей пополнили аналогичные насосы для первого поколения кроссовера Nissan X-Trail и третьего поколения семейства Primera (арт. LPS1404), оснащенных бензиновыми «атмосферниками» рабочим объемом 2,0 или 2,5 литра (более крупный агрегат ставили только на X-Trail). Розничная цена насоса — 8150 рублей.

Насосы гидроусилителя LUZAR теперь также предлагает для послегарантийного обслуживания первых поколений кроссовера Nissan Murano и седана Teana с 3,5-литровым V6 (арт. LPS1403). Насос для этих моделей доступен для заказа со склада за 7720 рублей ■



Магна электрифицировала распашные задние двери

Компания Магна запустит в серийное производство систему распашных задних дверей с электроприводом.

Как сообщает пресс-служба канадского производителя автокомпонентов, система Magna SmartAccess дебютирует на Ferrari Purosangue — первом серийном кроссовере итальянской марки. Автомобиль, напомним, выйдет на мировой рынок весной текущего года. В дальнейшем система SmartAccess станет применяться на серийных автомобилях целого ряда азиатских и американских брендов.

В полной комплектации, как уточняют в Магна, система включает электроприводы дверей, подсистему SmartLatch с актуатором, а также интегрированное программное обеспечение Naptronik. Встроенное ПО контролирует процесс открывания и закрывания дверей с учетом положения автомобиля (стоит ли он на подъеме/спуске или на плоской поверхности) и даже силы ветра.

Система SmartAccess, по заявлению компании-разработчика, может обеспечивать ряд дополнительных функций, включая управление жестами, обнаружение препятствий, а также бесключевой доступ с дистанционным управлением ■

BIG Filter представил новую серию салонных фильтров

Компания «БИГ Фильтр» анонсировала начало продаж салонных фильтров новой серии PRO.

Новые фильтры, как сообщает пресс-служба компании, будут отличаться от моделей прежних серий небесно-синим цветом фильтрующего материала, а также маркировкой PRO в названии (GB-XXXXPRO).

Среди основных преимуществ фильтров новой серии компания-производитель называет в три раза большее (по сравнению с прежними моделями) содержание кокосового угля для более эффективной задержки канцерогенов, повышенную плотность нетканого материала для лучшей фильтрации мелких частиц, а также применение особой пропитки для защиты от развития микроорганизмов, вызывающих распространение вирусов и аллергических реакций.

Новые фильтры, как заявляют в BIG Filter, разработаны «в соответствии с требованиями автопроизводителей» и характеристиками оригинальных изделий.

Фильтры серии PRO поступят в продажу в течение марта нынешнего года; до конца весны ассортимент будет расширен за счет артикулов для наиболее популярных на российском рынке автомобилей.

Первоначально линейку фильтров серии PRO составят модели для машин таких марок, как Audi, Skoda, Seat, Volkswagen, Porsche, BMW, Toyota, Lexus, Mazda, Subaru, Jaguar, Land Rover, Citroen, Fiat, Isuzu, Mitsubishi, Peugeot, Chery, Exeed, Omoda, Mercedes-Benz, Lada, Renault ■



タツミパフォーマンススペアパーツ



**Автокомпоненты
TMI TATSUMI**

Японские традиции
инженерного искусства

www.tatsumi.ru

Trialli выпустил новые ролики ГРМ и приводного ремня для старых иномарок и российских грузовиков

Новые ремни газораспределительного механизма предназначены для широкого ряда европейских «легковушек» и LCV, а также для «Газелей» и самой популярной сейчас модели КАМАЗа.

Представители бренда Trialli сообщили о новых позициях в фирменном каталоге ремней ГРМ. Полный список совместимых моделей автомобилей можно найти по артикулам, мы же укажем лишь наиболее распространенные из них.

В частности, натяжной ролик ГРМ Trialli стал доступен владельцам Opel Calibra, Vectra и Omega, а также Saab 900 II и 9000 с моторами объемом 2,4 и 2,5 литра (арт. CM 5246, 6950 рублей). Отдельно предусмотрен фирменный ролик ГРМ для 2,0-литровых Opel Astra F, Kadett и Vectra A (арт. CM 5232, 2500 рублей).

Ассортимент бренда также пополнили ролики приводного ремня для широкого спектра моделей Volvo, в том числе S70, XC70, V70 и семейства 960, и Renault Laguna первой генерации (арт. CM 5281, 4540 рублей). Ролик для Peugeot 306, 405 и 406, а также ряда соплатформенных вэнсов альянса PSA (арт. CM 5332, 3040 рублей) поставляется без натяжительного механизма.

Линейку запчастей для российского коммерческого транспорта расширили ролики приводного ремня для «Газелей» Next и «Бизнес» с моторами Cummins (арт. CM 0354, 3770 рублей), а также для вездехода КАМАЗ-43118 с двигателем класса «Евро-5» (арт. CM 0777, 3090 рублей) ■



Zekkert представил новые расширительные бачки

В ассортименте товарной группы «Расширительные бачки» бренда Zekkert появилось 57 новых артикулов.

На российский рынок автомобильных запчастей компонентов вышли новые расширительные бачки под брендом Zekkert. В этой товарной группе бренд представлен с лета 2022 года, когда в ассортименте появились первые восемь моделей расширительных бачков для бюджетных иномарок. Сейчас новинок намного больше, но общая направленность сохранена.

Новые запчасти бренд предлагает, в частности, для первого поколения Skoda Rapid. Фирменные расширительные бачки также стали доступны владельцам компакт-вэна Chevrolet Orlando и «каблучка» Citroen Berlingo. Кроме того, бренд теперь выпускает расширительные бачки для Opel Astra поколений H и J, а также некоторых моделей на ее платформе — например, компактвэна Zafira C и кабриолета Cascada.

Представители Zekkert отмечают, что фирменные расширительные бачки изготавливаются методом горячей сварки из высокосортного полипропилена (толщина стенок — от 3 до 4 мм). После спайки бачки опрессовываются, и каждая партия дополнительно подвергается выборочным тестам.

Бачок рассчитан на температуру от -40 до +120 °C, а уберечь пластик при затяжке хомутов призваны металлические втулки внутри некоторых штуцеров ■



ZF начал поставлять автопроизводителям новое ПО

В начале 2023 года на рынок вышел первый серийный автомобиль с новым управляющим софтом, разработанным концерном ZF.

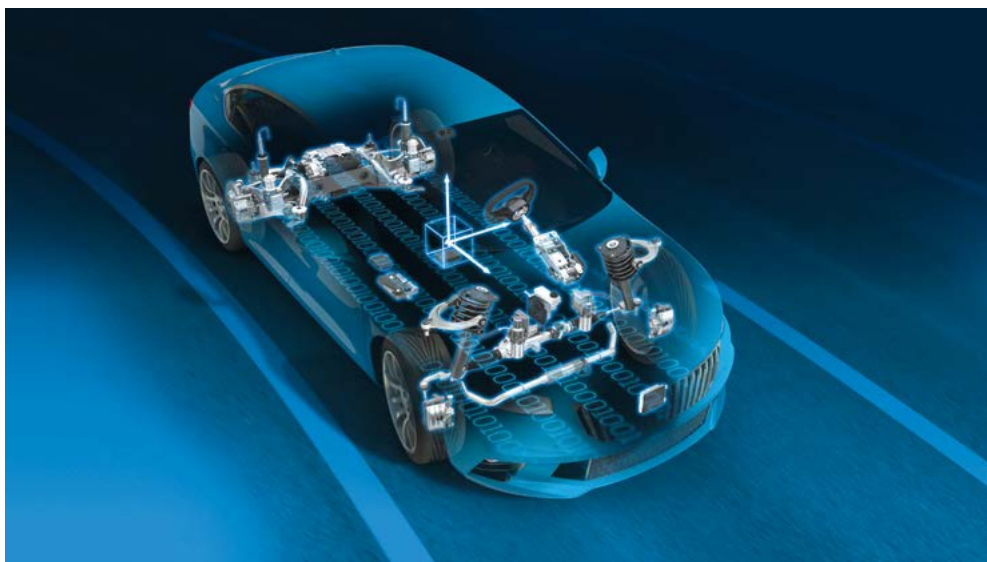
Как сообщает пресс-служба немецкого концерна, первым автомобилем, получившим новый программный продукт ZF cubiX, стал электрокроссовер Lotus Eletre, разработанный Geely Group. Первые покупатели получили свои машины в феврале, в середине года новый Eletre станет доступен в Европе.

Разработанный ZF софт контролирует работу всех основных компонентов шасси, включая тормоза, систему полноуправляемого шасси, активные стабилизаторы поперечной устойчивости, а также систему электропривода. В рамках прежних решений, как отмечают в концерне, каждый из этих узлов имел отдельный блок управления, который необходимо было интегрировать в конструкцию автомобиля.

Обновление программного обеспечения будет осуществляться дистанционно, в беспроводном режиме ("Over-the-Air", или «по воздуху») – без необходимости посещения сервисного центра.

В течение 2023 года ZF организует поставки ПО cubiX другим автопроизводителям; названия компаний-заказчиков официально пока не названы.

Как уточняют в ZF, cubiX стал первым полностью программным продуктом концерна. Разрабатывалось решение силами специалистов подразделений из Германии, Чехии, Румынии, Великобритании, Индии и Китая ■



**DIFFERENT
ROADS.
ONE
SOLUTION.**



ZEKERT

www.zekert.de

**АВТОЗАПЧАСТИ
С ГАРАНТИЕЙ**

УШЕДШИЕ БРЕНДЫ АВТОЗАПЧАСТЕЙ

Кто сможет
их заменить?



Петр Лейтланд

Какие бренды покинули российский рынок в 2022 году?

Самый простой ответ: европейские. Однако во многих случаях ответ этот будет неполным, так как среди ушедших немало брендов из Японии. Кроме того, многие зарубежные компании не заявляли публично об остановке работы в РФ, однако фактически поставок больше не ведут. Другие, наоборот, громко заявили: «Уходим!» — однако пока что не ушли и понемногу продолжают импортировать запчасти. Третий, весьма распространенный, вариант «уйти не уходя» — закрытие официального представительства и склада в России, но организация поставок из-за рубежа.

Перечислить все зарубежные бренды и текущий статус их работы на рынке РФ очень сложно. Здесь мы обозначим только те торговые марки (и их группы), которые имели существенную долю рынка в своих товарных

Прошедший 2022 год ознаменовался весьма нестандартным для рыночной экономики событием: сознательным оставлением российского рынка автозапчастей множеством зарубежных производителей и поставщиков. Было это решение эмоциональным или же вынужденным — не столь важно. В рамках этого материала мы не станем искать причинно-следственные связи, а постараемся найти ответ на главный вопрос: какие торговые марки смогут заменить ушедшие бренды на российском рынке?

сегментах и уход которых привел к определенным проблемам для потребителей.

Первая группа брендов — оригинальные запчасти. Фактически все европейские и японские оригинальные детали больше не поставляются в Россию — рынок живет на остатках. Доля оригинала на рынке автозапчастей составляла примерно 30%, и прекращение пополнения складов привело к целому ряду негативных последствий:

- резкому росту цен на остатки товаров (в попытке использовать «заградительные цены» с целью притормозить продажи);
- дефициту некоторых уникальных запчастей (в первую очередь кузовных деталей), ко-

торые существуют только в виде оригинала;

- разрушению бизнеса автодилеров (они потеряли конкурентоспособность перед независимыми СТО, не имея оригинальных запчастей);

- появлению колоссального количества контрафакта.

Вторая группа брендов — те, что занимали существенную долю рынка в определенных товарных сегментах. Заменить товары таких марок очень сложно, поскольку они могли занимать 30–50% рынка. Быстро восполнить такой огромный товарный запас у остающихся брендов не получится, поскольку требуется время как для формирования складских остатков, так и для

освоения недостающих артикулов. Негативные последствия для рынка от ухода подобных «мастодонтов»:

- потеря участниками рынка «товарных ориентиров» (продавцы привыкли продавать определенные артикулы);

- как и в оригинале — резкий рост цен, вызываемый дефицитом;

- как и в оригинале — огромный объем контрафакта.

Перечислим некоторые бренды с существенной долей рынка, от ухода которых в 2022-м у потребителей возникли проблемы. Отталкиваться будем от товарной категории, где были представлены эти марки.

Свечи зажигания. Здесь правили бал три бренда, совокупно занимавшие 90% рынка: NGK, Denso и Bosch. Теперь в России их нет.

Фильтры. Два аффилированных бренда — MANN и Filtron — вместе занимали 46% рынка. На момент подготовки материала их товары не поставлялись в Россию официально.

Амортизаторы. Бренд KYB контролировал около 40%



Бренд NGK в 2022 году одним из первых официально объявил о приостановке работы в России и прекращении поставок запчастей

российского рынка автомобильных амортизаторов. С 1 апреля 2023 года компания приостановит деятельность своего российского представительства — ООО «КУБ Евразия».

Ремни и ролики. Наибольшего успеха здесь смог достичь бренд Gates, который, по некоторым оценкам, занимал до 40% этого сегмента. Сейчас он пытается поставлять продукцию в Россию через нескольких генеральных дистрибьюторов.

Сцепления для грузовых автомобилей. Бренд Sachs имел

Бренд Gates, занимавший, по некоторым оценкам, до 40% российского рынка приводных ремней, официально об уходе из РФ не объявлял и пытается наладить поставки по разным каналам

львиную долю рынка в этом сегменте. На сегодня он полностью прекратил поставки.

Водяные помпы. В сегменте помп для европейских автомобилей доля бренда Dolz достигала 20%. Сейчас ситуация с поставками этого бренда непонятна: то ли поставляют, то ли нет.

