



апрель 2023 • #115

Движок

про автомобили в деталях

ТЕСТИРУЕМ
НОВУЮ ШИНУ



40

Cordiant OFF-ROAD 2

42

ИЗУЧАЕМ
СИТУАЦИЮ
НА РЫНКЕ

ШИНЫ

Звезда эпохи
параллельного
импорта

Mazda CX-4

Omoda C5 AWD

O tempora,
Omoda,
All-Wheel Drive!



20



16



30

Тест щеток
стеклоочистителя

Испытаем девять
образцов на качество
очистки и ресурс



9
ОБРАЗЦОВ

60

Путешествие
к центру Европы

Едем на современное
производство
через древние города

56

Финальный этап
Sochi Drift Challenge

Бурлуцкий — чемпион,
Carville Racing — первая
в командном зачете



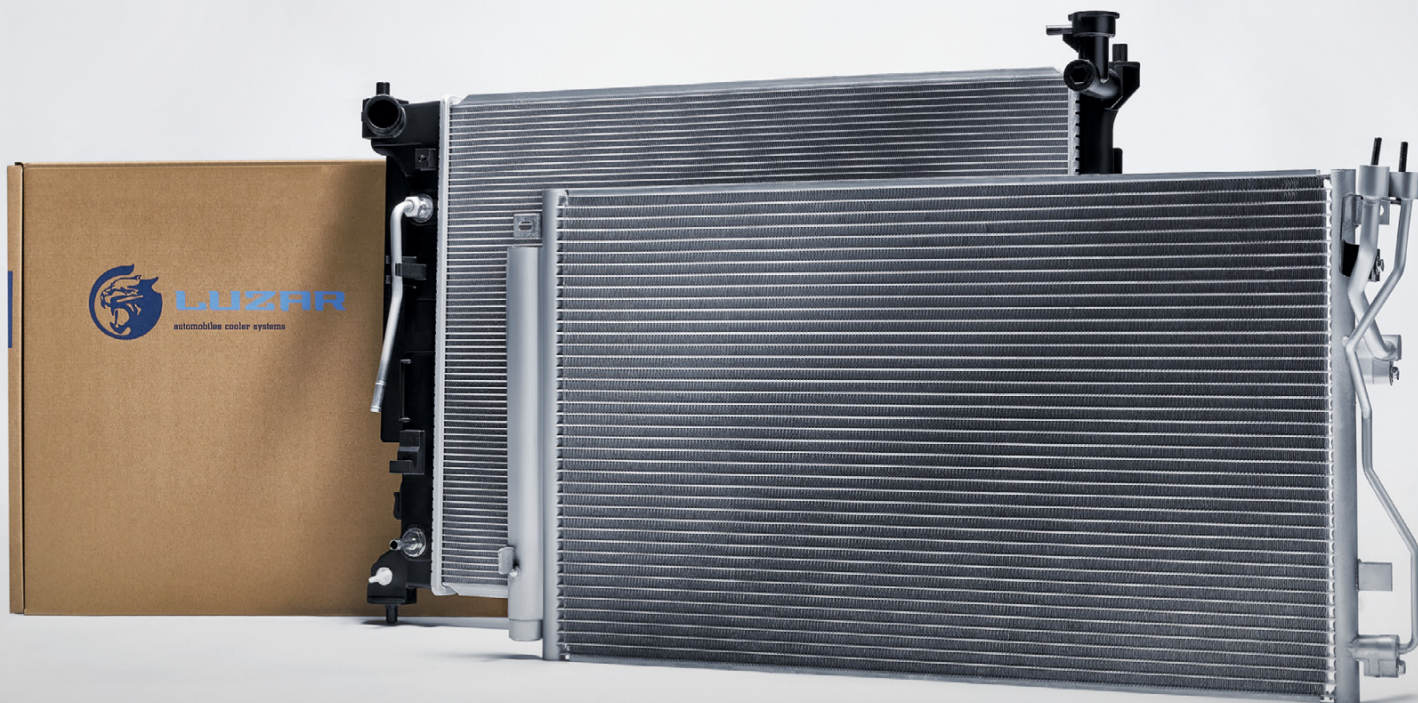
LUZAR

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



СВОБОДНЫЕ РУКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОЙ ДОРОГИ

Магнитный держатель для телефона



Размер удерживаемого устройства не ограничен



Регулировка в удобном положении



Мощные магниты и резиновая накладка для надежной фиксации

> airline.su



Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»**Генеральный директор:**
Силков Константин Валентинович**Главный редактор:**
Зубко Роман Юрьевич**Обозреватели:**
Вадим Аскаров
Александр Ефимкин**Дизайн журнала и сайта:**
Владимир МироненкоСайт 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 10.04.2023 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.

Разворот НА ВОСТОК

**Состоялся ли он
и каковы его
издержки?**

Начиная с прошлой весны в экспортном сообществе на разные лады звучала фраза: «Китай нам поможет!». Оттуда к нам должен был буквально хлынуть поток пресловутого параллельного импорта, туда мы рассчитывали перенаправить свои собственные экспортные потоки. С момента начала «структурной трансформации экономики», как называют этот процесс российские экономические власти, прошел уже год, так что самое время оценить, состоялся ли тот самый разворот на Восток, а главное — каковы издержки подобного маневра.

В том, что он де-факто произошел, можно убедиться, взглянув хотя бы на результаты продаж на российском авторынке. По итогам марта в десятке самых популярных брендов — Lada, «китайцы» да откатившиеся с лидирующих позиций вниз «корейцы» с «Тойотой». Из 37 с лишним тысяч импортированных в нашу страну за первый месяц нынешней весны автомобилей более 70% приехали из Поднебесной.

Что же касается издержек разворота на Восток, то здесь неплохим индикатором того, как происходит этот маневр, может служить ситуация в логистической сфере на так называемом Восточном полигоне. А она, как отмечают участники отрасли, — весьма и весьма сложная.

Практически во всем мире сегодня снижаются расценки

на международные контейнерные перевозки: в частности, тарифы на доставку из стран Юго-Восточной Азии в Европу и Америку снизились по сравнению с уровнем января — марта 2022 года почти на 80%. Отрасль постепенно приходит в себя после «коронакризиса» и все еще памятной многим аварии с контейнеровозом Ever Given. Вот только Россия остается в стороне от этого тренда.

Об этом рассказал в своей колонке на сайте информационно-аналитического агентства SeaNews директор по развитию бизнеса FM Logistic в России Алексей Мисаилов. У нас, как отмечает эксперт, «другие реалии». После отказа обслуживать российское направление со стороны пятерки крупнейших мировых морских линий предложение на рынке перевозок из Юго-Восточной Азии в РФ оказалось сильно ограниченным.

Как результат — доставка морем стандартного 40-футового контейнера из портов азиатских стран на Дальний Восток стоит сейчас в среднем в четыре раза дороже его перевозки морем по маршруту Шанхай — Гамбург: порядка 6–8 тыс. долларов против примерно полутора тысяч.

«Сейчас работают единицы небольших морских компаний

с малотоннажными судами, которые с трудом закрывают возросшие потребности по доставке из портов Китая и других стран Азии на Дальний Восток», — констатирует А. Мисаилов. Спрос на рынке остается высоким, предложение — напротив, ограниченным, и, таким образом, факторов, способствующих снижению цен, в настоящее время нет, резюмирует директор по развитию бизнеса FM Logistic в России.

Что же до железнодорожных контейнерных перевозок, то, по словам эксперта, на Дальнем Востоке и так называемом Восточном полигоне в этой сфере сегодня наблюдается целый ряд инфраструктурных проблем. В частности, пропускная способность железной дороги для контейнерных перевозок ограничена. «При больших встречных потоках импорта и экспорта коллапс транспортной системы неизбежен», — прогнозирует Алексей Мисаилов.

Чем это чревато для нашей экономики и особенно для потребительских рынков, оказавшихся завязанными на поставки из Китая, объяснять, думается, не нужно: ростом цен и сроков поставок, а также опасностью возникновения то тут, то там локального дефицита тех или иных товаров. Та ли это помощь, которую все так ждали от китайских товарищей?..



ГЕНЕРАТОРЫ, СТАРТЕРЫ
И ДРУГАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



КАЧЕСТВО, ПРОФЕССИОНАЛИЗМ
И ГАРАНТИЯ НАДЁЖНОСТИ!



Индивидуальный
технический паспорт



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия

STARTVOLT.COM



Конференция Союза автосервисов

Как изменится авторемонтная
отрасль в 2023 году

10



Звезда эпохи параллельного импорта

Тест-драйв Mazda CX-4

20



Сегмент дорожно-строительной техники в условиях кризиса

Все о новинках бренда UMG

50



Подержанный «японец» вместо нового «китайца»

Чего ждать от Nissan X-Trail
с пробегом 110 тыс. км

36



Путешествие к центру Европы

Едем на современное
производство
через древние города

60



Автобизнес

6 Новости

- 10 **Конференция Союза автосервисов**
Как изменится авторемонтная отрасль в 2023 году

Автомобили

12 Новости

- 16 **O tempora, Omoda, All-Wheel Drive!**
Тест-драйв Omoda C5 AWD
- 20 **Звезда эпохи параллельного импорта**
Тест-драйв Mazda CX-4

Автокомпоненты

24 Новости

- 30 **Тест щеток стеклоочистителя**
Испытываем девять образцов на качество очистки и ресурс
- 36 **Подержанный «японец» вместо нового «китайца»**
Чего ждать от Nissan X-Trail с пробегом 110 тыс. км
- 40 **Для бездорожья и не только**
Тест шин Cordiant Off-Road 2
- 42 **Российский рынок шин**
Летние модели мировых брендов, доступные к сезону-2023

Комтранс

46 Новости

- 50 **Сегмент дорожно-строительной техники в условиях кризиса**
Все о новинках бренда UMG

Автоаксессуары

54 Новости

Автоспорт

- 56 **Финальный этап Sochi Drift Challenge**
Бурлуцкий – чемпион, Carville Racing – первая в командном зачете

Досуг

- 60 **Путешествие к центру Европы**
Едем на современное производство через древние города



НАДЁЖЕН НА ВСЕХ ГОРИЗОНТАХ



ПОСТАВЩИК
НА ГЛАВНЫЙ
КОНВЕЙЕР



AUTO-RAD.RU



Суд снял арест с российских активов Volkswagen

Нижегородский областной арбитражный суд снял все ограничения, введенные в отношении активов Volkswagen Group в России по иску входящего в «Группу ГАЗ» Горьковского автозавода.