Перечисление можно продолжить, но мы остановимся на указанных брендах как на самых ярких представителях когорты тех, кто ушел с российского рынка автозапчастей.

Третья группа — бренды с незначительной долей рынка. Последствия от их ухода пропорциональны той доле, которую они занимали в своих сегментах. Перечислять эти марки поименно мы не будем. Отметим лишь, что замену им продавцы запчастей нашли быстро, никакого существенного дискомфорта в итоге рынок не испытал, однако свою лепту в дело повышения цен уход брендов третьего эшелона, естественно, внес.



С 1 апреля 2023 года компания КУБ приостановит работу своего российского подразделения

Популярные в России бренды и причины их успеха

Что же хорошего было в товарах брендов второй группы, что они смогли занять настолько существенные доли рынка? Попробуем проанализировать причины их успеха — естественно, не претендуя на полноту и комплексность подхода.

Во-первых, их преимуществом был очень широкий ассортимент. Эти бренды (а) работали на весь мир, (б) долгое время и (в) имели огромные производственные возможности. Эти качества

позволяли им иметь в своих линейках запчасти на любой, даже самый редкий, автомобиль.

Во-вторых — широкая известность брендов в профессиональном автомобильном сообществе. Конечно, в первую очередь это результат планомерной и эффективной работы в области маркетинга, но также и следствие того, что они были первыми на российском рынке. Известность брендов позволяла им быть «товарными ориентирами» для продавцов запчастей.

В-третьих — производственные и инженерные компетенции. Эти бренды начинали как производители и только потом — по мере глобализации — начали практиковать контрактные отношения (когда деталь под той или иной маркой производится на «чужом» заводе).

Наконец, в-четвертых — огромные ресурсы. Масштаб деятельности этих брендов был мировым, и это позволяло им обладать всеми перечисленными особенностями. Финансовые,

Компания Denso поставляла в Россию широкую номенклатуру запчастей, включавшую, помимо свечей зажигания и накаливания, щетки стеклоочистителя, компоненты электросистемы и системы термоменеджмента и детали других категорий





ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ



Бренд LUZAR появился на рынке в начале 2000-х как производитель автомобильных радиаторов. Сегодня он активно расширяет как линейку выпускаемой продукции, так и собственные производственные мощности

технологические и человеческие ресурсы определяли их лидерство на рынке.

Еще раз отметим, что вышеприведенный анализ — несколько поверхностный, однако он вполне позволяет оценить предпосылки рыночного успеха тех или иных компаний.

Новые марки и их перспективы

Так что же — ушедшие бренды невозможно заменить и рынок в России останется без запчастей? Конечно же, это не так, и мы попробуем оценить перспективы новых (а скорее — старых, но менее популярных) торговых марок.

Ассортимент. В 2022 году многие оставшиеся бренды проделали и продолжают делать большую работу по расширению своего ассортимента. Уйдя с рынка, прежние лидеры освободили на нем существенную долю, тем самым предоставив прежним

конкурентам возможность расширяться и осваивать те товары, которые еще недавно было бы невозможно реализовывать в достаточных количествах.

Кроме того, несмотря на ассортиментное превосходство ушедших брендов, есть огромный сегмент, где их положение было незначительным, — это запчасти для отечественных автомобилей Lada и ГАЗ. Таким образом, рынок довольно быстро предложил замену товарам ушедших марок, и ассортиментное превосходство перестало быть особенностью брендов, покинувших РФ.

Узнаваемость. Нарастив ассортимент и заняв освободившиеся ниши, оставшиеся бренды получили объемы реализации, которые позволяют им добиться лучшей представленности и узнаваемости на рынке, а кроме того — получить ресурсы для маркетинга и рекламы. При правильной работе в области маркетинга, а также в условиях потери привычных «то-

варных ориентиров» оставшиеся бренды смогут добиться хорошего статуса в восприятии продавцов запчастей.

Производство и инжиниринг.

Многие оставшиеся бренды имеют собственное производство и инженерно-проектировочные возможности. Например, такой бренд, как LUZAR, появившийся на рынке как производитель радиаторов, на данный момент успешно расширяет свои производственные мощности. Сегодня технологии становятся относительно доступными и активно приходят в Россию, так как освободившиеся рыночные ниши дают возможность нарастить объемы продаж.

Наличие ресурсов. О технологиях мы уже упомянули, а финансовые ресурсы появляются вследствие роста объемов продаж. Очевидно, что, покинув рынок, бренды-лидеры предоставили оставшимся отличные возможности увеличить свой инвестиционный потенциал. Если есть свободный рынок, накоплен и продолжает накапливаться капитал, а продажи растут вместе с распродажей остатков товаров ушедших брендов, то доля оставшихся марок неизбежно будет расти.

Мы не упомянули здесь такой важный ресурс, как **человеческий капитал**. Это в российских реалиях может представлять определенную проблему: недостаток рабочей силы в России общеизвестен. Но, как и в случае брендов-лидеров, оставшимся компаниям решить эту проблему позволит международная кооперация. Производство не обязательно должно находиться в России, оно может осуществляться в других местах: речь идет об азиатских странах с достаточными трудовыми ресурсами.

Каков итог?

В заключение следует сказать, что перспективы у российского рынка автозапчастей есть, и они весьма неплохие. Не зря говорят, что конфликт — это точка роста: мы прогнозируем, что большинство текущих проблем российского рынка довольно скоро будут решены. К обоюдной выгоде и потребителей, и поставщиков.





CTP[®]

RedEdition

ТЕХНОЛОГИИ ОРИГИНАЛА



ГИБРИДНЫЕ СТОЙКИ СТАБИЛИЗАТОРА



Алюминий
серии 6000



Улучшенная
конструкция
шарового пальца



Двухторовый
пыльник с двумя
хомутами



Литой
армированный
корпус

КАК СОБСТВЕННЫЕ ПРИСАДКИ ПОЗВОЛЯЮТ «ЛУКОЙЛУ» СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ МОТОРНОЕ МАСЛО?

Сложившаяся на нашем авторынке ситуация вынудила поменять планы не только покупателей новых автомобилей, но и тех водителей, кто менять свою машину и не планировал. Ведь если потребность в дефицитных запчастях напрямую связана с моделью автомобиля и манерой езды, то моторное масло нужно регулярно менять всем без исключения.



Вот только большинство импортных брендов покинули наш рынок, а цены на ввозимые по параллельному импорту канистры и бочки устремились вверх, как и вероятность нарваться на подделку. В такой ситуации дешевле и проще обратить внимание на современную продукцию российских производителей. Знакомимся с линейкой всепогодной «синтетики» LUKOIL GENESIS.

Дебют линейки GENESIS на российском рынке состоялся в 2015 году. Продукты этой линей-

ки соответствуют уровню мировых топ-брендов, а по некоторым показателям даже опережают их, благодаря научно-техническому и производственному потенциалу компании. В частности, на пермском предприятии «ЛУКОЙЛ» из сырой нефти производят высококачественные базовые масла, которые используются в качестве основы этих моторных масел.

Масла серии GENESIS ARMORTECH пользуются спросом не только в России и СНГ. Они



поставляются на конвейеры мировых автопроизводителей, в том числе премиальных европейских брендов, в качестве масла первой заливки, а также рекомендованы для сервисного обслуживания автомобилей в официальных дилерских центрах. Число действующих

контрактов «ЛУКОЙЛа» с ведущими производителями техники и оборудования уже перевалило за трехзначную отметку.

В чем секрет успеха? Конечно, не только в базовом масле, но и в фирменных технологиях. В маслах LUKOIL GENESIS применяется собственная технология, секрет которой заключается в уникальной комбинации собственных высокоэффективных базовых масел и эксклюзивно разработанного пакета присадок. Работая над этой технологией, технические специалисты компании сосредоточили внимание на потребностях автовладельцев из российских мегаполисов, для которых короткие поездки в мороз являются нормой жизни.

Получилось? Цифры говорят сами за себя. Например, у масла 5W-40 сульфатная зольность составляет всего 1,2%, что позволяет увеличить срок службы катализаторов и сажевых фильтров, обеспечивая при этом высокий уровень моюще-диспергирующих свойств.

Лютые зимы в наших краях не редкость, поэтому присадки разрабатывались с прицелом на тридцатиградусные моро-





зы: несмотря на сравнительно высокую вязкость, температура застывания у масел GENESIS ARMORTECH 5W-40 составляет -41°C . Чтобы максимально снизить износ и коррозию двигателя, в составе пакетов присадок присутствуют противоизносные агенты и ингибиторы коррозии, а детергенты и дисперсанты обеспечивают чистоту двигателя. Поэтому дополнительно сокращать интервалы замены масла с учетом суровых российских условий не нужно.

С момента своего появления на российском рынке линейка LUKOIL GENESIS постоянно расширяется, и сейчас различных вариаций столько, что детальное описание ассортимента потянет на отдельный материал. Мы же постараемся кратко.

Итак, для большинства европейских двигателей будет достаточно LUKOIL GENESIS ARMORTECH 5W-40, однако для эксплуатации при экстремально низких температурах в линейке есть менее вязкое масло 0W-40. Владельцам японских машин доступно масло этой же линейки серии JP, в которой представлены масла с маркировками 5W-30, 0W-30 и 0W-20 (для экстремально низких температур). Мы уже упоминали европейские автобренды, и для них существует серия моторных масел GC (в том числе дизельных), при этом аналогичные масла бренд предлагает владельцам корейских и американских автомобилей: с индексами HK (Hyundai и Kia), FD (Ford)

и DX1 (GeneralMotors). Кроме того, отдельно была разработана версия для дизельных двигателей, которая доступна с маркировкой 5W-40 (рекомендуется по умолчанию), 5W-30 и 10W-40. Также потребителям важно понимать, как определить

оригинальную канистру: ее проще всего опознать по впаянной этикетке и крышке со вставками из специального пластика.

Кого не хватает? Ну конечно, «китайцев»! Сейчас на бренды из Поднебесной приходится половина продаж новых автомобилей в России, поэтому специалисты «ЛУКОЙЛа» разработали масло



GENESIS ARMORTECH 5W-40 с маркировкой CN. Оно предназначено для современных бензиновых двигателей Chery, Haval и Great Wall с турбонаддувом и непосредственным впрыском. Представители «ЛУКОЙЛа» рассказывают, что на 2,0-литровом Haval F7x масло сохранило эксплуатационные свойства даже спустя 17 тыс. тестовых километров — во многом благодаря высокотехнологичным присадкам.

Где их производят? Масла «ЛУКОЙЛ» выпускаются на собственных заводах компании — в России их четыре, есть также собственные исследовательские лаборатории и производство присадок. Наш рассказ о разработке и производстве присадок читайте на стр. 36.





Партнерский материал

Фото: журнал «Движок», пресс-служба ООО «ЛЛК-Интернешнл»

Брендов масел на российском рынке сегодня столько, что их производство кажется делом нехитрым: ставим смесительное оборудование, покупаем базовое масло, присадки — и можно подсчитывать прибыль! Но чтобы получить по-настоящему качественный продукт, этого явно недостаточно: нужны компетенции и серьезные инвестиции в развитие производства. Для того чтобы увидеть своими глазами, как работает современный завод по выпуску присадок для масел, мы отправились на производство «ЭддиТек» в белорусский Новополоцк в рамках спецпроекта с компанией «ЛЛК-Интернешнл» — производителем смазочных материалов «ЛУКОЙЛ».

В 2026 году новополоцкое предприятие отпразднует 20-летие. Формально оно было основано в 2006-м, но за точку отсчета его представители принимают 1965-й: именно тогда в составе Новополоцкого нефтеперерабатывающего завода был введен в эксплуатацию комплекс



Как делают присадки для масел «ЛУКОЙЛ»

Завод
в Новополоцке



производства масел мощностью 120 тыс. тонн в год. А в 1966-м заработал цех по производству алкилфенольных присадок. Также завод выпускал в то время алкилфеноляты и дитиофосфатные присадки.

В 2006 году главы Республики Беларусь и компании «ЛУКОЙЛ» провели переговоры, по итогам которых стороны подписали документы о создании совместного предприятия Новополоцкого НПЗ и компании «ЛЛК-Интернешнл», входящей в группу «ЛУКОЙЛ». Именно это совместное предприятие и получило впоследствии название ООО «ЭддиТек».

Первым продуктом, производство которого было запущено на мощностях нового совместного предприятия, стал комплексный пакет присадок «ЛУКОЙЛ-LLK-2501», разработанный Башкирским институтом ИНХП по инициативе основного заказчика и потребителя продукции СП — «ЛЛК-Интернешнл». Заводчане особо отмечают тот факт, что на внедрение нового пакета в производство ушло всего два месяца, в то время как в мировой практике на тот

момент на подготовительный период могли уходить годы. Специалисты завода объясняют это тесным взаимодействием представителей науки, производителей и потребителей присадок, а также испытателей.

За первые десять лет работы предприятие расширило порт-

фель выпускаемой продукции до более чем 90 наименований и начало отгружать продукцию на рынки дальнего зарубежья. В 2014 году объем выпускаемой заводом продукции достиг 20 тыс. тонн в год, причем уровень этот был сохранен и в кризисном 2015-м. В год 10-летия предприятия география экспортных поставок расширилась до 27 стран. К 2023 году предприятие вышло на мощность по выпуску присадок до 40 тыс. тонн в год.

Производственные процессы отслеживаются специалистами завода из центральных операторных, расположенных в каждом цехе

Сегодня завод выпускает широкий спектр присадок и пакетов присадок для автомобильных моторных масел, судовых и тепловозных, гидравлических и трансмиссионных масел, основным потребителем которых является «ЛУКОЙЛ». Для смазочных материалов предприятие производит сукцинимидные, дитиофосфатные, сульфонатные и алкилфенольные присадки.