Как сообщает агентство «Интерфакс», своим решением суд отменил, в частности, наложенный ранее арест на доли зарубежных юридических лиц в «Фольксваген Груп Рус» и снял ограничения с долей Volkswagen в таких компаниях, как «Фольксваген Компоненты и Сервисы», «Скания Лизинг», «Скания Страхование», «Скания Финанс» (все четыре подконтрольны немецкой группе компаний).

В число обеспечительных мер входил также запрет регистрационных действий с ликвидацией, реорганизацией, изменением состава участников и уставного капитала «Фольксваген Груп Рус», напоминает агентство.

Ранее тот же арбитражный суд в Нижнем Новгороде отменил часть ограничений по иску ГАЗа к VW: арест был снят с принадлежащей «Фольксваген Груп Рус» недвижимости, включая расположенный в Калужской области автозавод.

По мнению суда, «стоимость арестованного имущества значительно превышает размер предъявленных истцом требований». Сумма претензий ГАЗа к «Фольксвагену» составляла, напомним, 15,6 млрд рублей.

Volkswagen Group в результате последнего решения арбитражного суда сможет завершить сделку по продаже калужского завода, основным претендентом на который называют автохолдинг «Авилон». На мощностях предприятия, вероятнее всего, будет налажено локальное производство автомобилей марки Chery ■

Российский завод двигателей Haval заработает в конце 2023 года

Строительство моторостроительного завода Haval на действующей площадке GWM в Тульской области завершится в конце текущего года.

Об этом корреспонденту «Движка» сообщили в пресс-службе компании «Хавейл Мотор Рус».

«Строительство завода двигателей Haval планируется завершить в четвертом квартале 2023 года», — рассказали нам в российском пресс-офисе компании.

В 2024-м, таким образом, на рынок могут выйти первые автомобили Haval российской сборки, оснащенные российскими же двигателями.

О начале строительства собственного моторостроительного завода в России в Great Wall Motor объявили, напомним, в конце ноября 2020 года. Председатель совета директоров GWM Джек Вэй заявил тогда, что будущее предприятие станет для концерна первым заводом по производству двигателей, расположенным за пределами Китая.

Общая площадь нового моторостроительного завода должна составить более 10 тыс. кв. м; проектная производственная мощность — 80 тыс. двигателей в год.

На базе завода Haval в Тульской области уже действует российский R&D-центр бренда, уточнили также в пресс-службе «Хавейл Мотор Рус». «Работа включает комплексные испытания новых моделей в реальных условиях — с учетом многообразия российских ландшафтов и климатических условий. Помимо выездных тестирований, автомобили регулярно испытываются на собственном полигоне», — рассказал собеседник «Движка».

Кроме того, локальный R&D-центр Haval анализирует и систематизирует отзывы клиентов, а также работает с российскими поставщиками тульского завода и занимается вопросами локализации производства автомобилей GWM ■



В России снизились продажи автомобильных шин

Прошлогодний обвал продаж новых автомобилей в РФ сказался на шинной индустрии: средний чек на покупку шин уменьшился при снижении числа покупок.

Как сообщает аналитический портал «Чек Индекс» компании «Платформа ОФД», средний чек в сегменте летних шин в марте 2023 года составлял 3536 рублей, что на 24% меньше, чем в марте 2022-го.

Количество покупок летних покрышек за первый месяц весны снизилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 16%. В сегменте зимних шин в марте 2023 года средний чек составил 6801 рубль (на 4% меньше, чем в марте 2022-го), а число покупок снизилось на 31%.

В то же время услуги шиномонтажа по итогам первого весеннего месяца подорожали в среднем на 1%; на столько же выросло количество покупок этих услуг. Средний чек на услуги автосервисов в марте нынешнего года увеличился по сравнению с мартом 2022-го на 7%, до 4640 рублей, при снижении числа покупок на 13%.

Как отмечают аналитики портала, российские автомобилисты после ажиотажного роста спроса на шины в начале прошлой весны «перешли в режим экономии». В немалой степени этому поспособствовал рост цен в 2022 году на 20–30%, связанный с логистическими сложностями и сбоями в системе поставок.

Многие автовладельцы сегодня решают «переждать один или два сезона на имеющейся резине», констатируют эксперты «Чек Индекса». Другие выбирают шины более доступного сегмента, отказываясь от премиальных. В этих условиях растет популярность отечественных брендов, весьма широко представленных в эконо-сегменте ■



www.kronerauto.com



**Качественные запчасти
для вашего автомобиля**



ИННОВАЦИИ

ТЕХНОЛОГИИ

ТОЧНОСТЬ

Exeed модернизирует дилерскую сеть в России

Открывшийся в Санкт-Петербурге автоцентр «Exeed Волхонский» стал первым в России дилерским центром бренда, оформленным по фирменным стандартам 3.0.

Как сообщил журналистам в ходе церемонии открытия нового автоцентра директор по развитию дилерской сети Exeed Андрей Васецкий, до конца года новые стандарты планируется внедрить не менее чем в половине из более сотни дилерских центров бренда, работающих на данный момент в России. Первыми должны быть модернизированы автоцентры Exeed в Москве и Санкт-Петербурге, а также в городах-миллионниках.

В создание нового «Exeed Центра Волхонский», по словам его генерального директора, совладельца компании «Интер Авто Тим» Андрея Коротаева, было инвестировано в общей сложности около 110 млн рублей. Половину затрат, связанных с оформлением автоцентра в соответствии со стандартами 3.0, дилеру компенсируют в Exeed Cars Rus.

Общая площадь шоурума нового автоцентра превышает 450 кв. м, в нем представлен актуальный модельный ряд бренда (кроссоверы LX, TXL и VX); выдача автомобилей происходит в закрытой приватной зоне. Основной идеей проекта внедрения новых стандартов в руководстве Exeed Cars Rus называют «создание комфортного и современного пространства шоурума, в котором можно не только получить полный комплекс услуг дилерского центра, но и приятно провести время в кафе и клиентской зоне». В автоцентре выделены также лаундж-зона для отдыха в мягких креслах или на диване и специальное деловое пространство, где клиенты могут поработать за ноутбуком, зарядить гаджеты, а также проконсультироваться с сотрудниками салона по основным услугам.

Как сообщил директор Exeed Cars Rus Геннадий Баранов, на долю Санкт-Петербурга в настоящее время приходится около 12% в общем объеме продаж бренда в России. В 2022 году на российском рынке было продано более 12 тыс. новых автомобилей марки Exeed, в 2023-м, по словам г-на Баранова, планируется реализовать порядка 40 тыс. машин.

При этом платежеспособный спрос на автомобили бренда, как рассказал «Движку» гендиректор Exeed Cars Rus, в России есть. Более того, в компании в последнее время отмечают, что среди покупателей модели VX весьма значительную долю занимают бывшие владельцы автомобилей европейских премиальных марок, сдающие свои машины с пробегом по системе «Трейд-ин» для приобретения флагманского кроссовера Exeed.

Новый «Exeed Центр Волхонский» находится на пересечении Волхонского и Таллинского шоссе рядом с Кольцевой автодорогой ■



GiPA прекратила работу в России

В руководстве ассоциации GiPA объявили о приостановке работы группы в России.

Об этом сообщил в телеграм-канале Aftersales Marketing бывший генеральный директор «GiPA Россия» Виталий Кравец. «Ввиду текущей политической ситуации, повлекшей определенные сложности в работе компании, Группа GiPA приняла непростое решение о приостановке текущего и развития нового бизнеса в России», — сообщается в публикации.

«С 13 апреля 2023 года Виталий Кравец более не является генеральным директором ООО «Джипа», — уточняет также канал Aftersales Marketing.

«Мы признательны за то, что прошли этот долгий путь, начавшийся локально с 2007 года, вместе с вами. Мы хотели бы поблагодарить всех наших клиентов и экспертов за сотрудничество и надеемся на изменение экономической ситуации в будущем», — отметил В. Кравец.

По административным и иным вопросам относительно деятельности ООО «Джипа» в РФ следует обращаться к юридическому представителю «GiPA Россия» — компании Bellerage ■

АвтоВАЗ вернул на Lada Granta 16-клапанный мотор

В скором времени двигатель 21129 начнут устанавливать также на обновленную модификацию «Весты».

С конвейера в Тольятти начали сходить первые «Гранты» с 16-клапанным двигателем 21129 (106 л. с., 148 Нм) рабочим объемом 1,6 литра, сообщила пресс-служба АвтоВАЗа.

Серийное производство машин с этими двигателями, напомним, прекратилось еще в апреле 2022 года, когда на фоне острой нехватки запчастей АвтоВАЗ был вынужден отправить работников завода в корпоративный отпуск.

В июле с конвейера сошла партия из 600 моторов 21129 для Largus и Vesta NG, но затем в Тольятти выпускались только машины с 8-клапанными моторами — Granta и Vesta NG (BA3-11182; 90 л. с., 143 Нм), Niva Legend (BA3-21214; 83 л. с., 129 Нм) и Niva Travel (BA3-2123; 80 л. с., 127 Нм).

Цены на «Гранты» с 16-клапанными моторами пока не объявлены. По информации инсайдерского паблика Avtograd News, в ближайшее время в список оснащения вернется антиблокировочная система (для Vesta NG уже налажена поставка блоков ABS китайской фирмы Kesens). Также объявлено, что в мае 106-сильный мотор начнет устанавливаться и на обновленную «Весту».

16-клапанный двигатель поначалу будет доступен только в паре с 5-ступенчатой «механикой». Ранее этот мотор также предлагался в связке с вариатором Jatco JF015E (Jatco входит в структуру покинувшего наш рынок «Ниссана»), но теперь в Тольятти вынуждены искать другого поставщика. Как ранее сообщал президент АвтоВАЗа Максим Соколов, производство автоматизированных коробок возобновится только в 2024 году ■



СОВЕРШЕННАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ

**ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ
И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ
ОПОРЫ ДВС/КПП**

FIXARPARTS.DE



Высококачественная сталь и 100% контроль качества



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Минимальный шум и вибрация от деталей подвески



Широкий ассортимент



Полная информация о товаре по QR - коду на упаковке



Гарантия производителя



CARBERRY.

Performance for value

Как изменится
авторемонтная
отрасль
в 2023 году

КОНФЕРЕНЦИЯ Союза автосервисов



Александр Ефимкин

Дефицит

Именно этот термин стал в отечественной автомобильной промышленности словом 2022 года. Как рассказал гендиректор «GiPA Россия» Виталий Кравец, к концу года нехватку запчастей ощущали 46% дилерских центров, 54% независимых СТО и 29% розничных магазинов. Эксперт прогнозирует, что в нынешнем году компенсировать дефицит начнут в том числе за счет восстановленных запчастей.

Как рассказал заместитель начальника столичного управления по защите прав потребителей Дмитрий Ануфриев, автовла-

В конце марта в российской столице состоялась конференция Союза автосервисов. В ее рамках отраслевые эксперты — владельцы и руководители независимых СТО, поставщики и представители брендов запчастей — поговорили об изменениях на рынке техобслуживания, которые принес 2022 год, и обсудили ближайшие перспективы. Главные тезисы, вердикты и прогнозы спикеров — в материале «Движка».

дельцы постепенно привыкают к новым условиям. Новости об остановке поставок запчастей в Россию вызвали ажиотаж: объемы продаж в конце февраля — марте 2022 года обновили рекорды. Затем показатели рухнули: бережливые автоладельцы испугались взлетевших цен (одномоментно разрушенные логистические цепочки удалось восстановить не сразу) и потуже затянули пояса. По данным главы представительства HL Mando

в РФ и СНГ Рашида Шаймуратова, на пике кризиса маржа отдельных дистрибьюторов запчастей достигала 100%. По итогам 2022 года средняя цена на наиболее ходовые категории запчастей выросла на 22,8%.

Доля запчастей для самостоятельного ремонта в 2022 году достигла 40%, причем только каждый пятый автовладелец идет сегодня в сервис «со своим самоваром»: повсеместный рост цен привел к буму операций типа

DIY (Do It Yourself; имеется в виду самостоятельные ТО и ремонт). Это при том, что половина официальных дилеров готова обслуживать машины с клиентскими запчастями, а среди независимых СТО их доля еще выше. По статистике, больше трети ремонтных операций россияне предпочитают проводить самостоятельно. Речь не только про рутину вроде замены масла или щеток стеклоочистителя: каждый десятый сложный ремонт в минувшем году проводился в кустарных условиях.

Кстати, на дворах многие уже начали экономить: по озвученным спикерами данным, потребители больше не гнушаются моделей бюджетных брендов, а продажи в количественном выражении снизились на 6%.



Аналогичная ситуация, по сведениям GiPA, сложилась в сегменте автоламп (–16%), свечей зажигания (–28%) и шин (–19%). При этом в самом массовом сегменте шинного рынка (покрышек посадочным диаметром до 15 дюймов) экономить на бренде, по словам Дмитрия Ануфриева, не имеет смысла, так как разница в цене между производителями невелика. В более дорогом сегменте (18–19 дюймов) китайские производители уже активно наращивают продажи. В том числе за счет этого их суммарная доля на российском шинном рынке в 2022 году достигла 10%.

Статистика показывает, что за хорошее моторное масло российский автовладелец все еще готов платить. Отраслевые эксперты уверены, что дело в потребительском убеждении (к слову, небезосновательном), что сиюминутная экономия на масле может привести к дорогостоящему моторному ремонту в дальнейшем. В самом начале кризиса быстро нарастили показатели отечественные и корейские бренды, а по итогам года российский рынок масел стал одним из немногих сегментов, показавших рост, хотя цены после весеннего скачка практически не снизились, отметили эксперты.

Что будет дальше?

На этот вопрос спикеры отвечают с умеренным оптимизмом. По прогнозам директора агентства «Автостат» Сергея Целикова, в 2023 году в России будет продано 795 тыс. новых автомобилей (это на 14% больше, чем в 2022-м), а еще 150–200 тыс. машин с пробегом попадут на наш рынок из-за границы. Этого по-прежнему недостаточно, чтобы удовлетворить существующий спрос, поэтому российский автопарк будет медленно, но уверенно стареть (в 2022 году он сократился на 0,2%), считают спикеры.

Кстати, растущие продажи китайских машин могут обер-

нуться неожиданной проблемой для СТО. С постоянными (не раз в 3–4 года, как у «европейцев», а намного чаще) рестайлингами, как правило, меняются колесные диски, из-за чего найти нужную запчасть под определенную модель может быть непросто, отмечает С. Целиков. С шинами на «китайцев» ситуация проще, добавил он.

Виталий Кравец прогнозирует, что в нынешнем году нас ждет рост популярности восстановленных запчастей. Рынку послепродажного обслуживания поможет и механизм параллельного импорта. Это значит, что оригинальная продукция по-прежнему будет

доступна, но уже под брендом не автопроизводителя, а OEM-поставщика. По словам директора по развитию бренда Nexus Алексея Суслова, иностранные производители компонентов активно спрашивают в кулуарах различных форумов о возможности вернуться на российский рынок.

Рашид Шаймуратов ожидает, что с насыщением рынка запчастей маржа дистрибьюторов снизится до нормальных 20–25%, а розничные цены поползут вниз. Он добавил, что в HL Mando (компания поставляет на конвейеры BMW, Ford, Nissan и Volkswagen, а также ряда корейских брендов электронику, тормоза, детали подвески и рулевого управления) планируют почти вдвое увеличить продажи на нашем рынке в 2023 году.

Хотя в целом россиянам не так уж принципиально, запчасть какого бренда установлена на их автомобиле. Гораздо важнее в сложившейся ситуации иметь возможность рассчитывать на гарантию — причем как на саму запчасть, так и на проведенный ремонт. Такое мнение высказали представители 71% официальных дилеров, 58% независимых сервисов и 60% магазинов автокомпонентов. Иначе говоря, наличие на рынке контрафакта — это все больше проблема магазинов и СТО, нежели авто владельцев.

Каков итог?

Общий для всех выступлений вывод можно сформулировать так: без клиентов автосервисы в ближайшие годы не останутся. Виталий Кравец не без сожаления констатировал уход с нашего рынка сети СТО «Бош Авто Сервис», ведь, по его мнению, сложившаяся ситуация благоволит развитию сервисной отрасли в России. При этом сразу несколько спикеров заявили, что официальных дилеров (в привычном понимании этого термина) в России попросту не осталось: сейчас «официалы» наравне с независимыми СТО вынуждены полагаться на альтернативные каналы поставок.



Гибриднему Chery Tiggo 8 Pro

занизят мощность для России



Компания «Чери Автомобили Рус» опубликовала характеристики подключаемого гибрида Chery Tiggo 8 Pro e+.

В Китае силовая установка гибридного кроссовера развивает 326 лошадиных сил, в российских спецификациях указаны только 235 л.с. Кроссовер, напомним, приводится в движение тремя двигателями — бензиновой «турбочетверкой» 1.5 (ее ставят на Omoda C5, Tiggo 7 Pro и другие модели) и двумя электромоторами. То есть двигателей тут больше, чем колес, которые они вращают: полный привод для Tiggo 8 Pro e+ недоступен.

В российской версии бензиновая «турбочетверка» немного «задушена»: вместо 156 л.с. и 230 Нм она выдает только 150 сил и 210 «ньютонов». При этом заявленная пиковая мощность каждого из электромоторов составляет 125 кВт (170 л.с.). Получается, что электрический «довесок» добавляет только 65 кВт (88 л.с.). Ради чего тогда весь этот гибридный «огород» городили?

Дело в том, что с недавнего времени ГИБДД учитывает мощность гибридных машин в виде суммы пиковой отдачи ДВС и максимальной 30-минутной мощности электромотора(-ов). Именно поэтому многих в свое время смутил 65-сильный «Москвич 3е»: к новым порядкам сертификации успели привыкнуть не все.

То есть нет никаких сомнений, что Tiggo 8 Pro e+ все же станет самым мощным Chery в России (сейчас рекорд принадлежит 249-сильному Exeed VX), даже несмотря на «задушенный» турбомотор. Заявленные характеристики удобны с точки зрения стоимости владения, поскольку коэффициент транспортного налога при превышении отметки 250 сил увеличивается вдвое.

Заправлять бензиновый мотор нового гибрида можно «92-м» бензином, а для зарядки батареи предусмотрен разъем европейского стандарта Type 2, который рассчитан на мощность до 6,5 кВт. В комплекте также будет адаптер для зарядки от домашней сети.

Продажи гибридной модификации Tiggo 8 Pro начнутся в конце весны. Незадолго до этого компания раскроет цены и комплектации новинки. Сегодня Tiggo 8 Pro стоит 3,47 млн рублей без учета скидок, а за полноприводный Tiggo 8 Pro Max придется выложить минимум 3,89 млн. Поэтому вряд ли новый Tiggo 8 Pro e+ будет стоить дешевле 4 млн рублей ■

Кроссовер Geely Monjaro доехал до российских дилеров

Компания «Джили-Моторс» объявила о старте российских продаж среднеразмерного кроссовера Monjaro.