Основное производство расположено в трех цехах. Каждый из них оснащен современным оборудованием и системами автоматизации производственных процессов. В цехе по производству алкилфенольных присадок выпускаются серосодержащие фенолятные и дитиофосфатные присадки, а также пакеты присадок для гидравлических масел. Цех № 2 осуществляет производство сукцинимидных присадок, компаундирование пакетов присадок, а также фасовку продукции (в бочки и ИВС-контейнеры); отгрузка продукции осуществляется также в автомобильных и железнодорожных цистернах. В третьем цехе осуществляется производство сульфонатных присадок и попутной продукции.

Основные процессы проходят в аппаратах с перемешивающим устройством, куда основные компоненты для производства присадок подаются через специальные весовые термина-





лы, обеспечивающие их точное дозирование и, соответственно, высокое качество конечного продукта. Прежние технологии, как рассказали нам специалисты предприятия, подразумевали объемное дозирование, сегодня на заводе используется система массового дозирования компонентов. Тот же принцип применяет и так называемая «Большая четверка» мировых производителей присадок. Такая дозировка — одно из основных требований для получения на выходе качественного продукта.

Блок компаундирования (смешения) пакетов присадок был построен на предприятии в 2019 году. Производителям масел сегодня, как отмечают специалисты компании, выгодно закупать именно пакеты присадок и гарантированно получать заданный набор свойств, вводя их в масло. В то время как разные присадки от разных производителей могут «антагонизировать» друг с другом, не работая так, как положено. Кроме того, для пакета присадок важна также сама последовательность



Основное производство присадок осуществляется в аппаратах с перемешивающим устройством — особых смесительных емкостях, с непосредственной дозировкой необходимых компонентов через весовые терминалы

ввода в него различных компонентов, и если что-то пойдет не так — проявиться это может только при эксплуатационных тестах масла. В целом влияние человеческого фактора на производственные процессы на предприятии сведено к минимуму.

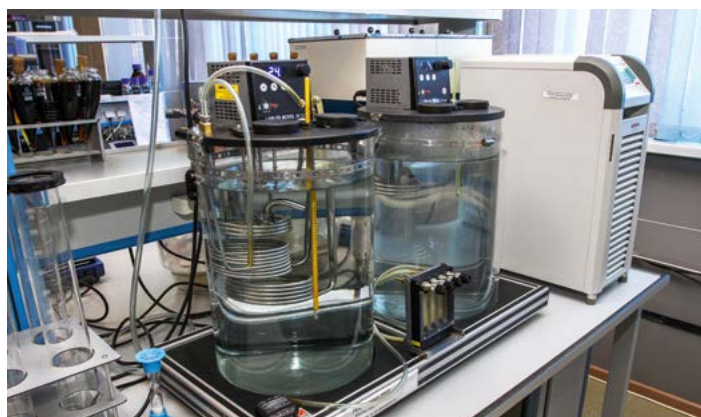
В каждом цехе, помимо центральной операторной, есть также своя «мини-лабо-

ратория», где осуществляется экспресс-контроль выпускаемой продукции: в частности, оцениваются наличие или отсутствие

осадка, мутность, цвет и другие качественные показатели. Какие-либо отклонения по качеству, таким образом, можно отследить непосредственно на месте производства — образцы отбираются из каждой партии с определенной периодичностью. Опытный оператор на основе экспресс-контроля оценивает пробу и может своевременно



Оснащение исследовательской лаборатории завода позволяет тестировать эксплуатационные свойства присадок и масел по современным методам оценки, установленным международными стандартами



внести необходимые изменения в технологический процесс.

Инструментальный контроль качества выпускаемой продукции осуществляется в собственной исследовательской лаборатории. Она позволяет также выполнять на предприятии процессы моделирования и воспроизведения технологических процессов, формировать рецептуры различных продуктов, исследовать влияние различных факторов на техноло-

гические процессы и получать исходные данные для расчетов и прогнозирования.

Специалисты лаборатории осуществляют непрерывный контроль процессов производства, занимаются разработкой композиций пакетов присадок,

совершенствуют существующие рецептуры, контролируют качество исходного сырья. Одна из последних разработок лаборатории – рецептуры пакетов присадок для получения моторных масел в соответствии с последними классифика-

ми ACEA, а также API (American Petroleum Institute).

Оборудование исследовательской лаборатории завода позволяет тестировать эксплуатационные свойства присадок и масел по современным методам оценки, установленным международными стандартами. В частности, в оснащение лаборатории входят спектрометр для рентгенофлуоресцентного анализа, прибор для определения склонности масел к пенообразованию, дифференциальный сканирующий колориметр высокого давления (High Pressure DSC) и другое оборудование.

Каков итог?

Как показывает опыт совместного предприятия Новополоцкого НПЗ и производителя смазочных материалов «ЛУКОЙЛ», при должных усилиях и инвестициях возможно воплотить в жизнь самые амбициозные проекты. Судя по тому, что мы увидели на производстве в Новополоцке, без качественных и современных отечественных масел российский рынок не останется.



Замена ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК



Рекомендации
бренда Trialli



Антон Павлишин

В процессе замены тормозных колодок возникает целый ряд технических моментов, на которые следует обратить внимание. Многие автомобилисты пренебрегают ими при самостоятельной замене колодок, а делегируя это автосервису, могут и вовсе не догадываться о необходимости проведения подобных процедур. С помощью технических специалистов бренда Trialli журнал «Движок» разобрался с тем, на что нужно обращать внимание при замене тормозных колодок.

Знать о сопутствующих замене тормозных колодок инспекционных действиях будет нелишним для каждого водителя, который, с одной стороны, ответственно относится к состоянию своего автомобиля (тем более что речь идет об одной из важнейших систем обеспечения безопасности движения),

а с другой — стремится избежать возможных неполадок и, как следствие, излишних расходов в будущем.

Предлагаем пошаговый и исчерпывающий план действий, выполнение которого не займет много времени и при этом практически не добавит расходов к основной сервисной операции. Некоторые действия

многим покажутся очевидными, но большинство автолюбителей наверняка сможет найти для себя что-то новое и полезное.

1 Очистка корпуса суппорта

После снятия колеса следует очистить поверхность корпуса тормозного суппорта от грязи и пыли с помощью щетки. Обычно используют кордщетку, но при ее отсутствии подойдет любая с достаточно жестким ворсом. При этом нужно внимательно обращаться с резиновыми элементами суппорта (пыльниками направляющих и пр.). После очистки корпус суппорта можно снять и зафиксировать.

2 Осмотр корпуса суппорта

Далее следует осмотреть внутреннюю поверхность корпуса суппорта на предмет наличия подтеков тормозной жидкости из-под пыльника поршня. С этим обычно проблем не возникает — если утечка есть, то ее сразу будет видно. Для более тщательного осмотра можно использовать очиститель тормозов: наносим аэрозоль на суппорт и удаляем грязь/пыль ветошью. Еще удобнее будет воспользоваться очистителем тормозов Carville Racing: благодаря мощной струе



очиститель сам смывает грязь и быстро высыхает — ничего протирать не нужно.

3 Оценка состояния пыльника поршня

Затем следует визуально оценить состояние резинового пыльника поршня, поскольку резиновые элементы суппорта особенно подвержены воздействию таких факторов внешней среды, как перепады температур, агрессивные жидкости, дорожные реагенты и пр. Подверженность таким воздействиям во многом определяется характером и режимом эксплуатации автомобиля.

НЕБОЛЬШОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ.

Все тормозные суппорты с плавающей скобой, которыми оснащается подавляющее большинство современных автомобилей, можно разделить на две группы: с направляющими (пальцами) открытого и закрытого типа. Направляющие закрытого типа прямо не подвержены воздействию внешней среды, закрываются резиновыми пыльниками и нуждаются в смазке. Направляющие открытого типа скользят внутри резино-пластиковых втулок и в смазке не нуждаются — она им даже противопоказана, так как в этом случае нарушается принцип действия, заложенный в них производителем тормозной системы.

4 Оценка состояния направляющих суппорта и пыльников

После снятия корпуса суппорта и изъятия старых колодок нужно оценить состояние резиновых пыльников направляющих суппорта (для направляющих закрытого типа) или втулок суппорта (для направляющих открытого типа), а также самих направляющих. На направляющих (любого типа) не должно быть следов коррозии. На направляющих закрытого типа также следует оценить состояние уплотнительных колец, а заодно и смазки на них: в ней не должно быть пыли или абразивных примесей. Их при-

существование говорит о том, что пыльники направляющих либо были установлены некорректно, либо имеют механические повреждения. При осмотре направляющих открытого типа нужно убедиться, что на внутренней поверхности втулок нет загрязнений.

5 Очистка направляющих

Далее необходимо удалить старую смазку с направляющих закрытого типа или просто очистить направляющие от грязи, если это направляющие открытого типа.

6 Смазка направляющих закрытого типа

После этого необходимо нанести новую смазку на направляющие закрытого типа. Еще раз отметим, что направляющие открытого типа в смазке не нуждаются.

ВАЖНОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ.

Суппорт работает в режиме высоких температур, особенно если автомобиль имеет большую массу и/или водитель предпочитает агрессивный стиль вождения. По этой причине использовать самые распространенные смазочные материалы для этих целей нельзя: они сделаны на основе минеральных масел и при нагревании разжижаются и стекают с металла. Вторая причина, по которой использовать литол, солидол или даже более качественные керамические и медные смазки недопустимо, — это их взаимодействие с резиновыми пыльниками. Большинство смазочных материалов повреждает резину, пыльники соскакивают со своих мест, и направляющие остаются без необходимой защиты. Соответственно, использовать можно только специальную смазку для направляющих суппорта, способную сохранять свои рабочие характеристики при нагреве до температур выше 200 °C. Например, специальную высокотемпературную смазку для



тормозных систем Carville Racing — она подойдет для нанесения как на рабочие поверхности направляющих колодок на скобе суппорта, так и на направляющие. Также она может использоваться как противоскрипная смазка на нерабочей стороне тормозных колодок — то есть подойдет и для выполнения всех операций на следующем шаге.

7 Очистка скобы тормозного суппорта

Теперь, перед установкой новых колодок, необходимо очистить от грязи и пыли скобу тормозного суппорта, после чего

нанести специальную смазку на рабочие поверхности скобы, чтобы избежать возможных перекосов тормозных колодок при дальнейшей эксплуатации. На тыльную сторону тормозных колодок также наносится специальная противоскрипная или подходящая с учетом сказанного выше универсальная смазка.

Каков итог?

Если на всех предыдущих этапах не было обнаружено никаких аномалий, направляющие в хорошем состоянии, без следов коррозии, все резиновые элементы без трещин, сохранили свою эластичность, то при соблюдении всех приведенных выше

рекомендаций беспокоиться о непредвиденных проблемах с суппортом не придется. Если же какой-либо из перечисленных элементов имеет повреждения, то можно смело поздравить себя с тем, что проблема была обнаружена на самом раннем этапе, до того, как она могла бы повлечь за собой более серьезную неприятность, и воспользоваться для ее решения ремонтным комплектом суппорта.

В случае коррозии на направляющих, утечки тормозной жидкости, разрушения, трещин пыльников, износа втулок направляющих можно выбрать подходящий по составу ремонтный комплект. В частности, бренд Trialli наряду с суппортами предлагает большой ассортимент ремонтных комплектов тормозных суппортов в различных исполнениях: только резиновые элементы, комплекты направляющих с пыльниками/втулками, комплекты, состоящие из резиновых элементов и направляющих. Все резиновые уплотнения и пыльники Trialli соответствуют требованиям по сопротивляемости агрессивным средам и высоким температурам, что обеспечит долгий срок службы элементов и гарантирует безотказную работу тормозного узла.



Электробус GAZ E-Citymax 18 встанет на конвейер в 2023 году

«Группа ГАЗ» в нынешнем году запустит в серийное производство сочлененный электробус E-Citymax 18.

Об этом сообщает агентство «Интерфакс» со ссылкой на заявление вице-президента группы по развитию корпоративных продаж Николая Одинцова, прозвучавшее в рамках Красноярского экономического форума. «Серьезные инвестиции составили в группе на создание электрической платформы. Она делится на две части: коммерческая легкая и большая. Самый крупный электробус, который мы запустим в этом году, будет 18-метровый», — цитирует агентство представителя ГАЗа.

По словам Н. Одинцова, одним из главных направлений поставок новых машин будет Москва. «Вероятнее всего, первым покупателем тоже будет столица, потому что она по темпам, действительно, понимает, что такое экология и у нее есть развитая инфраструктура», — заявил вице-президент «Группы ГАЗ». В прошлом году, как уточняет «Интерфакс», электробус E-Citymax 18 проходил эксплуатационные испытания на северо-востоке Москвы.

«Группа ГАЗ» прогнозирует, что в 2023 году электробусы займут долю около 10% в общем объеме производства общественного транспорта; в штуках это 250–300 машин. По словам Н. Одинцова, из электромобилей на «легкой» платформе в 2023 году на конвейер встанут электрические «ГАЗели», ранее протестированные в ряде регионов страны ■



Владельцы грузовиков КАМАЗ смогут записаться на сервис онлайн

Камский автозавод объявил о запуске услуги онлайн-записи в сервисные центры официальной дилерской сети.

Соответствующая функция, как сообщает пресс-служба КАМАЗа, появилась в «Личном кабинете автовладельца» на официальном сайте предприятия. Новый сервис, по словам представителей завода, призван упростить «взаимодействие с дилером на всех этапах обслуживания автомобиля».