Флагманский кроссовер бренда, как сообщает пресс-служба компании, уже поступил в дилерские центры Geely по всей России.

По габаритам (4770 x 1895 x 1689 мм) новый Monjaro, напомним, заметно крупнее популярного в нашей стране кросс-купе Geely Tugella. На российский рынок новый кроссовер поставляется исключительно в пятиместном исполнении, в то время как в Китае автомобиль доступен также в версии с тремя рядами сидений.

Конструктивно новый Monjaro весьма близок к Tugella. Автомобиль построен на той же модульной платформе CMA, разработанной совместно с Volvo Cars, и оснащается тем же силовым агрегатом — 2,0-литровым 238-сильным турбомотором с 8-ступенчатым автоматом и полноприводной трансмиссией на основе электрогидравлической муфты Haldex, смонтированной на задней оси.

Стартовая цена нового Monjaro составляет в России 4 499 990 рублей за автомобиль в комплектации Luxury. В более продвинутом исполнении Flagship новый кроссовер стоит от 4 699 990 рублей, в топовом Exclusive — от 4 799 990 рублей.

Новый Geely Monjaro доступен «для ознакомления, тест-драйва, заказа и покупки» у официальных дилеров бренда в России, уточняют в «Джили-Моторс» ■



Две новинки FAW поступили к российским дилерам

Российское представительство бренда FAW сообщило о начале официальных продаж лифтбеков Bestune B70 и кроссверов Bestune T55, которые были анонсированы в начале апреля. Цены уже объявлены.

Bestune B70, напомним, — один из возможных кандидатов на локализацию под брендом Lada на бывшем заводе Nissan в Санкт-Петербурге. Таких крупных лифтбеков (габариты — 4810 x 1840 x 1455 мм, колесная база — 2800 мм) из Китая к нам еще не поставляли: Bestune B70 лишь немногим компактнее, чем Skoda Superb. Объем багажника — 522 литра.

Базовый 1,5-литровый турбомотор лифтбека, работающий в связке с 7-ступенчатым преселективным «роботом», развивает 160 л.с. и 258 Нм. Отдача двигателя 2.0T — 217 л.с. и 340 Нм. Более мощному мотору в пару выделен 6-ступенчатый «автомат» Aisin. Кроме того, 2,0-литровые версии отличаются от менее мощных многорычажной задней подвеской вместо полузависимой на основе торсионной балки.

В оснащение базовой версии 1.5T DCT Enjoyment (2 328 000 рублей) входят светодиодная оптика, кожаная обивка салона, бесключевой доступ, двухзонный климат-контроль, обогрев передних сидений (водительское — с электрорегулировкой и памятью), задние парктроники (с камерой), электронный ручник с функцией Auto Hold и аудиосистема с шестью динамиками.

В версии 2.0T AT Smart (2 682 000 рублей) новый Bestune B70 имеет атмосферную подсветку салона, датчики дождя и света, адаптивный круиз-контроль (вместо обычного), автопарковщик и широкий перечень электронных ассистентов (в том числе ассистент движения в пробке).

Кроссовер Bestune T55 (габариты — 4437 x 1850 x 1625 мм, колесная база — 2650 мм) — это младший брат Bestune T77 (который в скором времени превратится в Lada X-Cross 5) и прямая замена недавно покинувшему наш рынок Bestune X40. «55-й» у нас будет конкурировать с Chery Tiggo 4 Pro, Geely Coolray и Haval Dargo. Безальтернативно предложен тот же турбомотор 1.5 (160 л.с., 258 Нм) в паре с 7-ступенчатым «роботом», который передает момент на передние колеса (сзади полузависимая подвеска).

В начальной комплектации AT Beyond (2 289 000 рублей) — светодиодная оптика, 7-дюймовая цифровая «приборка», кожаная обивка салона, люк с электроприводом, четыре подушки безопасности, 12,3-дюймовый экран с навигацией, аудиосистема с шестью динамиками, обогрев зеркал, круиз-контроль, климат-контроль и задние парктроники с камерой.

Обе новинки поставляются в Россию с завода FAW в Чанчуне. Гарантия составляет 5 лет или 100 тыс. км ■



Omoda анонсировала новый седан для России

Бренд Omoda официально объявил о предстоящем выходе на российский рынок своей второй модели — седана S5.

Новый S5, как сообщает пресс-служба бренда, построен на модульной платформе M1X концерна Chery. В Китае новинка известна под именем Chery Arrizo 5 Plus. Габаритная длина седана составляет 4611 мм, колесная база — 2650 мм. Передняя подвеска S5 — независимая, на основе стоек McPherson, сзади установлена торсионная балка.

На российском рынке автомобиль станет доступен в трех комплектациях (Life, Tech и Ultra) и с двумя силовыми агрегатами.

Базовый S5 будет оснащаться 1,5-литровым бензиновым атмосферным двигателем мощностью 113 л.с., работающим в паре с вариатором. В списке штатного оснащения такого седана — 16-дюймовые колеса с литыми дисками, ABS, электропривод и обогрев боковых зеркал, иммобилайзер, задние парктроники, система кругового обзора.

В среднем и старшем исполнениях станет доступен турбомотор того же объема, развивающий 147 сил и также агрегирующийся с вариатором.

Omoda S5 Tech по умолчанию будет оснащаться 17-дюймовыми легкосплавными колесными дисками, климат-контролем с функцией ионизации воздуха, электрообогревом руля, передних и задних сидений, лобового стекла и форсунок стеклоомывателя, а также датчиком дождя.

Стартовая цена нового S5 в версии со 113-сильным «атмосферником» составляет 2 159 900 рублей (без учета маркетинговых программ), в модификации с турбомотором — 2 269 900 рублей ■



«Москвич 6» встанет на конвейер

до конца лета 2023 года

Москвич



В течение июля-августа нынешнего года автозавод «Москвич» запустит в серийное производство вторую модель бренда — лифтбэк «Москвич 6».

Об этом рассказал генеральный директор предприятия Дмитрий Пронин в интервью агентству «РИА Новости». В продажу на российском рынке, по его словам, новинка поступит в начале осени.

«Недавно мы показали, как будет выглядеть первый седан в нашей линейке — „Москвич 6“. Мы начнем его производить в июле-августе этого года, а старт продаж планируем на сентябрь», — сообщил гендиректор «Москвича».

По словам Дмитрия Пронина, на этот год завод готовит также еще одну новинку — среднеразмерный кроссовер. «Думаю, в каком-то обозримом будущем мы покажем, как будет выглядеть и другая модель», — заявил гендиректор столичного автозавода.

В настоящее время, напомним, завод «Москвич» выпускает кроссовер «Москвич 3» (по цене от 1,97 млн рублей) и его электрическую версию «Москвич 3е» (от 3,5 млн рублей).

На российский рынок автомобили бренда вышли в январе; сегодня они доступны в дилерских центрах «Москвича», расположенных в 25 городах России. В частности, в середине апреля автохолдинг «Ключавто» в Сочи открыл первый в городе автосалон возрожденного бренда ■

Кроссовер FAW превратится в Lada X-Cross 5

На дилерской конференции АвтоВАЗа в Сочи показали новый кроссовер, представляющий собой, по сути, FAW Bestune T77. Только с ладьей на радиаторной решетке и шильдиками Lada.

Грядущее сотрудничество АвтоВАЗа с китайским автопроизводителем FAW, которого планируется привлечь к проекту перезапуска производства автомобилей на бывшем заводе Nissan в Санкт-Петербурге, отныне не является секретом даже для Полишинеля.

X-Cross 5 станет самой крупной моделью в линейке АвтоВАЗа (габариты Bestune T77 — 4525 x 1845 x 1615 мм; колесная база — 2700 мм). Дорожный просвет составляет 180 мм, полный привод не предусмотрен. Объем багажника — 375 литров.

Под капотом находится не слишком выгодный с точки зрения налогообложения турбомотор объемом 1,5 литра, который развивает 160 л.с. и 258 Нм (не исключено, что для «Лады» его дефорсируют до «подналоговых» 150 сил). В базовой версии Bestune T77 комплектуется 6-ступенчатой МКП, но у более оснащенных кроссоверов момент на колеса передает 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

До сих пор Bestune T77 поставлялись в Россию из города Чанчуня, где расположен завод FAW. Вероятнее всего, кроссовер под брендом FAW покинет наш рынок, как это прежде случилось с JAC JS4, на смену которому пришел «Москвич 3».

Из Китая, по всей видимости, продолжат поставлять готовые машинокомплекты, которые будут дособиаться «отверточным» методом на заводе в Санкт-Петербурге. Ранее президент АвтоВАЗа Максим Соколов заявлял, что среднесрочной задачей компании является «глубокая локализация и достижение технологического суверенитета для всего бренда Lada», то есть переход к производству полного цикла со сваркой и окраской кузовов все-таки планируется ■



Флагманский кроссовер Changan CS95 дебютировал в России

Китайская марка Changan продолжает атаковать российский рынок новыми моделями. Только за последние несколько месяцев успели дебютировать кроссоверы Uni-K, CS55 Plus, обновленный CS35 Plus, кросс-купе CS85 Coupe и лифтбек Uni-V, а теперь представлена шестая, самая крупная и дорогая новинка — семиместный кроссовер CS95.

Строго говоря, это не совсем новая модель: в Китае CS95 появился еще в 2016-м, но местной публике не приглянулся. Спустя три года Changan провел масштабный рестайлинг, заодно полностью поменяв салон, — именно CS95 образца 2019 года поставляется в Россию, хотя в Китае уже продается третья итерация с 8-ступенчатым «автоматом» и увеличенным крутящим моментом.

Экспортная же версия технически идентична GAC GS8, который не так давно побывал у нас на тесте. Под капотом расположен 2,0-литровый турбомотор (220 л. с., 360 Нм) с индексом JL486ZQ4, который работает в связке с 6-ступенчатым «автоматом» Aisin и позволяет заливать бензин AI-92. Задняя ось подключается посредством многодисковой муфты. Максимальная скорость — 190 км/ч.