В «Личном кабинете» пользователь сможет найти ближайший сервисный центр, оценить его текущую загрузку, создать заявку с описанием поломки и отслеживать статус ремонта в режиме онлайн. Данные по заявке попадают напрямую в 1С-систему дилера; на странице «Записи в автосервис» отражаются плановая дата выдачи автомобиля и статус заявки («согласование сервиса», «записан в сервис», «в ремонте», «готов к выдаче», «выдан»).

Услугу онлайн-записи предоставляют на сегодняшний день 18 дилерских центров, расположенных в таких городах, как Тамбов, Тверь, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Набережные Челны, Новый Уренгой, Ульяновск, Москва, Тюмень, Челябинск, Уфа, Саранск, Омск, Орёл. В течение 2023 года география услуги будет расширяться.

Онлайн-запись в личном кабинете доступна как физическим лицам — владельцам одного грузовика камской марки, так и юридическим, управляющим большими автопарками. Для доступа к сервису необходимо зарегистрироваться на сайте и добавить свой транспорт во вкладке «Автопарк» по VIN-номеру и ПТС автомобиля ■

Maersk продал логистические активы в России

Компания A. P. Moller — Maersk объявила о заключении соглашения по продаже своих логистических площадок в Санкт-Петербурге и Новороссийске.

Новым владельцем активов, как сообщает пресс-служба компании, станет IG Finance Development Limited. «Продажа двух площадок — следствие принятого в марте 2022 года решения о прекращении деятельности в России», — отмечается в официальном сообщении датского логистического оператора.

В Новороссийске Maersk владел терминалом площадью 28 750 кв. м, вмещающим 1500 контейнеров (TEU) и специализирующимся на перегрузке коммерческих грузов из железнодорожных вагонов в контейнеры. Площадка компании в Санкт-Петербурге общей площадью 23 500 кв. м представляет собой склад для хранения охлажденной и замороженной продукции.

«Мы рады, что нашли нового владельца для наших логистических площадок в России и таким образом можем выполнить решение по продаже всех наших активов в стране», — заявил коммерческий директор Maersk Карстен Кильдаль.

«В процессе продажи мы чувствовали ответственность за 50 оставшихся сотрудников двух площадок и рады, что они получат предложение о трудоустройстве в рамках новой структуры», — отметил также г-н Кильдаль.

Сделка, как сообщает пресс-служба Maersk, получила необходимые одобрения регулирующих органов в ЕС и России и является закрытой с 17 февраля 2023 года. Ранее в Maersk заявляли, что у компании «нет ясности относительно перспектив возобновления деятельности в России» ■



КАЧЕСТВО ПРОВЕРЯЕМ РАССТОЯНИЕМ



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



Детали системы трансмиссии TRIALLI – это результат продуманной работы отечественных инженеров и обязательного альфа и бета-тестирования командой механиков

TRIALLI.RU





«Соболь NN»

Городской трудяга



Вадим Аскаров

Новый «Соболь NN» можно смело называть долгожданным. Десять лет прошло с того момента, как нижегородцы открыли новую страницу истории отечественного LCV-строения, выпустив семейство «ГАЗель Next». Казалось бы, еще совсем недолго ждать — и ГАЗ порадует покупателей новым поколением «Соболя», но время шло, а «Соболь» оставался прежним. Условный «Соболь Next» на рынке так и не появился, и только выпуск семейства NN (New Next) исправил эту досадную несправедливость: отечественный потребитель увидел-таки нового «Соболя»!

Отношение к «Соболю» всегда было таким же, как в большой семье — к самому младшему. Есть старший брат («ГАЗель»), много работающий, кормящий всю обширную семью, на которого возлагаются все надежды на процветание клана, а есть младший, от которого никто не ждет серьезных успехов. Однако, как это часто бывает, ситуация складывается так, что в какой-то момент именно младшенький получает шанс не просто реализовать весь свой потенциал, а дать новый импульс развитию всего семейства и вывести его на новый уровень. Именно такой шанс выпал «Соболю NN», который теперь призван захватить для ГАЗа сегмент внутригородских перевозок в мегаполисах.

Если прошлая версия «зверька» хотя и не сильно, но отличалась от старшего брата, то теперь опознать «Соболя» стало гораздо сложнее. На главное отличие — односкатную ошиновку задней оси — обращать внимание смысла нет: теперь и для «ГАЗели» предлагается вариант с двумя колесами сзади. Так что сегодня отличить двух представителей семейства может только человек с очень хорошим глазомером,

ведь по сути новое поколение «Соболя» — это просто самая маленькая «ГАЗель» в модельном ряду.

Эпитет «маленькая» здесь очень даже к месту: колесная база фургона — всего лишь 3005 мм, а длина — 5110 мм. Новый «Соболь» на какой-то 1 см длиннее, чем, к примеру, Volkswagen Teramont. Да, кто-то скажет, что «немец» — один из самых больших автомобилей на рынке,

и будет прав, но все-таки это «легковушка». А у нас на тесте — грузовой автомобиль, способный перевезти только по паспорту почти тонну груза, и мы можем спокойно уместить его на стандартном парковочном месте для обычной машины.

Собственно говоря, удивляемся мы лишь формально, ведь изначально ГАЗ задумывал этот автомобиль именно как покорителя больших городов, и в частности Москвы, где отношение к грузовикам самое жесткое. Именно поэтому в официальных данных можно увидеть несколько необычные цифры. Версия, которая оказалась в наших руках, — полной массой 3500 кг — имеет грузоподъемность 999 кг. Выразимся деликатно: есть предположение, имеющее под собой основания, что такой «Соболь NN» спокойно «утащит» и полторы тонны без



каких-либо последствий для его технического состояния и управляемости.

Есть в модельном ряду и версия до 2,5 тонны, со снаряженной массой 2360 кг. Добиться таких показателей удалось за счет радикального снижения веса машины: нет декоративной обивки боковин грузового отсека и фанерного настила пола, нет запасного колеса, сдвоенное пассажирское сиденье заменено одинарным, без подогрева. Формально все эти жертвы — ради грузоподъемности 139 кг. Фургон длиной больше 5 метров с объемом грузового отсека 7,8 «куба» способен перевезти всего 139 кг? Опять-таки: есть мнение, что можно перевезти, мягко скажем, чуточку больше, ведь ходовая часть автомобиля осталась точно такой же, как у варианта полной массой 3,5 тонны...

Но газовцев тут не просто можно, а нужно понять. Драконовские меры в отношении малого бизнеса в центре Москвы

просто не оставляют иного выбора, кроме создания таких вот необычных версий, тем более что «Соболь NN» действительно способен пробираться сквозь лабиринты городских улочек не хуже иных «легковушек». На его маневренность благотворно повлияла, в частности, односкатная ошиновка. Радиус разворота «Соболя NN» — 5,4 метра: не каждый автомобиль D-класса способен развернуться на таком пятачке!

Под стать маневренности — и управляемость автомобиля. Независимая передняя подвеска на поперечных рычагах, с винтовыми пружинами, гидравлическими амортизаторами и стабилизатором позволяет более чем уверенно управлять фургоном. Задняя же подвеска — зависимая, на продольных рессорах, с гидравлическими амортизаторами и стабилизатором — не допускает излишней раскачки даже на пустой машине. Хотя, конечно, на загруженном «Соболе NN»



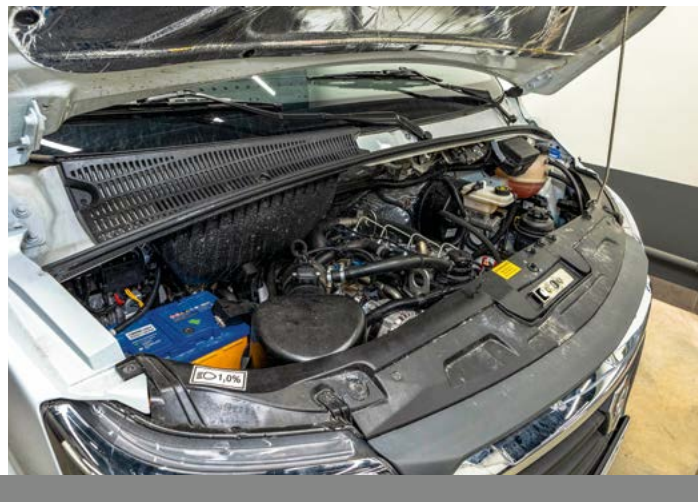
передвигаться комфортнее — особенно зимой на снегу, когда легкий заднеприводный фургон очень неохотно сдвигается с места.

Создатели коммерческих автомобилей частенько грешат тем, что не воспринимают

Регулятор значения веса водителя под сиденьем — не просто «понт». Если выставить неправильные данные, подвеска будет работать некорректно



водителя как ровню владельцу обычной «легковушки». В случае же с «Соболем NN» следует признать, что отнюдь не каждый автомобиль масс-сегмента способен предложить такой уровень оснащения и комфорта. Главное нововведение — огромный диапазон регулировок водительского кресла. Можно изменить длину «подушки» и угол ее наклона,



также меняется угол наклона всего кресла, угол наклона спинки; высоту поясничного подпора тоже можно подкорректировать. Есть и регулировка руля по углу наклона. В целом здесь с комфортом разместится водитель

практически любой комплектации, если правильно выставит данные о своем весе.

Да и в целом уровень оснащения базовой (!) версии «Соболя NN» удивляет: электронный стояночный тормоз, круиз-контроль, подогрев лобового стекла, сиденья и пассажирского «дивана», климат-контроль, предпусковой подогреватель, дисковые тормоза по кругу, электропривод

и подогрев зеркал, светодиодные фары (а также «противотуманки» и ДХО), запуск двигателя с кнопки, мультимедийное головное устройство с навигацией, руль с клавишами управления головным устройством, бортовой компьютер с цветным дисплеем, шесть точек для подключения зарядных устройств (в том числе четыре – USB), датчик света и датчик дождя.

Однако к комплектациям придираются, как правило, непрофессиональные водители. А что с удобством зарабатывания на жизнь? Мы в «Движке» пока не встречали автомобиль с таким количеством различных ниш и полочков для разного рода мелочевки (это помимо стандартных отсеков под бумаги под крышей и центральной установки под планшет или телефон). Даже новый Fiat Ducato (один из лидеров

сегмента LCV в Европе) уступает в этом плане «Соболю NN».

Объем грузового отсека тестовой машины – 7,8 куб. м. Его габариты позволяют перевезти грузы до 2600 мм в длину и 1830 и 1630 мм, соответственно, в ширину и высоту. При этом между колесными арками стандартная европалета уместится любой стороной, ведь расстояние между ними благодаря односкатной ошиновке доведено до 1350 мм. Погрузочная высота – 760 мм, а размеры проема задних дверей – 1608 на 1560 мм. Голого металла в грузовом отсеке мы не обнаружили – в отличие от облегченной версии полной массой 2,5 тонны, здесь он обшит полностью. На полу – фанерный настил. Для удобства погрузки и крепления груза предусмотрены такелажные петли и специальные рейки на бортах.

Лючок для длинномеров позволяет перевезти предметы больше 3 метров длиной, но много их сюда не влезет – от силы несколько брусков



ХАРАКТЕРИСТИКИ

«ГАЗ Соболя NN»

Технические характеристики

Длина х ширина х высота, мм	5110 х 2068 х 2445
Снаряженная масса, кг	2501
Объем грузового отсека, куб. м	7,8
Клиренс, мм	180

Двигатель

Тип	Дизельный R4
Объем, см. куб.	2776
Мощность, л. с. при об/мин	139/3400
Крутящий момент, Нм при об/мин	320/1400–2700
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.
Привод	Задний

Ездовые параметры

Разгон до 100 км/ч, с	19
Максимальная скорость, км/ч	150
Средний расход топлива, л	8,5



ОЦЕНКИ «ГАЗ Соболь NN»		
ИНТЕРЬЕР	7,86	
Обзор	9	Салон нового «Соболя» изобилует отсеками и нишами для различной мелочевки, а также USB-разъемами. Кресло водителя позволит удобно расположиться человеку любой комплекции.
Эргономика	8	
Качество материалов	7	
Простор	8	
Передние сиденья	8	
Сиденья пассажиров	6	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,0	
Динамика	8	Управляемости и маневренности «Соболь NN» позавидуют иные кроссоверы. Мотор немолод, но хорошо известен и надежен.
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
КОМФОРТ	7,66	
Акустический	7	Для рабочего автомобиля набор опций весьма впечатляющий.
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,84	

Силовой агрегат на новом «Соболе» — давно знакомый газелистам и весьма неплохо себя зарекомендовавший Cummins ISF объемом 2,8 литра, выдающий 139 «лошадок». Свое дело он знает и тянет даже хорошо нагруженный «Соболь» с неплохим запасом, а также не любит ранних переключений: много топлива на этом сэкономить не получится, зато тяга пропадает, а вибрации доходят до дискомфортного уровня. Так что стоит прислушаться к рекомендации производителя и держать обороты двигателя в «зеленой зоне» тахометра.

Весьма неплохо ладит с мотором новая 6-ступенчатая коробка передач собственного газовского производства, сменившая прежнюю «пятиступку». В городе шестая передача, конечно, вряд ли пригодится, а вот на трассе ее преимущества проявляются сполна. На скоростях порядка 90–110 км/ч «шестая» позволяет не только значительно экономить топливо, но и более комфортно передвигаться при меньшем шуме мотора. Новая коробка была бы практически идеальной, если бы еще вторая и третья передачи включались полегче — без

необходимости прикладывать заметные усилия.

Каков итог?

У «Соболя» в России есть огромный пул поклонников, которые давно ждут автомобиль нового поколения. Интерес их, естественно, не коммерческий: им нужна прежде всего пассажирская версия (для дома, для семьи), а охотники, рыболовы и дачники ждут, разумеется, полноприводную модификацию. Спешим их успокоить: наследник «Баргузина» в планах производителя тоже есть. Более того, в качестве опции будет предлагаться блокировка дифференциала.