По габаритам (4949 x 1930 x 1790 мм) флагман Changan схож с Exeed VX, однако возраст выдает расстояние между осями (2810 мм; у VX — 2900 мм). Заявленный дорожный просвет — 190 мм (у VX и GS8 — 200 мм). Объем багажника указан только при сложенных сиденьях третьего ряда: 418 литров. Под полом багажника расположена 18-дюймовая «докатка».

CS95 доступен в единственной комплектации, которая оценена в 3 999 000 рублей без учета скидок. Предусмотрены полностью светодиодная оптика, 19-дюймовые диски, рейлинги, камеры кругового обзора (с видеорегистратором 360°), водительское кресло с функцией массажа и набором электрорегулировок (передние — с вентилизацией), аудиосистема с 10 динамиками, панорамная крыша с люком и электроприводом, электропривод пятой двери, индуктивная зарядка смартфона, бесключевой доступ в связке с дистанционным запуском двигателя и трехзонный климат-контроль.

Диван на втором ряду складывается в пропорции 40:60, а спинка регулируется по углу наклона, для задних пассажиров на втором и третьем ряду предусмотрены отдельные воздуховоды. При этом салон отделан натуральной кожей не полностью: руль, селектор АКП, дверные карты и частично кресла обиты кожзамом ■



BMW представила подключаемый гибрид XM Label Red

Компания BMW претендует на пальму первенства в борьбе за звание производителя самого мощного в мире серийного кроссовера с двигателем внутреннего сгорания.

Эту машину показали в виде концепта в ноябре 2021 года. Тогда немцы обещали, что XM станет самой мощной моделью в истории марки, однако дебютная версия гибридного кроссовера развивала только 653 л. с. и 800 Нм и была не только самой мощной, но и самой медленной из современных «эмок»: из-за снаряженной массы 2710 кг разгон до 100 км/ч занимает целых 4,3 секунды.

Версия XM Label Red все еще не может тягаться в динамике с Competition-седанами и купе, но это уже самый быстрый кроссовер марки: время разгона до «сотни» сократилось до 3,8 секунды, в то время как обновленным X5 M и X6 M требуется на 0,1 секунды больше (дорестайлинговые машины были чуть быстрее из-за отсутствия стартер-генератора).

А еще это самый мощный кроссовер с ДВС в истории мирового автопрома: силовая установка, состоящая из 4,4-литрового V8 с индексом S68 и тягового электродвигателя, который вмонтирован в корпус 8-ступенчатого «автомата» ZF, развивает 748 л. с. и 1000 Нм. Прежний рекорд принадлежал 725-сильному Ferrari Purosangue.

Электрический «довесок» у Label Red — такой же, как у стандартного XM. Отдача электромотора составляет 145 кВт (197 л. с.) и 280 Нм, полезная емкость литий-ионной тяговой батареи — 25,7 кВт·ч (номинальная — 29,5 кВт·ч). При этом максимальный запас хода в полностью электрическом режиме снизился с 82–88 км в цикле WLTP до 75–82 км.

Мощность бензиновой «восьмерки» повышена с 489 л. с. и 650 Нм до 585 сил и 750 «ньютонов»: вполне вероятно, что баварцы решили придержать самый мощный XM ради дополнительного ажиотажа, ведь ничего особенного в такой форсировке нет: на X5 M Competition этот же мотор выдает 625 л. с.

Label Red штатно комплектуется подвеской M Professional с электронно-управляемыми амортизаторами. Полный привод xDrive реализован посредством многодисковой муфты подключения передних колес, на задней оси установлен активный дифференциал.

Живую самую мощную XM представят на автосалоне в Шанхае. Дилеры начнут принимать заказы с 28 апреля, но цена уже известна: от 185 тыс. долларов против 159 тыс. за базовый XM ■



Omoda C5 AWD



Роман Зубко



Кроссовер C5 с аббревиатурой AWD в названии получил отнюдь не только полный привод: по сути, автомобиль оснащается полностью иным силовым агрегатом. Вместо 1,5-литрового турбомотора под капотом здесь — двигатель 1.6 TGD1 (SQRF4J16) с турбонаддувом и системой непосредственного впрыска топлива, относящийся к третьему поколению моторов семейства ACTECO. Этим же двигателем оснащаются, напомним, кроссоверы Exeed: LX и TXL.

Существенно мощнее переднеприводного собрата новый C5 AWD не стал: на автомобиле с четырьмя ведущими колесами двигатель развивает 150 л. с. (против 147 л. с. на кроссовере с передним приводом). Более того, на LX и TXL в версиях для Китая тот же мотор выдает не-гора 197 сил! Но для нашего рынка, как рассказали представители Omoda, этот двигатель чуть «задушили», чтобы новый C5 AWD оставался в выгодной с точки зрения налогообложения категории «до 150 л. с.». Значение максимального крутящего момента тоже уменьшилось, но не радикально: с 290 до 275 Нм при 2000–4000 об/мин. Мотор, к слову, может потреблять «92-й» бензин.

Агрегатируется двигатель 1.6 TGD1 с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач

«Экзотичный, но обычный». Таким был наш вердикт по итогам первого теста переднеприводного кроссовера Omoda C5, после того как тот появился на нашем рынке. Автомобиль тогда привлек внимание авангардным дизайном кузова и современным оформлением интерьера, но эргономика, запас пространства в салоне и ходовые качества оказались не столь выдающимися. Но теперь у кроссовера появилась долгожданная полноприводная версия. Как едет Omoda C5 AWD, «Движок» выяснял в рамках премьерного теста новинки в Карелии.

зированной коробкой передач 7DCT с двойным «мокрым» сцеплением. На колеса же крутящий момент передается посредством системы полного привода на основе многодисковой электромагнитной муфты ZF, распределяющей тяговое усилие по осям в зависимости от дорожных условий.

Помимо нового силового агрегата, C5 AWD получил также иную заднюю подвеску: на полноприводном кроссовере сзади установлена «многорычажка», в то время как переднеприводный автомобиль довольствовался полувисимой конструкцией с поперечной балкой. Кроме того, C5 AWD оснащается перенастроенными амортизаторами. Нововведения в ходовой части, как заявляют в руководстве бренда Omoda, сделали автомобиль более устойчивым на дороге, существенно снизив эффект

раскачки кузова, и благотворно повлияли на управляемость.

Как все это работает в реальной жизни? В целом весьма неплохо и вполне эффективно! Двигатель 1.6 Turbo в сочетании с шустрым и расторопным «роботом» действительно «везет», оставляя ощущение, что дефорсирован он только лишь по паспорту. Машина охотно (и активно) разгоняется как с места, так и с хода, причем запас «под педалью» есть всегда — даже при самых напряженных обгонах на двухполосной дороге. Лишь в самом начале хода педали при старте с места чувствуется легкая

O tempora,
Omoda,
All-Wheel Drive!

заминка. В целом же в заявленные 8,6 секунды с места до 100 км/ч мы верим безоговорочно!..

Как и переднеприводный C5, новый C5 AWD по умолчанию оснащается системой выбора режимов движения. Но если у «обычного» C5 этих самых режимов всего два («Спорт» и «Эко»), то у полноприводного есть еще «промежуточный» вариант «Комфорт», а также специальные пресеты для езды вне асфальтовых дорог: «Снег», «Грязь» и «4x4». Последний принудительно блокирует межосевую муфту.

Попробовав поездить и в «спортивном», и в «экономичном» режиме, мы в итоге активировали стандартный «Комфорт» и больше к системе выбора пресетов не возвращались. Да, в «Спорте» коробка выкручивает двигатель до более высоких

Вместе с полным приводом кроссовер получил новый двигатель: 1.6 TGD1 (SQRF4J16) семейства ACTECO третьего поколения



оборотов при разгоне и дольше держит передачу, но и в «Комфорте» динамика автомобиля не вызывает абсолютно никаких вопросов. Что же до «Эко», то в нем кроссовер становится чересчур ленив и валяжен в откликах на педаль газа, так что золотой серединой оказался именно «Комфорт»!

Вполне неплохо дружит с турбомотором «робот» 7DCT. Передачи переключаются плавно

и практически незаметно, пониженная при обгоне включается именно в тот момент, когда этого ждешь, да и в пробках нет тех подергиваний, которыми славилась когда-то первые немецкие коробки подобного типа.

Главное впечатление от работы новой многорычажной подвески – «Давно бы так!» Если переднеприводный C5 на второстепенных шоссе и грунтовках, помнится, грохотал задней балкой едва ли не на каждой выбоине и кочке, то новый C5 AWD

по типично российским направлениям позволяет просто ехать, а не кланяться каждому ухабу! Для полного счастья не хватает лишь длины хода подвески, поскольку на совсем уж убитом участке дороги между Сортавалой и Олонцом, что на северном побережье Ладожского озера, мы ее все же пробили. Но если специально не искать пределы возможностей машины, то с так называемым дачным бездорожьем новый C5 AWD справится более чем уверенно!..

На заявленные 8,6 секунды полноприводная «Омода» едет, но расход топлива у нас получился выше паспортных 7,4 литра на 100 км: примерно 8,2–8,4 л. Благо можно заливать недорогой «92-й» бензин

Приятным сюрпризом стало пусть не примерное, но за малым не отличное поведение машины на извилистых дорожках, коими изобилует Северное Приладожье. Omoda C5 AWD вполне охотно входит в поворот и цепко держит траекторию на дуге. Даже на смешанном покрытии, когда под





«Омоды» по продукту, имеет определенный преднатяг, то есть какой-то минимальный момент (на уровне 5–10%) подается на задние колеса всегда — даже в идеальных условиях при езде по сухому асфальту.