Хорошие новости есть и для тех, кто рассматривает новый «Соболь» как автомобиль для заработка: самая маленькая «ГАЗель» — машина не только практичная, но и комфортная. «Соболь» в новом поколении как будто стал более внимательным по отношению к водителю: последний здесь — не просто функция для перевозки грузов, а личность, которой нужны комфорт и удобства за рулем. Что же до управляемости и маневренности, то у нас нет сомнений в том, что с такими характеристиками новый грузовичок будет популярен у перевозчиков и действительно сможет превратиться в завсегдатя центров крупных городов.

Стоимость
на момент подготовки материала

«ГАЗ Соболь NN»

от 2 695 000 ₽



Запчасти для зарубежных грузовиков



Где искать замену?



Николай Мордовцев

Уйти, чтобы вернуться?

Стоит отметить, что большинство автопроизводителей уходило с российского рынка «на мягких лапах», не шибко хлопая дверью. К примеру, на неработающем калужском заводе Volvo до сих пор сохраняют штат сотрудников, выплачивая им две трети зарплаты. Если какой завод и продавали новому владельцу, то на особых условиях: за симво-

За последний год из России ушли около 30 международных компаний — производителей коммерческого автотранспорта и компонентов. Как в сложившихся условиях будут обслуживать импортные грузовики и автобусы российские автоперевозчики и где искать замену оригинальным запчастям и премиальным аналогам? Обозреватель «Движка» разобрался в том, где автопарки и российские поставщики могут найти источники параллельного импорта необходимых деталей.

лическую плату в размере одного доллара или евро. Обязательно оговаривалась возможность обратного выкупа производства прежним владельцем в течение трех — пяти лет.

То есть уходили с нашего рынка с явной неохотой — в надежде, что все утрясется. Некоторые

автозаводы и сейчас находятся в подвешенном состоянии, без определенности по новым хозяевам и с неясными перспективами. На самом деле процесс смены владельцев идет, однако подробностями о нем отнюдь не всегда делятся с прессой и публикой. Излишняя публич-

ность сейчас может серьезно помешать.

Заграница нам поможет?

Если вкратце, то сегодня нет поставок в Россию новых европейских грузовиков-иномарок и под большим вопросом поставки запчастей к автомобилям, ввезенным в РФ ранее. Как сохранить автопарк работоспособным? Понятно, что перевозчикам придется реже покупать новые машины. А еще — беречь запчасти. Здесь вспомним о ремонте агрегатов, о наклепывании фрикционных накладок, о переборке рулевых тяг, стартеров и генераторов...

Foton Auman



Beifang Benchi



Вполне вероятно также, что бывшие сотрудники российских представительств «Большой семерки» создадут новые компании с юридическими адресами в Казахстане, Киргизии, Узбекистане, Таджикистане или Армении, а может быть — в ОАЭ, Турции, Китае. И начнут поставлять в Россию те же оригинальные запасные части, только дороже. С другой стороны, дилеры «Большой семерки» и крупные транспортные компании, оставшись без запчастей, начали искать свои пути решения этой проблемы.

И пути эти находятся! Тут есть даже большой плюс: раньше представительства навязывали приобретение деталей именно через них, не допуская использования аналогов. Причем эти «аналоги» — от Bosch, Lemfoerder, ZF, Federal Mogul или Mahle — ничем не отличались по качеству от конвейерного оригинала той или иной фирмы — производителя грузовиков. Скажем больше: эти же компании и поставляли компоненты на конвейеры, только не под своими брендами.

Возьмемся за руки, друзья!..

Кто у нас в списке дружественных стран, но с высоким

уровнем развития промышленности? Страны Южной Америки, Сербия, Иран, Индия, Вьетнам и, конечно же, Китай. Там помнят времена сотрудничества с СССР, а потом и Россией. Вполне позитивно относятся к нам Турция и Венгрия. Кстати, пусть венгры возобновят производство грузовиков Csepel и автобусов Ikarus — давно пора, ждем...

Однако вернемся к Южной Америке. В Бразилии, к примеру, выпускают грузовики MAN на бывшем предприятии VW Truck and Bus Brasilien, которое переименовали в MAN Latin America. С конца 50-х годов в Бразилии работает сборочное производство Scania. С середины 70-х — завод Scania в Аргентине. Кстати, Россия занимала четвертое место в мире по поставкам грузовиков Scania — больше продавалось только в Бразилии, Великобритании и Германии.

С лета 2012 года работает сборочный завод MAN в Узбекистане. В Индии тоже есть завод MAN Force Trucks. Там же с 2012-го работает совместное предприятие Daimler India Commercial Vehicles, производящее грузовики FUSO и BharatBenz. FUSO — это среднетоннажники на основе Mitsubishi Canter, BharatBenz — тяжелые грузовики, конструктивно близкие Mercedes-Benz Actros и Axor. Речь, заметим, о линейке, вполне успешно обкатанной немцами в рамках СП «Даймлер КАМАЗ Рус» в Набережных Челнах.

Кроме того, различные модели Mercedes-Benz Actros и Axor выпускает автозавод Mercedes-Benz Turk в турецком Аксарае. Грузовики идут как на внутренний рынок, так и на экспорт. Именно из Турции в основном постав-

лялись в Набережные Челны штампованные панели для кабин КАМАЗ-5490.

Ну и конечно же, Китай. Там успешно работают более 20 автозаводов по производству тяжелых и средних грузовиков практически всех ведущих мировых автопроизводителей. Скажем, совместное предприятие Beijing Foton Daimler Automotive в Пекине выпускает около 150 тыс. грузовиков в год. Есть также компания Beifang Benchi (в переводе на русский — «Северный Бенц»), которая работает с 1989 года. В ее составе — несколько автозаводов, которые выпускают широкую гамму грузовиков на основе Mercedes-Benz SK модели «доактросовского» периода.

Более современные тягачи Beifang Benchi имеют кабину с каркасом Mercedes-Benz Actros третьего поколения.



Однако это не Mercedes в чистом виде, потому что на них ставят двигатели Weichai Power серий WP10 и WP12, в основе которых — австрийские дизели Steyr WD615. Еще более современные двигатели — 13-литровые WP13. Коробки — тоже не немецкие: там применяют Shaanxi Fast (они же Fast Gear), в основе которых — лицензионные американские Eaton Fuller.

Вообще Shaanxi Fast Auto Drive, которая входит в состав Weichai Holding Group, по коробкам сотрудничает с американцами с 1984 года. По той же схеме (использование на грузовом автомобиле агрегатов разных производителей) работает большинство китайских автозаводов. Так получается выгоднее. Действительно, иной современный мотор отличается от дизеля конкурента только разницей на несколько миллиметров в диаметре и ходе поршня да зеркальным отражением впуска и выпуска на головке блока...

Между тем в Китае выпускают и настоящие европейские «большие» дизели — например, рядные «шестерки» Mercedes-Benz OM457, которые ставили на КАМАЗ-5490 до введения санкций. Их изготавливают на заводе Foton Daimler Automotive, годовой объем — около 45 тыс. штук. По некоторым данным, двигатели OM457 выпускают также в Иране. Однако Камскому автозаводу возвращаться к этим моторам уже нет смысла: выгоднее и правильнее — расширять производство своей рядной «шестерки» КАМАЗ-910. О других



✓ Аналоги двигателей MAN D-серии (на фото) выпускает в Китае компания Sitrak

производителях OM457 полезно знать нашим сервисным центрам и крупным автоперевозчикам с парком КАМАЗ-5490.

Также выпускают лицензионные дизели Ford, MAN и IVECO-Cursor. Компания Sitrak входит в состав корпорации Sinotruk, здесь широко используются кабины и агрегаты MAN TGA. Двигатели MC13.54 китайского производства — это аналог MAN D26 объемом 12,4 литра. Есть еще 10,5-литровый дизель MC11.44 — это не что иное, как лицензионный MAN D20.

Компания SAIC Hongyan Automotive использует лицензионные кабины IVECO Stralis и дизели Cursor. Компания JMC выпускает седельные тягачи Veuron, которые

спроектированы специалистами СП JMC-Ford. Каркас кабины — турецкой компании Ford Otosan от грузовика Ford Cargo H566, но с оригинальным дизайном фасада. Скорее всего, на подходе уже и более современная, а главное — просторная кабина тягача Ford F-Max. У семейства грузовиков JMC Veuron есть два двигателя, производимых в Китае. Первый — это 9-литровый JX6D9.365 A5 365 л.с. / 1400 Нм, второй — JX6D13.420 A5, 12,7 литра, 420 л.с. / 2150 Нм. Эти дизели аналогичны моторам Ford Otosan Ecotorq 9 и Ford Ecotorq 13.

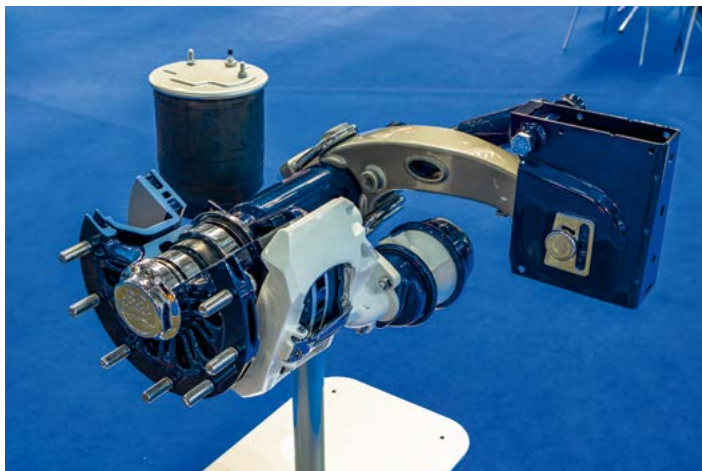
При всем многообразии дизелей, находящихся в распоряжении у Dongfeng, здесь применяется еще и 11-литровый

двигатель DDi11S385. Судя по всему, это мотор Renault Trucks dCi11, который французы в альянсе со шведами продали не только в Ярославль (ЯМЗ-650), но и в Китай. Есть тягачи Sany, которые в России почему-то называют китайской Scania. Однако лицензионные двигатели у Sany — вовсе не Scania, а Deutz, их делают на совместном предприятии Hunan Deutz Power. Та же ситуация — с флагманским тягачом Dongfeng KX: фактически это трехосный 6x4 Volvo FH, но мотор — совместного производства Dongfeng Cummins Z14NS6B520 объемом 13,5 литра, Евро-6, на 520 л.с.

Кроме того, есть и другие производители двигателей, агре-



Двигатель Weichai WP13



гатов, трансмиссий, у которых заводы размещены в Бразилии, Индии и в Китае. Это Cummins Inc. с китайскими Beijing Foton Cummins Engine, Dongfeng Cummins Engine и Chongqing Cummins Engine, которые выпускают дизели рабочим объемом от 2,8 до 50 (!) литров. Индийский завод — Tata Cummins, в Бразилии — Cummins Brazil.

Германская ZF Friedrichshafen AG еще в 1958 году открыла свое первое производство на другом

континенте: ZF de Brasil S. A. С конца 70-х производитель работает в Индии, с 90-х годов — в Китае. Там выпускается практически вся гамма коробок передач: 16-ступенчатые ZF Ecosplit и 9-ступенчатые ZF Ecomid, 5- и 6-ступенчатые коробки, как механические, так и автоматизированные — «роботы», «автоматы» с ГМП. В последнее время в Китае и Индии в приоритете самые совершенные коробки: модульные 12-ступенчатые ZF

Трахон с адаптивным автоматическим переключением, с двумя сцеплениями, с возможностью установки гидротрансформатора.

Каков итог?

В перечисленных странах есть свое производство по агрегатам, по большинству европейских грузовиков и своя сервисная сеть по ним. Если вдруг начиная с 2023 года где-нибудь в Южной Америке или Индии начнут массово ломаться грузовики

Scania, MAN или Mercedes-Benz, а местным дилерам потребуется резко увеличить туда поставки запчастей, в этом не будет ничего удивительного. Влажный климат, неровные дороги, низкая квалификация водителей — причины только в этом. На деле же — понятно, куда пойдут эти дополнительные объемы...





Смоленский «Завод КДМ»



Сергей Жуков

Смоленскому «Заводу КДМ» потребовалось 9 месяцев для решения вопроса диверсификации производства. Процесс прошел успешно: в прошлом году было собрано около 50 мусоровозов, в нынешнем здесь планируют собрать порядка 150 машин. Обозреватель «Движок» посетил смоленское предприятие и своими глазами понаблюдал за производством отечественных мусоровозов.

**Как делают
мусоровозы**



Цель — отход от сезонности

Смоленское предприятие «Завод Комплексные Дорожные Машины (Завод КДМ)» — что называется, со стажем: в 2022-м оно отметило 111-ю годовщину со дня основания. Первую в стране КДМ предприятие выпустило еще в 1963 году. С тех пор с конвейера завода постоянно сходит техника, позволяющая поддерживать в городах чистоту и порядок. Сегодня завод производит 40 модификаций комбинированных дорожных машин и 20 видов навесного оборудования.

До 2020 года основной продукцией завода была исключительно дорожная техника различного назначения. Причем 80% в объеме выпускаемой на тот момент продукции занимали комплексные дорожные машины (КДМ) для содержания магистральных дорог.