Единственное, что слегка омрачило удовольствие от езды по петляющему по северному берегу Ладоги шоссе, — это несколько искусственное усилие на руле. На поверку оно оказалось фоновым и весьма слабо зависящим от степени загрузки управляемых колес и уровня их сцепления с дорогой — о том, что происходит в пятне контакта, больше расскажет вестибулярный аппарат, чем система рулевого управления. Впрочем, это вполне умеренная плата за устойчивость автомобиля на прямой и в пологих скоростных поворотах, которую он продемонстрировал на обычных федеральных трассах вроде «Колы».

Внутри новый C5 AWD отличается от переднеприводного некоторыми нюансами в отделке салона. Центральный тоннель новинки, например, отделан глянцевым пластиком под рояльный лак, в то время как в переднеприводной версии пластик матовый. Первый вариант отделки, разумеется, эффектнее, зато второй практичнее: глянец активно собирает пыль и отпечатки пальцев и к тому же быстрее покрывается



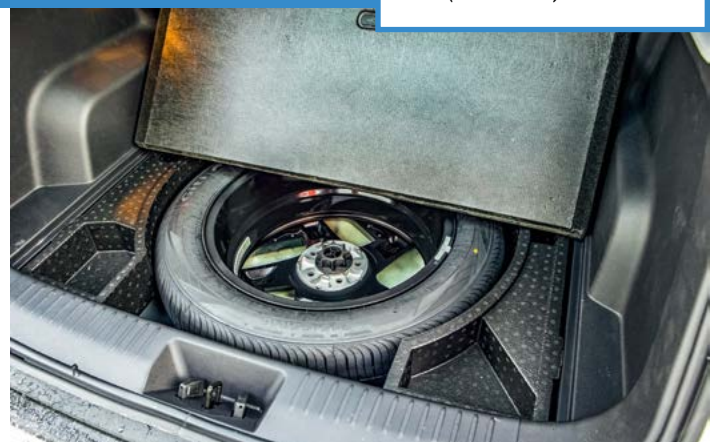
одним колесом может оказаться асфальт, а под другим — снег, лед или снежно-ледяная каша. Если же дело доходит до скольжений, то и они не вызывают никакого стресса, так как легко контролируются рулем и педаля-

ми, к тому же справиться с ними помогает весьма тонко настроенная система стабилизации, деликатно направляющая автомобиль на путь истинный.

Столь же деликатна и система полного привода с муфтой ZF:

задние колеса при пробуксовке передних подключаются быстро и незаметно, никакие рывки при этом не ощущаются. Связано это, скорее всего, с особенностями самой муфты. Система, как рассказали нам специалисты

Объем багажника — такой же, как и в переднеприводной версии: 378 литров. Да и погрузочная высота великовата. Зато запаска в подполье — полноразмерная (215/55 R18)





Из всех вариантов оформления цифровой приборной панели нам больше всего понравился классический: с парой круглых шкал спидометра и тахометра

царапинами. В будущем, возможно, покупателю предложат оба варианта на выбор. Кроме того, по словам представителей бренда, на автомобилях 2024 модельного года верхние части дверных панелей будут отделаны пластиком типа софт-тач.

Передние сиденья спортивного типа (с интегрированными подголовниками) радуют и глаз, и спину в дальней дороге. Электропривод регулировки пассажирского кресла — прерогатива топ-версии: в «базе» правое переднее сиденье регулируется механически

Напоследок — о главном. То есть о ценах. На российский рынок новый C5 AWD вышел в двух комплектациях: Active

и Supreme. В первой нет панорамного люка, некоторых электронных систем помощи водителю, голосового управления мультимедийной системой и электрорегуляции водительского кресла, тогда как во вторую все это включено по умолчанию.

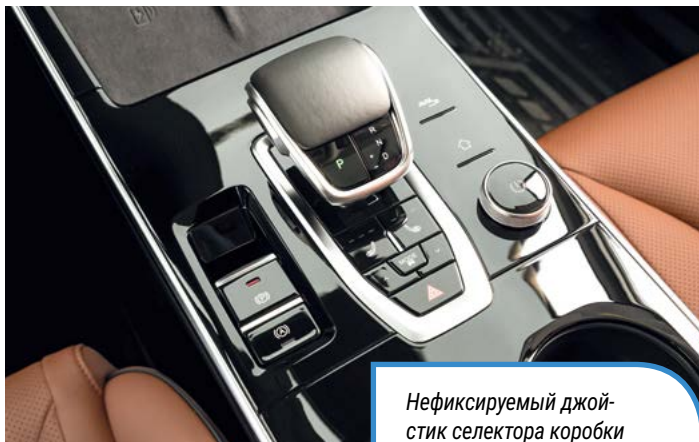
В исполнении Active новая Omoda C5 AWD стоит от 2 879 900 рублей без учета маркетинговых программ, в комплектации Supreme — от 3 049 900 рублей. Если же суммировать все возможные выгоды в рамках действующих фирменных спецпредложений, то базовый кроссовер можно будет приобрести

Стоимость
на момент подготовки материала

Omoda C5 AWD
3 049 900 ₽

ХАРАКТЕРИСТИКИ Omoda C5 AWD

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4400 x 1830 x 1588
Снаряженная масса, кг	1610
Объем багажника, л	378
Клиренс, мм	180
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R, Turbo
Объем, куб. см	1598
Мощность, л. с. при об/мин	150/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	275/2000–4000
Трансмиссия	7-ступенчатая, роботизированная
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	8,6
Максимальная скорость, км/ч	198
Средний расход топлива, л/100 км	7,4



Нефиксируемый джойстик селектора коробки передач в целом удобен, но под большим пальцем, вопреки всем инстинктам, не кнопка его разблокировки, а клавиша ручного переключения передач

за 2 559 900 рублей, а в топ-версии — за 2 699 900 рублей.

Каков итог?

С учетом новых силового агрегата, трансмиссии и ходовой части доплата в 300 тысяч рублей за новый C5 AWD по сравнению с переднеприводным выглядит очень даже адекватной. Более того, именно в полноприводной версии кроссовер марки Omoda поехал наконец так, как и подобает современному автомобилю такого класса!..

Посмотрим теперь, как отнесутся к самой возможности приобрести модификацию с полным приводом покупатели,

учитывая, что альтернативы на рынке есть (спасибо схеме параллельного импорта!). В руководстве бренда рассчитывают, что доля полноприводных версий в общем объеме продаж модели C5 будет существенной: около трети. С учетом потребительских качеств AWD-модификации это вполне реалистичный плановый показатель.



ОЦЕНКИ Omoda C5 AWD

ИНТЕРЬЕР	7,42	Интерьер кроссовера — современный на вид, но простором он не блещет. Дисплеи мультимедиа-системы и приборной панели теряют контрастность при ярком солнце, но не «тупят» после ночной стоянки на морозе. Багажник объемом не впечатляет, зато в подполье — полноразмерная запаска.
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	8	
Простор	7	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	7	
Багажник	7	С новым силовым агрегатом «Це-пятый» наконец-то поехал так, как и подобает современному кроссоверу такого класса! А задняя многорычажная подвеска исключительно благотворно повлияла на управляемость!..
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,0	
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	8	
КОМФОРТ	8,66	За счет все той же «многорычажки» улучшилась также и плавность хода кроссовера. С шумоизоляцией и оснащением всё и раньше было в порядке...
Акустический	9	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,02	Если и брать Omoda C5 — то именно в полноприводной версии!..