Вместе с тем у предприятия имела давняя проблема — сильная зависимость от сезонной продукции. За 4–5 месяцев года выполнялось до 70% производственной программы. В осенне-зимний период завод был полностью загружен, в весенне-летний — не то чтобы простаивал, а занимался изготовлением того, что пригодится в очередной период «всплеска». Такое положение вещей вело к чрезмерной заморозке средств и, как следствие, неэффективности производства в целом.

Именно поэтому руководство завода озаботилось поиском решения по равномерной загрузке производства в течение года. Были проведены маркетинговые исследования, изучен рынок. В конце концов выбор пал на производство мусоровозов с задней загрузкой как наиболее перспективного продукта в этом сегменте. Ко всему прочему предприятие могло освоить этот продукт без привлечения серьезных инвестиций. Кроме того, данная разработка удачно вписывалась в реализацию национального проекта «Экология».

К проектированию нового мусоровоза завод приступил в июле 2019 года, а уже в марте 2020-го был собран первый рабочий прототип. Столь быстрой реализации проекта способствовало наличие

собственной инженерной службы, в которой трудятся конструкторы совместно с технологами. Кстати, все имеющиеся на данный момент разработки созданы именно их трудом. К тому же весь документооборот строится на цифровой основе, как и процесс проектирования.

Попутно ставилась непростая задача: создать конкурентоспособный продукт, но не с отечественными партнерами, коих к тому времени уже было в достатке, а с лучшими зарубежными производителями. Еще на этапе проектирования был изучен опыт лучших практик, оценены их сильные и слабые стороны. В целях более грамотной оценки конструкций приобретались зарубежные аналоги с детальным изучением их устройства.

Однако собственно конструкцией мусоровоза дело не ограничивалось. Была полностью изучена технология сбора и обработки мусора: от А до Я. Попутно изучалась и приспособленность автомобильных шасси под мусоровозную надстройку: весьма немаловажный аспект, к которому мы вернемся чуть ниже.

После проведения опытной эксплуатации в конструкцию мусоровоза были внесены изменения, и уже летом 2020-го машина пошла в серию.

В настоящее время завод покрывает всю линейку по мусоровозам с задней загрузкой. На предприятии выпускаются четыре модели мусоровозов с задней загрузкой: CM8, CM16, CM18 и CM22 с кузовами объемом от 8 до 23 м³. На долю CM16, как самой востребованной модели на рынке, приходится до 60% всей производственной программы по мусоровозам.

Планами 2023 года предусмотрен выпуск около 150 мусоровозов различных модификаций. Это приблизительно 10% рынка в данном сегменте. Основные заказчики — региональные операторы. Более подробно мы остановимся на модели CM16 — наиболее ходовой как в плане производственной программы завода, так и востребованности рынком.

Мусоровоз CM16: конструкция и главные особенности

Как уже отмечалось, 16-кубовые мусоровозы с задней загрузкой являются наиболее универсальными машинами на отечественном рынке. Именно они занимают наибольшую долю в общем объеме продаж.

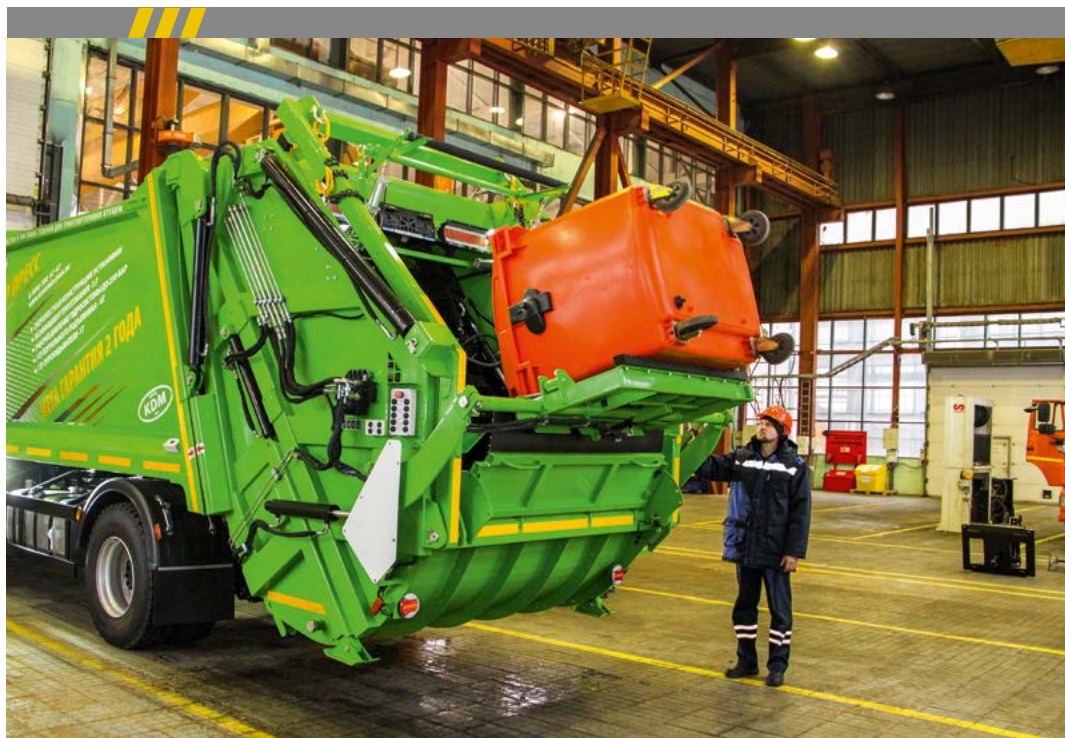
Смоленская надстройка CM16 может быть установлена как на отечественные, так и на за-

рубежные шасси. Это и наш КАМАЗ-53605, и белорусский МАЗ-5340, а также импортный JAC N200S. В планах — установка надстроек на шасси КАМАЗ «Компас» и китайский Shacman.

В данном случае был представлен мусоровоз для сбора и транспортировки мусора CM16 на шасси JAC N200S. Как оказалось, это шасси наилучшим образом отвечает данному назначению как по массово-габаритным, так и эксплуатационным параметрам.

В качестве небольшого отступления следует заметить, что, несмотря на то, что в производственной программе камазовские шасси преобладают, в последнее время предпочтения смещаются в пользу китайской техники. Собственно, JAC как мусоровоз — тому подтверждение. Весьма настораживающий факт. Впрочем, качество наших грузовиков как было камнем преткновения, так, по всей видимости, и остается.

Как уже было отмечено, в основе мусоровоза в версии «премиум» лежат зарубежные решения, а также импортные материалы и комплектующие, которые по качественным и эксплуатационным показателям существенно превосходят отечественные аналоги.



Так, боковая стенка, задняя стенка и нижняя часть ванны выполняются с применением стали Hardox 450, все остальное — отечественная 02Г2С. Выталкивающая плита спроектирована с максимально близким расположением к передней стенке бункера, что позволяет увеличить массу перевозимых отходов. Заявленный коэффициент прессования — 1:7 — подтвержден в процессе опытной эксплуатации рядом операторов.

Движение выталкивающей плиты осуществляется по двум направляющим на графитонаполненных капролоновых ползунах, обладающих низким коэффициентом трения и высокой износостойкостью. Конструкция узла, как отмечают разработчики, исключает заклинивание и переос плиты при движении.

Гидравлика в версии «премиум» — импортная: распределители Dufoss, гидроцилиндры из Италии. В гидросистеме используется насос с автоматическим регулированием производительностью от 0 до 100 л/мин. А вот система управления — отечественная, ее разработчик находится непосредственно в Смоленске. В распоряжении оператора имеется 5 пультов: основной — в кабине, два с левой стороны отвечают за выгрузку мусора и поднятие задней портальной части машины; они же, как и два пульта с правой стороны, позволяют оператору управлять всеми имеющимися функциями мусоровозной надстройки.

Базовая комплектация весьма обширна. Так, в систему управления входит телематический комплекс, позволяющий отслеживать такие параметры как степень загрузки, работа органов мусоровоза, местоположение на маршруте, идентификация оператора и ряд других параметров. Широкоугольная видекамера заднего обзора с подсветкой с двух сторон обеспечивает как безопасность проведения работ, так и удобство работы в ночное время.

С двух сторон предусмотрены подножки для операторов, упрощающие работу с отходами, и сливные горловины для слива жидкой фракции и моющего



состава при санитарной обработке. При выгрузке пухты объемом 8 м³ предусмотрены аутигеры, обеспечивающие безопасность погрузо-разгрузочных работ. Гидросистема (объем 180 л) оснащена подогревом масла в условиях холодного климата (прогрев осуществляется всего за пару минут).

Гарантийные обязательства завода — 2 года. Внешнее лакокрасочное покрытие — со сроком службы не менее 7 лет.

Для обслуживания надстройки имеется сервисный центр, а также мобильные бригады оперативного реагирования. Интервал обслуживания, как

и у строительной техники, исчисляется в моточасах. Первое обслуживание проводится через 100 моточасов. Далее — по установленному графику в соответствии с режимом эксплуатации и климатическими условиями.

Цена вопроса

Расценки на новый мусоровоз соответствуют классу «премиум» применительно к российским производителям аналогичной техники. Цена надстройки вместе с шасси составляет 10,8 млн рублей.

В общем объеме продаж такая продукция занимает 80%. Одно из главных условий лизинговых

компаний — оформление лизинга только готовой к эксплуатации колесной техники. Но это не означает, что клиент не может заказать надстройку на собственное шасси: как новое, так и бывшее в употреблении.

В планах компании — создание мусоровоза в варианте «стандарт» с использованием гидравлики отечественного производства, но с сохранением всего функционала, присущего всей гамме мусоровозов, производимых на заводе. Ожидаемое появление такого мусоровоза — мартовская выставка этого года.



Технические характеристики мусоровоза CM-16 на шасси JAC N200S

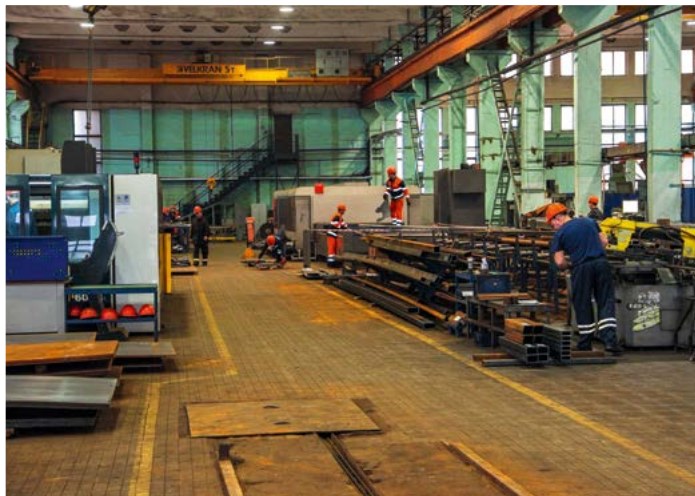
Колесная формула	4x2
Габариты (Д x Ш x В), мм	9000 x 2550 x 3720
Форма боковой стенки	овальная, без поперечных и продольных швов
Полная масса, кг	19 565
Снаряженная масса, кг	11 565
Масса перевозимых отходов, кг	до 8000
Объем бункера-накопителя, куб. м	17,5
Объем бункера загрузочного устройства, куб. м	2,3
Объем эксплуатируемых контейнеров, л	120–1100
Количество загружаемых контейнеров объемом 1100 л	до 110 шт.
Время цикла прессования, с	22
Время разгрузки контейнера, с	10
Коэффициент прессования	1:7 (регулируемый)
Усилие прессования, кгс	32 000
Режимы работы	автоматический/полуавтоматический
Грузоподъемность опрокидывателя контейнеров, кг	до 1000
Грузоподъемность портального захвата (для контейнеров объемом 8 м ³), кг	до 4000

Несколько слов о самом заводе

На площади 8 га располагаются три цеха и 7 вспомогательных участков. На данных мощностях завод способен выпускать до 1000 единиц техники в год.

В 2021 году был завершен очередной этап технического перевооружения. Внедрены комплексы лазерного раскроя листа, высокоточное листогибочное оборудование, роботизированные сварочные комплексы, современные камеры подготовки и покраски оборудования. Завод располагает большим современным станочным парком с ЧПУ. Все высокопроизводительное оборудование работает в три смены.

В настоящее время на предприятии трудится 300 человек. Средняя зарплата у заводчан выше средней по Смоленску.



Airline выпустил новые клеи и герметики

Ассортимент бренда автоаксессуаров и гаджетов Airline дополнили эпоксидные клеи и анаэробные герметики.

По словам представителей бренда, фирменная линейка расширена герметиками в более вместительных блистерах — по 9 г. Теперь для заказа со склада доступны герметики — фиксаторы резьбы (арт. ADAF001 и ADAF002, 185 рублей), в том числе термостойкие, рассчитанные на температуру 250 °C (арт. ADAF003 и ADAF004, 190 рублей), и цилиндрических деталей (подшипников, валов, втулок и пр.).

В 55-граммовых блистерах поставляются клеи для металла и пластика, универсальный быстросохнущий клей «Блиц» (арт. ADEC001, ADEC002 и ADEC003, 175 рублей) и его термостойкая версия (арт. ADEC004, 185 рублей). Два клея-герметика предназначены для экспресс-ремонта радиатора (арт. ADEC005 и ADEC006, 175 рублей), а еще один — для ремонта бензобака (арт. AGECW06, 126 рублей).

Ассортимент Airline также пополнился эпоксидными суперклеем в тубе (арт. ADGC016, 255 рублей) и двухкомпонентным клеем «Жидкий металл» вместе с наждачной бумагой, резиновыми перчатками и палочкой для замешивания (арт. ADGC017, 630 рублей) ■



Carville Racing предлагает новые смазки для автомобилей и не только

Ассортимент бренда автохимии Carville Racing дополнили жидкий ключ с заморозкой и две смазки — универсальная и для двухколесной техники.