Mazda CX-4

Звезда эпохи
параллельного
импорта



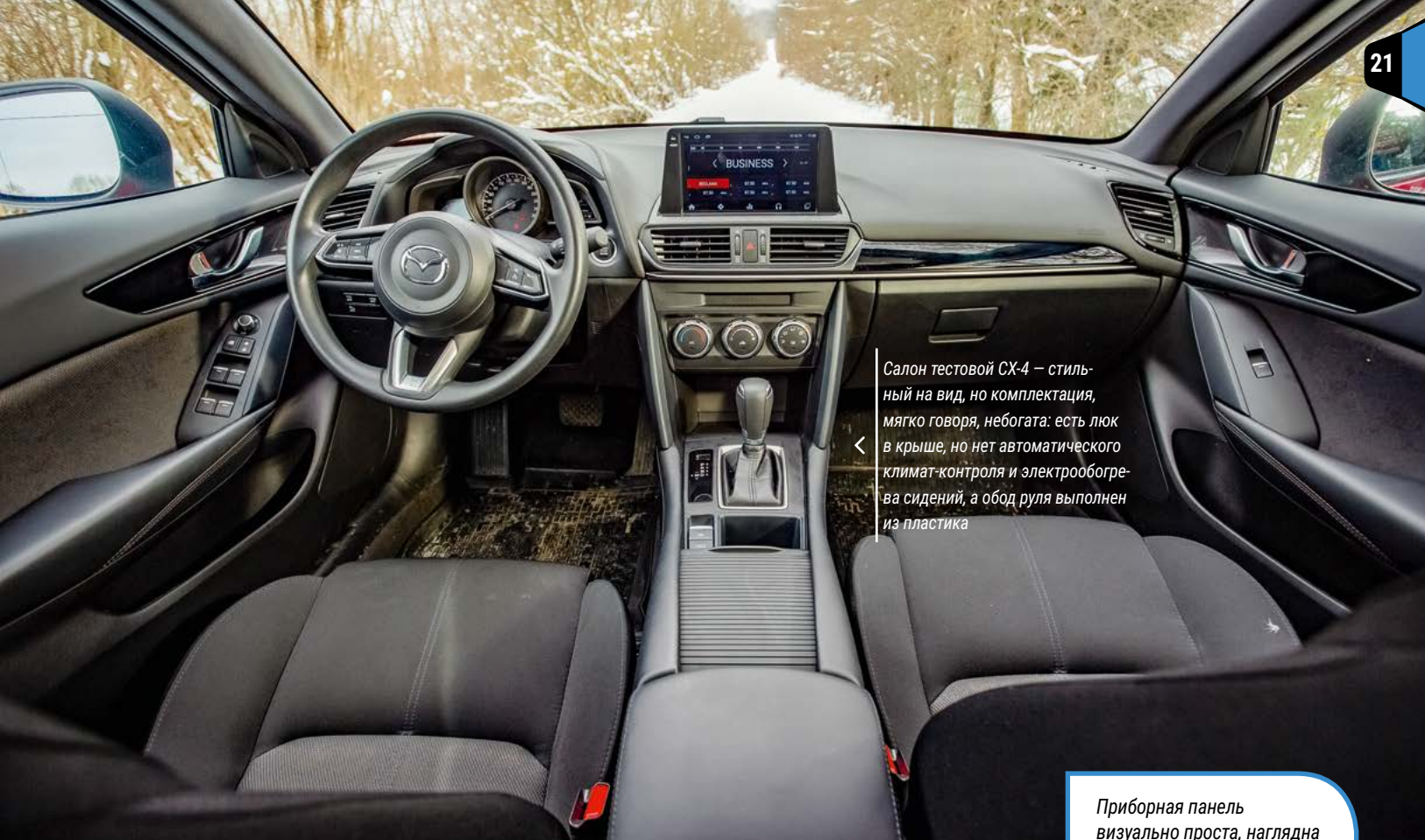
Роман Зубко

Для начала — о том, что представляет собой героиня нашего теста. Стилистически CX-4 — это, по сути, серийная версия эффектного концепта Коеги, представленного в сентябре 2015 года на автосалоне во Франкфурте. При этом «товарный» автомобиль, стоит отметить, изначально выглядел не менее ярко, нежели прототип, — разве что передний бампер был оформлен не столь вычурно. В 2019 году кроссовер претерпел плановый рестайлинг, в результате которого приобрел свою нынешнюю внешность в духе современных CX-5 и Mazda 6.

Что же до технической части, то в основе конструкции CX-4 лежит та же платформа, на которой построен хорошо известный у нас кроссовер CX-5. По габаритам «четверка» длиннее (4637 мм против 4555 мм) и при этом ниже «пятерки» (1524 мм против 1675 мм) при одинаковой ширине, а подвеска кросс-купе занижена на 14 мм: как заявляют в «Мазде», для лучшей управляемости и устойчивости в виражах.

Изначально этого кросс-купе вообще не должно было быть на российском рынке! Компания Mazda разработала его в свое время для рынка Китая, выпускается автомобиль там же, в Поднебесной, да и вряд ли он кому-то был бы нужен при доступных, как встарь, в каждом салоне бренда новеньких CX-30, CX-5 и CX-9. Но жизнь, как водится, внесла свои коррективы: Mazda (как и большинство крупных зарубежных автопроизводителей) из России ушла, а иметь достойную альтернативу китайским кроссоверам, потихоньку заполняющим образовавшиеся на нашем рынке лакуны, хочется и продавцам, и покупателям. А тут и параллельный импорт легализовали! Так и появилась в России модель CX-4 весьма популярной у нас японской марки. Журнал «Движок» выяснил, что может предложить россиянам «японка» по цене навороченного «китайца».





Салон тестовой CX-4 – стильный на вид, но комплектация, мягко говоря, небогата: есть люк в крыше, но нет автоматического климат-контроля и электрообогрева сидений, а обод руля выполнен из пластика

Приборная панель визуально проста, наглядна и не перегружена излишними делениями и пиктограммами. Вся необходимая водителю информация считывается одним мимолетным взглядом

В Китае гамма модификаций CX-4 весьма разнообразна: там кросс-купе оснащается бензиновыми двигателями семейства Skyactiv-G рабочим объемом 2,0 и 2,5 литра и мощностью 158 и 192 л.с. соответственно. Автомобиль с 2,0-литровым мотором – строго переднеприводный, коробка передач – 6-ступенчатые «механика» или «автомат». Двигатель 2.5 по умолчанию оснащается «автоматом» и фирменной полноприводной трансмиссией i-Activ-AWD.

Однако в Россию на данный момент поставляются только 2,0-литровые переднеприводные автомобили с автоматической коробкой. Именно такая «Цэ-Икс-четвертая» в среднем исполнении Entry и побывала у нас на тесте.

Первое и главное, что бросается в глаза (и чувствуется на ощупь), когда оказываешься в салоне такого CX-4, – это весьма странная, по российским меркам, комплектация автомобиля. В крыше, например, есть прозрачный люк с электроприводом, потолок обшит (по моде времени) черной тканью; кроссовер оснащен также электростеклоподъ-



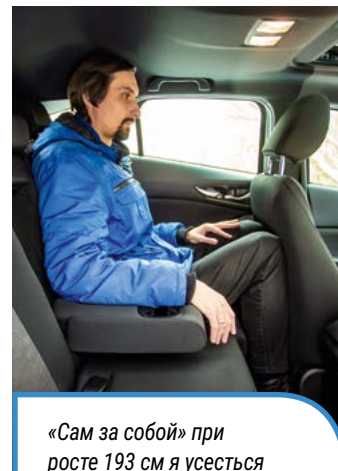
емниками «по кругу», «электро-ручником» с функцией Auto-Hold, шестью подушками безопасности, литыми 17-дюймовыми колесными дисками, светодиодными фарами. При этом руль – с пластиковым ободом



(хоть пластик этот и не вызывает ни визуального, ни тактильного раздражения), тканевые сиденья не имеют электрообогрева, системы автоматического климат-контроля нет – только обычный кондиционер.

Однако управление «климатом» – за малым не идеальное! Три вращающиеся рукоятки – крупные, ухватистые, с отлично выверенными усилиями. Ими задаются температура и интенсивность обдува и регулируется распределение потоков воздуха; кондиционер, режим рециркуляции и обогрев заднего стекла и боковых зеркал включаются нажатием на центральные части «круляшей» – всё просто и очень удобно! А главное – регулировать микроклимат в салоне можно в буквальном смысле слова вслепую, практически не отвлекаясь от дороги.

И работает климатическая система эффективно: салон



«Сам за собой» при росте 193 см я усесться смог, но на заднее сиденье пришлось буквально втискиваться. И сидеть без какого-либо запаса пространства для коленей. Зато крыша на макушку не давила

быстро прогревается после ночной стоянки на морозе, а лобовое стекло, обогреваемое только и исключительно потоком теплого воздуха, оттаивает быстрее, чем успеваешь смести снег с машины. Производителям большинства популярных у нас кроссоверов китайских марок есть чему поучиться у японских коллег!..

В том, что касается эргономики водительского места и взаимного расположения руля, сидений и педалей, японцы также могли бы давать мастер-классы представителям брендов из Поднебесной. За рулем CX-4 удобно устроится и щуплый «метр с кепкой», и центровой баскетбольного клуба.

Объем багажника — не рекордный: 400 литров «под полку». Грузить выше нее смысла нет: на неровностях поклажа быстро начнет ударяться о сильно заваленное заднее стекло. В подполье у CX-4 — «докатка»

Позади последнего, правда, с комфортом разместится не каждый: особым простором второй ряд не балует. К тому же (опять-таки в силу особенностей комплектации тестового автомобиля) из дополнительных удобств в распоряжении задних пассажиров — только подлокотник с подстаканниками: ни воздуховодов, ни USB-разъемов на тыльной стороне центрального тоннеля нет (все это появляется только в более дорогих исполнениях). Зато неплохо выверены высота подушки «дивана» и угол наклона спинки. Да и крыша на макушку не давит.



Добавим к этому отнюдь не рекордный объем багажника (400 литров «под полку») при установленных задних сиденьях — и получится, что с сугубо практической точки зрения новая CX-4 выглядит несколько странным выбором. «За что тогда просят без малого три миллиона?» — задаст логичный вопрос потенциальный покупатель какого-нибудь китайского кроссовера сопоставимых размеров, коим несть числа на нашем рынке после ухода с него большинства европейских и японских брендов. После уикенда, проведенного в компании этой «Мазды», мы знаем ответ. Более того: смеем утверждать, что за эту машину не грех выложить и больше — только лишь за то, как она едет!..

Двухлитровый Skyactiv-G не впечатляет только на бумаге (подумаешь, каких-то 158 сил

при 6400 об/мин и 202 «ньютона» при четырех тысячах!). В реальности же он «везет» так, словно под капотом не меньше 2,5 литра и 180–190 л. с.! Работая в паре с шустро, плавно и логично переключающимся «автоматом», мотор весело крутится и активно разгоняет машину и с места, и с хода, и в городе, и на трассе. Наиболее задорно он ведет себя при оборотах выше трех тысяч, но и на «низах» никакого недостатка тяги не чувствуется!

Под стать отменно настроенному силовому агрегату и шасси. «Цэ-Икс-четвертая» легко и непринужденно ныряет в повороты,

ХАРАКТЕРИСТИКИ Mazda CX-4 2.0

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4637 х 1855 х 1524
Снаряженная масса, кг	1493
Объем багажника, л	400–1228
Клиренс, мм	206
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R
Объем, куб. см	1998
Мощность, л. с. при об/мин	158/6400
Крутящий момент, Нм при об/мин	202/4000
Трансмиссия	6-ступенчатая, автоматическая
Привод	передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	192
Средний расход топлива, л/100 км	6,9



цепко держит траекторию на дуге и словно подначивает взвинчивать темп в каждой новой связке виражей. Руль при этом в меру легкий (а не «пережат», чем грешат многие современные автомобили азиатских марок) и предельно информативен: о том, что происходит с управляемыми колесами, за рулем CX-4 не догадываешься, а чувствуешь это буквально пальцами рук. Даже шипованные зимние покрышки, в которые был «обут» тестовый кроссовер, насколько не смазывали удовольствие от езды.