Все три новинки поставляются в аэрозольных баллонах 400 мл. Первая из новинок — жидкий ключ с эффектом заморозки (арт. G7400548; 320 рублей) — предназначена для возврата подвижности заржавевшим резьбовым соединениям. Слой ржавчины разрушается за счет резкого кратковременного охлаждения и эффекта термоусадки. Представители бренда заявляют, что содержащаяся в составе средства минеральная смазка быстро пропитывает ржавчину и возвращает деталям подвижность.

Универсальная графитовая смазка (арт. G7400770; 410 рублей) предназначена для использования на открытых шестеренчатых и цепных передачах, тросах, резьбовых соединениях, ходовых винтах, домкратах, рессорах и петлях ворот гаражей. В Carville Racing заявляют о высокой антифрикционной эффективности и адгезии, а также химической стойкости и механической стабильности фирменной смазки.

К началу мото- и велосезона на рынок также выходит смазка для цепей (арт. G7400662; 480 рублей). Утверждается, что она защищает цепь от износа благодаря политетрафторэтилену, обладает высокой адгезией, вытесняет влагу и не стекает. Для удобства нанесения смазка подкрашена синим цветом ■



Hella расширила линейку светодиодных дополнительных фар

Компания Hella объявила о расширении фирменной линейки светодиодных световых балок Black Magic.

Как сообщает пресс-служба компании, линейку Black Magic пополнили 32 новые модели световых балок. Среди новинок 18 моделей предназначены исключительно для внедорожного использования, еще 14 имеют одобрение ECE R149 и пригодны для применения на дорогах общего пользования.

В серию Black Magic, как уточняет производитель, входят лампы дополнительного освещения высокой мощности. В зависимости от версии, их эффективный световой поток составляет от 9200 люмен для ламп с одобрением ECE до 20 000 люмен — для «внедорожных» моделей.

В линейке представлены модели как с одним, так и с двумя рядами светодиодов (Slim и Double Row соответственно). Особо прочные световые балки второго поколения доступны в исполнениях Slim и Double Row как в прямом, так и в «изогнутом» исполнении — в последнем случае обеспечивается особенно широкий угол освещения, заявляет компания-производитель.

С расширением ассортимента Hella стала предлагать покупателям в общей сложности 40 световых балок, доступных как в виде отдельных моделей, так и в комплектах. Балки могут устанавливаться на крышу, верхнюю кромку лобового стекла, радиаторную решетку или бампер внедорожника или пикапа.

Первоначально лампы Hella Black Magic поставлялись на рынок США, где в течение многих лет были бестселлерами в своем классе; в начале 2022 года модели серии для внедорожного применения дебютировали в Европе ■



АВТОХИМИЯ CARVILLE RACING ПРОВЕРЕНО АВТОСПОРТОМ

CR
CARVILLE RACING



ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЛЮБЫХ
СЕРВИСНЫХ ЗАДАЧ



РАЗРАБОТКА И КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА В СОБСТВЕННОМ
ИНЖИНИРИНГОВОМ ЦЕНТРЕ



СОВРЕМЕННЫЕ И ЭФФЕКТИВНЫЕ СОСТАВЫ НА ОСНОВЕ
КАЧЕСТВЕННОЙ КОМПОНЕНТНОЙ БАЗЫ

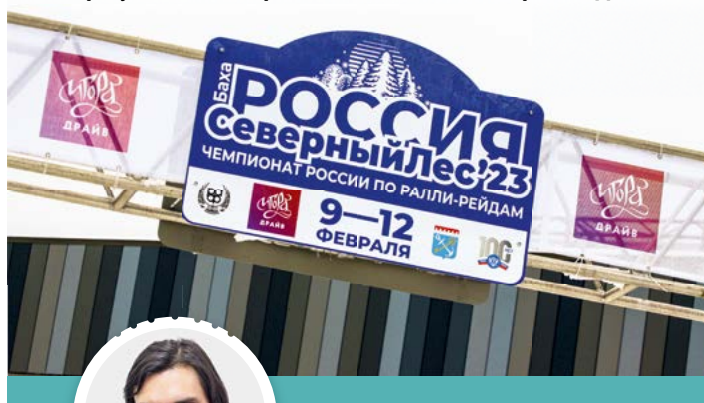


Северный Лес

2023 БАХА

Триумф пилотов
на мотовездеходах
и первая победа
Мордковича

Единственная в мире снежно-ледовая баха «Россия — Северный Лес» впервые за много лет проходила в нынешнем году не в статусе международной: в связи с известными событиями гонка была исключена из календаря Кубка мира FIA по бахам. Однако к снижению уровня конкуренции это не привело. Как раз наоборот: состав участников нынешней бахи оказался весьма и весьма сильным, главный фаворит гонки не смог финишировать «в призах», а победителем стал пилот, на которого, похоже, мало кто ставил накануне старта. Итоги и результаты «Северного Леса 2023» — в материале «Движка».



Роман Зубко

О том, что «Северный Лес» не будет включен в календарь Кубка мира FIA по внедорожным бахам, стало известно, напомним, еще прошлой осенью. В качестве официальной причины подобного решения назывались санкции, введенные в отношении РФ. Были и другие факторы. Причем не только политические. В пресс-службе гонки «Движку» сообщили, что в 2023 году на соревнования в Россию «никто из зарубежных пилотов не приедет по очевидным причинам». Кроме того, как отметили организаторы бахи, оплатить взносы за участие в Кубке мира сегодня невозможно из-за санкций в финансовой сфере.

Казалось бы, нет зарубежных гонщиков — нет и острой конкуренции в борьбе за места на подиуме. Тем не менее состав

значились трехкратный победитель гонки Борис Гадасин, победитель ралли-марафона «Дакар» в зачете квадроциклов Сергей Карякин, а также именитая мотогощица — участница «Дакара» Анастасия Нифонтова. Главным же фаворитом был Владимир Васильев, действующий победитель «Северного Леса», одержавший в прошлом году четвертую (и третью подряд) победу в российской снежно-ледовой бахе.

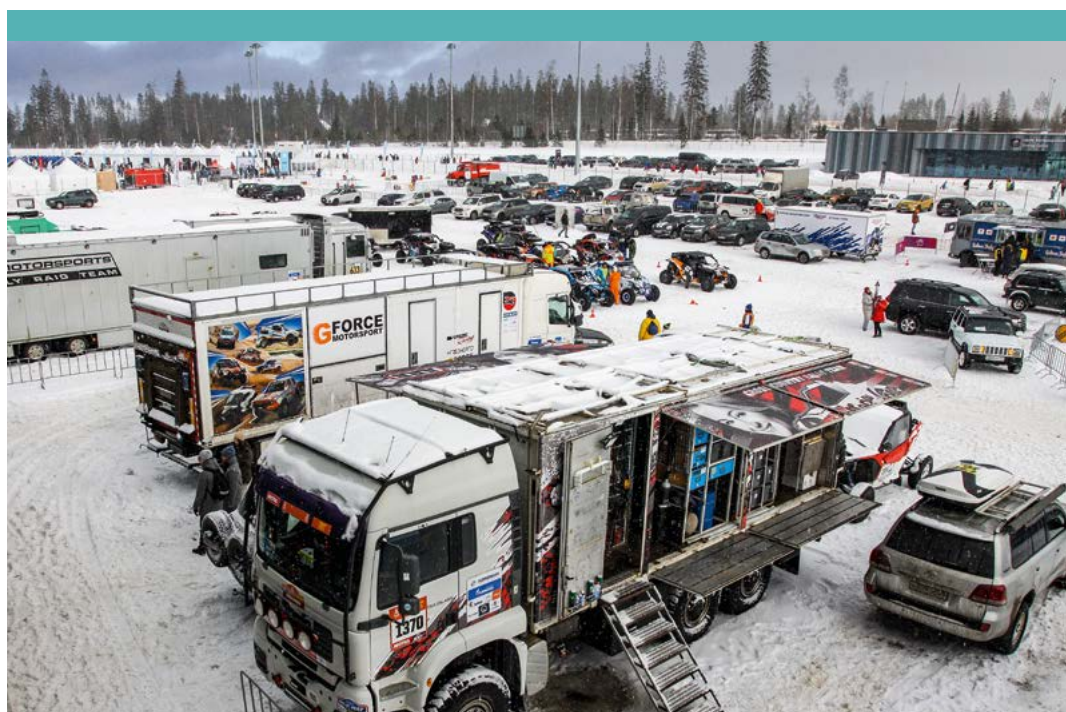
Капризный петербургский климат встретил участников гонки по-настоящему северной погодой: порывистым ветром с метелью. В этих условиях удача на квалификационном прологе сопутствовала либо петербуржцам, либо спортсменам, имеющим за плечами немалый опыт езды по разным типам покрытия

и при разной погоде. В десятке сильнейших первый зачетный спецучасток закончили экипажи Владимира Васильева, Бориса Гадасина, Анастасии Нифонтовой, Андрея Новикова; тройку сильнейших в абсолютном зачете замкнул Сергей Карякин, а лучшее время показал дуэт Дмитрия Мордковича и Ивана Безденежных, выступавший на мотовездеходе Can-Am в категории T3. Именно с этим экипажем и бились в итоге фавориты за места на призовом подиуме.

Основные же события, непосредственно повлиявшие на итоговую расстановку сил,

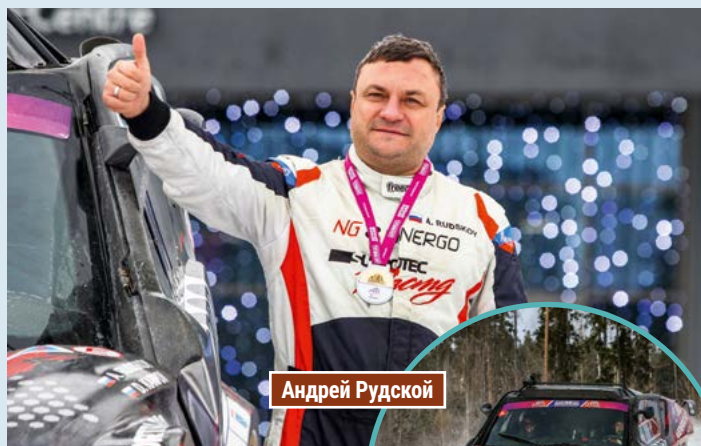


Дмитрий Мордкович





Антон Власюк и Сергей Карякин



Андрей Рудской



произошли на второй день соревнований. Так, например, для экипажа Анастасии Нифонтовой и Екатерины Жадановой вторая секция закончилась снежным пленом в сугробе из-за проблем с карданным валом. Вызволить мотовездеход гонщикам помогли друзья-соперники, однако потеря времени была настолько значительной, что экипаж не уложился в норматив и получил весьма и весьма существенный штраф. Борис Гадасин, в свою очередь, перевернул свой прототип на одном из спецучастков и выбыл из числа претендентов на победу.

Но еще больше не повезло Владимиру Васильеву и его партнеру по экипажу Олегу Уперенко. Васильев и Уперенко выиграли во второй день четыре спецучастка — больше, чем кто-либо из конкурентов. Однако на пятом СУ на их BMW сломался задний ступичный подшипник. Экипаж был вынужден финишировать в буквальном смысле на трех колесах, потерял слишком много времени, получил пениализацию и оказался по итогам

дня лишь на 18-м месте с более чем часовым отставанием от первого места.

Возглавил же протокол по итогам второго дня гонки все тот же Дмитрий Мордкович, упрочивший свое лидерство в «абсолюте». Второе место с отставанием в три минуты занял Сергей Карякин, выступавший на «Северном Лесе» в паре со штурманом Антоном Власюком. На третьем месте оказался экипаж Алексея Черкесова и Артема Шевелева — также на мотовездеходе категории Т3.

Заключительный день соревнований сенсаций не принес, однако кое-какие перестановки в группе лидеров произошли. Но главное — красивую точку в своем выступлении на «Северном Лесе 2023» поставил действующий победитель гонки Владимир Васильев, доказавший,

что не зря его фамилия значится в листе приоритета РАФ (так же, как ранее — в листе приоритета FIA). Экипаж Васильева и Уперенко стал быстрее по итогам третьего дня гонки, а за все три дня соревнований на их счету оказалось шесть выигранных спецучастков из девяти.

Для победы, однако, им этого не хватило: на высшую ступень призового подиума поднялся в итоге экипаж Мордковича и Безденежных. Вторыми финишировали Карякин и Власюк, замкнули тройку призеров Андрей Рудской и Дмитрий Карлов, выступавшие на прототипе G-Force Bars. Они же стали победителями гонки в зачетной категории Т1.

Победитель гонки отметил после финиша прежде всего объем работы, проделанной организаторами соревнований, в частности в сфере прокладки трассы. «Зачетные секции финального дня были очень интересными, дороги прекрасные. Организаторам огромное спасибо — колос-

сальная работа была проделана! Трасса разноплановая: где-то снег и хорошее сцепление, где-то очень скользко, много ходовых разноуровневых отрезков, напоминающих карельские дорожки. По итогам мы выиграли, как и планировали, но в гонке всегда есть фактор непредсказуемости. Мы многое сделали для такого результата: много и долго тренировались, подготовили новую машину. У нас получился такой «коктейль успеха»: команда, штурман, тренеры», — заявил Дмитрий Мордкович.

В заключение отметим, что второй этап чемпионата России по ралли-рейдам — баха «Золото Кагана» — пройдет 14–18 апреля в Астраханской области.



Анастасия Нифонтова и Екатерина Жаданова





Александр Ефимкин

Третий этап Sochi Drift Challenge

18–19 февраля на трассе «Сочи Автодром» почти не было дыма: конец зимы в курортной столице России традиционно является сезоном дождей. Ливень благоволил пилотам менее мощных машин и подарил зрителям немало сюрпризов. Все подробности о том, как пилоты Carville Racing Григорий Бурлуцкий, Иван Пальмин, Никита Шиков и Николай Горковенко боролись за победу на залитой водой трассе, — в нашем материале.

Давно в результатах квалификации не было столько нулей. Скользкая трасса с размашистыми перекладками требовала от пилотов сочетания мастерства, самообладания и смелости. Первому месту Шикова мало кто удивился, однако результат впечатляет: 98 баллов за первый проезд и максимальные 100 баллов за второй! В нынешнем

сезоне проехать на «сотку» никому из пилотов сочинской дрифт-серии прежде не удавалось. Григорий Бурлуцкий с 89 баллами стал 11-м, а на 20-м месте оказался Николай Горковенко, который закончил наконеч постройку своей BMW F22 (80,5 балла). Лучший проезд Ивана Пальмина судьи оценили на 68 баллов (26-е место).

В топ-32 Никита Шиков встретился с Аркадием Пучининым. После первой перекладки выполнявший роль преследователя петербуржец не рассчитал траекторию, срезал дугу и едва не обогнал пилота Carville Racing, допустив небольшой контакт. В ответном парном заезде Шикову было достаточно доехать до финиша.

Николая Горковенко жребий свел с другим пилотом RDS GP — Романом Тиводаром, но интрига дожила ровно до первой

**100 баллов Шикова
в квалификации
и второй подряд подиум
Бурлуцкого**

перекладки, на которой Горковенко не совладал с эффектом маятника и допустил разворот. Аккуратная езда Тиводара в роли преследователя не оставила судьям выбора.

Для Ивана Пальмина третий этап Sochi Drift Challenge тоже не задался. В заезде с Артемом Рейзбихом он ехал рвано и однажды почти распрямился, а в роли лидера подпустил оппонента слишком близко. В топ-16

судьи отправили Рейзбиха. У Григория Бурлуцкого не было трудностей в первом парном заезде против Ивана Литвина, который сначала развернулся, а потом и вовсе был вынужден оформить сход по техническим причинам.

Уже по первому парному заезду Шикова было заметно, что контролировать 1000-сильную «Супру» на скользком покрытии ему трудно. А в заезде против Марка Шинкарева к погодным факторам добавились технические: машина Шикова заглохла на перекладке и встала поперек трассы. На этом третий этап Sochi Drift Challenge для лидера личного зачета был завершен.

После поражения Шикова команду Carville Racing представлял один Бурлуцкий. И, надо сказать, представлял достойно. Сначала он уверенно разобрался с Ильей Федоровым, а в четвертьфинале

встретился с Алексеем Вахтиным. Ехать вторым в дождь особенно тяжело, и после взаимных ошибок оппонентов в роли преследователя судьи назначили one-more-time. Там Вахтин допустил решающую ошибку: слишком сильно разогнал перед постановкой, заблокировал задние колеса и юзом протаранил машину Бурлуцкого. В результате Toyota Altezza понадобился эвакуатор, а пилот Carville Racing отправился в полуфинал к Валерию Никулину.

Команда «Культура заноса» выступает на учебных BMW, которые заметно уступают в мощности «боевым» машинам лидеров серии. Однако ливень нивелировал преимущество автомобиля Бурлуцкого: на мокрой трассе побеждает тот, кто едет стабильно и умеет адаптироваться к оппоненту в роли преследователя. Увы, с этим снова были проблемы. На перекладке Бурлуцкий слишком рано заложил дугу, после чего был вынужден догонять Никулина на прямых колесах. Тот, в свою очередь, академично проехал вторым и отправился в финал, где его уже ждал Леонид Шнайдер.

В утешительном финале Бурлуцкому противостоял Александр Осипов, который в роли лидера сразу оторвался на два корпуса. Как стало ясно после повтора, ценой промахов мимо клиппинг-зон. Гонщик Carville Racing



выполнил задание судей точнее, что позволило ему закончить второй подряд этап Sochi Drift Challenge на пьедестале почета.

Судьи единогласно признали Валерию Никулина главным открытием этапа. Даже в решающем заезде против пилота RDS GP инструктор «Культуры заноса» чисто проехал в роли лидера, однако в ответном заезде допустил обидный разворот — Шнайдер финишировал в гордом одиночестве.

Перед последним этапом Sochi Drift Challenge Никита Шиков сохраняет лидерство в личном зачете с 494 баллами. На второе место поднялся Григорий Бурлуцкий (472 балла). Иван Пальмин с 351 баллом в активе расположился на пятой строчке. В командном зачете лидерству Carville Racing ничего не угрожает: Шиков, Бурлуцкий, Пальмин и Горковенко на четвертых набрали 1010 баллов, в то время как

у ближайших преследователей — коллектива Mega Drive — 601 балл в активе.

Заключительный этап Sochi Drift Challenge состоится 25–26 марта. Судьба победителя сезона решится на втором повороте трассы, где гонщиков ждут скоростная постановка после разгонной прямой и несколько перекладок.

D



Метаморфозы Галатеи

Как изменилась Toyota Supra Никиты Шикова после дебюта в российском дрифте?



Александр Ефимкин

По правде говоря, Toyota GR Supra A90 пилота Carville Racing Никиты Шикова так никто не называет. Участие в постройке машины принимало тойотовское спорт-подразделение Gazoo Racing, и ее расхожее имя — «Гроза» — родилось из аббревиатуры GR. Действительно, звука и драмы (смотря какую грозу вы предпочитаете, Островский ведь тоже москвич — как и Шиков, и GR Supra) тут с избытком. Но есть еще кое-что. Кажется, никогда прежде дрифт-кары не были такими красивыми. Мы спросили механика команды Carville Racing о доработках «Супры» уже после ее дебюта в главной российской дрифт-серии.

1013 лошадиных сил.

Ни у кого из российских дрифтеров нет такой мощности. Легендарный 2JZ-GTE, расточенный до объема 3,4 литра, в который дует турбина Garrett G35-900, ра-

ботает в связке с «секвенталкой» Samsonas RS90, которой приходится переваривать почти 1400 «ньютонов». Задний редуктор — американской фирмы Winters Performance, четырехдисковое сцепление — OS Giken. С такой мощностью это почти расходник: за один сезон Шиков стирает три-четыре комплекта.

Обводы кузова — работа скульптора, и это не фигура речи: кузов первой в России дрифт-«Супры» проектировался с нуля, а макет вылепливали буквально руками. Пигмалион создал статую Галатеи из слоновой кости: красивый материал, но слишком тяжелый. Шиковская «Супра» — карбон-кевларовая, причем перед каждым

сезоном эксклюзивный обвес покупается заново, ведь в дрифте без столкновений не обойтись. Цена вопроса? Почти 12 тыс. евро.

Без божественного вмешательства Галатее суждено было остаться статуей. На третьем этапе Sochi Drift Challenge в 2021 году свежесобранный



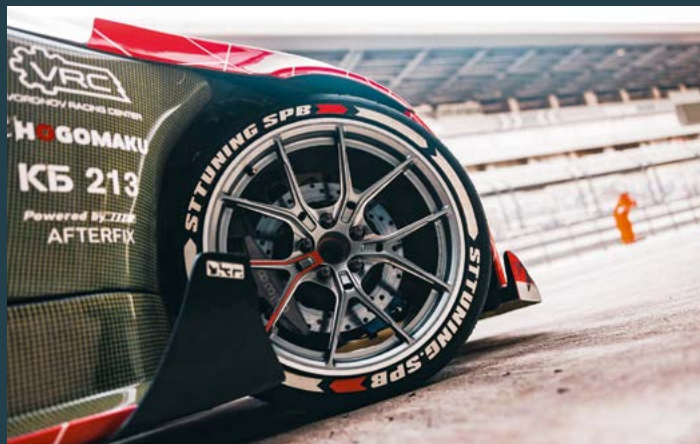
дрифт-кар загорелся во время прогрева шин. Оказалось, что строкер-кит был изначально установлен с ошибками, и двух-миллионный мотор — речь сейчас не о ресурсе! — был обречен на постоянные перегревы. В команде рассказывают, что возгорание стало для Шикова моральным ударом.

Проблема перегрева обнаружилась в системе впуска. Инженеры Carville Racing изготовили кастомные кронштейны для пайпа (он стал длиннее) и разместили фильтр нулевого сопротивления впереди интеркулера: по словам механиков, сейчас температура впускного коллектора не поднимается выше 54 °С. Заодно поменяли датчик температуры масла и перепрошили «мозги».

В итоге уже два сезона с мотором нет никаких проблем, после этапа достаточно менять масло и масляный фильтр. В прошлом году в Красноярске «приговорили» масляный кулер (от вибрации он растрескался по сотам), один раз поменяли свечи, во время межсезонья ставятся новые вкладыши.

У двигателя три программы, но даже на самой мощной можно ездить постоянно, не опасаясь за ресурс. Механики рассказывают, как неудачная партия залитого «109-го» бензина от SF Motorsport не привела к поломке, а лишь вынудила заменить противотливную губку-сепаратор.

На капоте и дверях машины нанесены логотипы StartVOLT. В ассортименте бренда есть, в том числе, стартеры для двигателя 2JZ-GTE и его атмосферного варианта 2JZ-GE: перед прошлогодним этапом RDS GP в Лен-области именно такой стартер



поставили на «Грозу». «Стартер работает отлично, никаких нареканий к нему нет, — поделились опытом использования запчасти механики Carville Racing. — Нас все устроило и по габаритам, и по весу, и по цене». В апреле начнутся испытания генераторов StartVOLT для моторов семейства 2JZ, однако на боевой «Супре» Шикова его пока что не будет: гоночным узлам и агрегатам нужно слишком много электроэнергии, говорят механики.

Подвеска — вечная классика: рычаги Wisefab в сочетании со стойками Feal 442. У заднего стабилизатора три степени жесткости (их выбирают в зависимости от конфигурации трассы), переключаться между которыми можно посредством специального «пера».

Помните, в сезоне-2020 RDS GP Шиков выступал еще на GT86, в то время как Масато Кавабата и Дайго Сайто в D1 уже вовсю гонялись на новеньких «Супрах»? Дело в том, что обвес Pandem Rocket Bunny, который пригля-

нулся японцам, был слишком широким (2,30 метра), из-за чего машина норовила встать поперек поворота. Поэтому одной из задач проектировщиков было сохранить сбалансированную рулежку, заложенную на заводе. Ширина передней колеи у машины Шикова всего 2,05 метра, что позволяет легко нагонять оппонента, немного спрямляя угол.

Кстати, кованые диски Power Wheels тоже были произведены в Москве, как и карбоновые корпуса зеркал, — их на A90 прежде никто не предлагал. Сейчас точно такие же стоят на «Супре» Райана Тёрка: говорят, что американский пилот, увидев машину Шикова, тут же захотел их себе.

Над прорезью заднего воздухозаборника, рядом с номером 90, нанесена надпись «Автоспорт в опасности». И угроза на пилотов RDS действительно надвигается: в своем первом сезоне на «Супре» Шиков стал 15-м, а во втором — уже девятым.

Лучше всего опытному москвичу даются квалификационные заезды — не потому ли, что в них можно дымно размахивать изящным кузовом под грозоподобный рокот строкерного «джейзета», не боясь задеть машину соперника?

Так или иначе, перед нами один из ярчайших дрифт-каров современности. Передовые технологии в купе со скрупулезным творческим подходом не просто вызвали грозу — они создали из углепластика, алюминия и стали нечто почти живое. Безусловно, шиковская «Супра», даже несмотря на отказ от баварского двигателя B58, остается капризным и чрезвычайно дорогим в обслуживании автомобилем. Да, искусство требует жертв. Но взамен дарит красоту, без которой дрифт был бы, пожалуй, лишь напрасной тратой покрышек.

Д





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для сельскохозяйственных
машин и спецтехники

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

Выбери на www.luzar.ru 





ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ

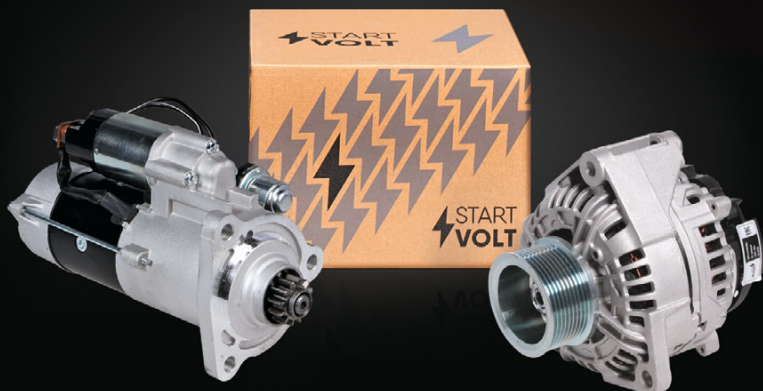
КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



Зарумен
рейс

Доказана высокая надежность генератора и стартера
для КАМАЗ-5490 / Mercedes-Benz Axor

Согласно независимым ресурсным испытаниям в журнале «РЕЙС» № 11-12 2022



Индивидуальный технический
паспорт в комплекте



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия

STARTVOLT.COM



ШРУСы и приводы
TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ
ЗНАЧЕНИЕ



полный ресурс

52 000 000

~ циклов каждого шарика в ШРУСе



Равномерная передача
крутящего момента при любых
углах поворота колес



Эксплуатация в широком
диапазоне температур
окружающей среды



Селективная сборка
каждого ШРУСа



TRIALLI.RU