Приятным сюрпризом стало и то, что плавность хода отнюдь не принесена в жертву управляемости: подвеска CX-4 с легкостью расправляется с большинством типично российских дорожных невзгод вроде выбоин в асфальте или разбитых трамвайных путей. А «мясистые» шины размером 225/65 R17 сглаживают не только разного рода мелочевку, но и тех-

нологические стыки на эстакадах. Лишь при проезде «лежащих полицейских» задние амортизаторы нет-нет да и выберут ход сжатия. По убитому же шоссе, годами не знавшему никакого ремонта, кроме «ямочного», можно не просто спокойно ехать с приличной крейсерской скоростью, но и обгонять попутные фуры.

По большому счету, единственная серьезная претензия к CX-4 по части ездовых качеств — это недостаточная (по меркам класса) шумоизоляция. И если хорошо различимый звук двигателя несколько не раздражает на фоне отличной динамики, то шинный гул в какой-то момент начинает утомлять. Даже со скидкой на шипы. Впрочем, эта проблема характерна для многих японских машин.

Каков итог?

На момент подготовки этого материала (конец марта — начало апреля) новая Mazda CX-4 была доступна в России главным образом в трех исполнениях: Entry, Core и High. Диапазон цен состав-

лял от 2 750 000 до 3 650 000 рублей (без учета разного рода кредитных и трейд-ин-программ). Тестовый кроссовер стоил на тот момент 2 990 000 рублей.

То есть автомобиль этот — вполне, как выражаются маркетологи, «в рынке»! Популярных прежде «японцев» и «европейцев» у нас официально больше нет — остались только «корейцы» да «китайцы». Однако стоят они примерно столько же, при этом первых пойдешь еще найти по заявленным ценам (проблема дилерских накруток никуда не делась), а вторые и близко не доставляют того удовольствия за рулем, которое получаешь в CX-4. Что же до запчастей, то проблем с ними быть не должно, поскольку по основным узлам и агрегатам кросс-купе во многом унифициро-

Стоимость
на момент подготовки материала

Mazda CX-4 2.0
2 990 000 ₽

вано с весьма распространенным у нас кроссовером CX-5.

В общем, у тех, кто ищет на первичном рынке достойную альтернативу активно заполняющим все возможные ниши китайским кроссоверам, новая Mazda CX-4 определенно должна быть в списке приоритетов!..



Благодарим автохолдинг «Ключавто» и автосалон «Ауди Центр Витебский» за предоставленный на тест автомобиль.

Двигатель Skyactiv-G 2.0 мощностью 158 л. с. на CX-4 — от популярного в России кроссовера CX-5. Разрешенное к использованию топливо — с октановым числом не менее 91



ОЦЕНКИ		Mazda CX-4 2.0
ИНТЕРЬЕР		7,85
Обзор	8	Салон «Мазды» CX-4 — это едва ли не эталонная эргономика, мощная «печка» и удобные передние кресла. Но простором сзади купе-кроссовер не балует. И багажник маловат...
Эргономика	9	
Качество материалов	8	
Простор	7	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ 8,25
Багажник	7	
Динамика	8	
Управляемость	9	
Тормоза	8	
Экономичность	8	КОМФОРТ 8,33
Акустический	8	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА		8,14
		Автомобиль для тех, кому «не шашечки, а ехать»!..

LUZAR расширил ассортимент радиаторов кондиционера

В списке новинок — запчасти для Hyundai Creta, Mercedes-Benz V-Class, Kia Sorento и Suzuki SX-4.

Представители бренда LUZAR сообщили об очередном расширении ассортимента в одной из профильных категорий: на российский рынок вышли четыре новых радиатора кондиционера (конденсера).

Одна из позиций (арт. LRAC 0842) предназначена для второго поколения компактного кроссовера Hyundai Creta. Такой радиатор кондиционера доступен в рознице за 10 150 рублей.

Аналогичная запчасть стала доступна владельцам еще одного корейского SUV — Kia Sorento третьей генерации (арт. LRAC 0843). Розничная цена — 12 110 рублей.

В каталоге LUZAR также появился радиатор кондиционера для минивэна Mercedes-Benz V-Class в кузове W447 (арт. LRAC 1547) по цене 8120 рублей. Заключительная новинка адресована владельцам кросс-хэтчбеков Suzuki SX-4 (он же S-Cross) второго поколения (арт. LRAC 2463). Конденсер доступен в рознице за 9960 рублей ■



CTR выпустил на рынок новые запчасти для Honda, Toyota и Volkswagen

В каталоге корейского бренда появились шаровые опоры для Honda, рулевые тяги для Toyota и наконечники рулевой тяги для моделей концерна Volkswagen.

Бренд CTR представил обновленный каталог запчастей, в котором добавилось восемь новых артикулов. Пять из них предназначены для автомобилей концерна Volkswagen.

Это наконечники рулевой тяги для соплатформенных VW Polo Classic и Variant третьего поколения, Seat Cordoba, Ibiza и Inca (он же VW Caddy Typ 9k) — отдельно для правой (арт. CE0973R) и левой (арт. CE0973L) стороны.

Также наконечники CTR стали доступны владельцам Volkswagen Beetle второго поколения (арт. CE0975L и CE0975R), Volkswagen Caddy 1997 м.г. и Skoda Felicia 1994 м.г. (арт. CE0974; для обеих сторон).

Линейку фирменных рулевых тяг расширили детали для Toyota Avensis T270 (арт. CR0903), а также Auris E150, Corolla поколений E140, E150, E160, E170 и E180, Corolla Rumion/Rukus (она же Scion xB) и Blade (арт. CR0904).

Наконец, нижняя передняя шаровая опора теперь выпускается для девятого поколения семейства Honda Civic (арт. CB0569) ■

Jikiu представил детали подвески и рулевого управления для «японцев» и Mercedes-Benz

В фирменном каталоге Jikiu появились новые сайлентблоки, втулки, ШРУСы, пыльники ШРУСов и наконечники рулевых тяг для автомобилей Honda, Lexus, Mercedes-Benz, Nissan и Toyota.

Представители бренда Jikiu сообщили об очередном расширении фирменного ассортимента. Большинство новинок, как всегда, предназначено для японских автомобилей, однако есть и исключения.

В частности, новые сайлентблоки задних рычагов Jikiu предлагает владельцам Toyota Carina AT190, Caldina, Corona и Premio (арт. BH21504), а сайлентблоки передних рычагов — минивэна Honda Odyssey (арт. BH28166).

Ассортимент сайлентблоков заднего амортизатора пополнила запчасть для Mercedes-Benz E-Class (W211) и кроссовера GLK (арт. BS31001).

Задние ШРУСы бренд теперь выпускает для Toyota Auris, Comfort, Corolla и Rukus, а также для Scion XB (арт. HW21059), а пыльники передних ШРУСов — для Lexus GX и ряда внедорожников Toyota: 4Runner, FJ Cruiser, Hilux Surf и Land Cruiser Prado 120 (арт. CD21117).

Новые втулки переднего стабилизатора адресованы владельцам Nissan Patrol пятого поколения (арт. BL22046), а наконечники рулевых тяг — Honda Civic и CR-V (арт. ET28241) ■



Zekkert разработал новые детали подвески и рулевого управления

Новинки адресованы владельцам моделей европейских и американских брендов.

Представители бренда Zekkert сообщили о расширении фирменного ассортимента деталей подвески и рулевого управления. Всего в фирменном каталоге появились 68 артикулов шаровых опор, тяг стабилизатора и рулевых тяг, рычагов подвески и наконечников рулевых тяг.

В частности, расширен ассортимент фирменных компонентов для кроссоверов BMW X1, X5 и X6 первого поколения, а также семейства третьей серии поколения E90. Не оставили без внимания и соплатформенных «американцев» – Dodge Caliber и Jeep Compass первой генерации. Новые артикулы также адресованы владельцам субкомпактвэна Ford B-Max и «каблучка» Transit Connect.

В Zekkert заявляют, что толщина закаленного металлического слоя шарового пальца равна 2,5 мм, а показатель твердости по методу Роквелла составляет от 48 до 52 кгс. Каждый шаровый палец проходит дефектоскопию и испытание на кручение.

По словам представителей бренда, защитные чехлы изготавливаются из специальной резины, устойчивой к перепаду температур, а фирменные пыльники сохраняют эластичность и гарантируют отсутствие трещин и разрывов при температуре от -45 до +120 °C ■



ZZEKERT

**DIFFERENT ROADS.
ONE SOLUTION.**

**АВТОЗАПЧАСТИ
С ГАРАНТИЕЙ**



www.zekkert.de



StartVOLT выпустил новые стартеры и генераторы

В фирменном каталоге бренда StartVOLT появились новые стартеры и генераторы, а также втягивающее реле для ГАЗ, Fiat, Ford, Mazda, Renault, Toyota и Volkswagen.

Представители StartVOLT сообщили о расширении ассортимента главных товарных категорий бренда — стартеров и генераторов. Всего для заказа со склада стали доступны восемь артикулов.

В частности, линейку фирменных стартеров пополнили запчасти для Mazda3 BL и Mazda6 GH с 2,0-литровыми «атмосферниками» (арт. LSt 2516; 8500 рублей).

Аналогичную запчасть StartVOLT предлагает владельцам Fiat Albea и Doblo первого поколения (арт. LSt 1618; 7350 рублей), первого Renault Duster с дизелем 1.5 (арт. LSt 0919; 6830 рублей), Toyota Corolla E120 и RAV4 A20 с моторами 1.8 (арт. LSt 1908; 8380 рублей), а также «каблучков» Ford Transit Connect первого поколения (арт. LSt 1011; 7060 рублей).

Новые генераторы StartVOLT предназначены для обслуживания вэнов Volkswagen Transporter T5 и кроссоверов Touareg первого поколения с двигателем 2.5 TDI (арт. LG 1831; 16 800 рублей), а также для Ford Focus второго поколения с 2,0-литровым мотором (арт. LG 1004; 16 850 рублей).

Наконец, фирменные втягивающие реле стали доступны для «ГАЗели Next» с двигателем Cummins ISF 2.8D (арт. VSR 0319; 1700 рублей) ■



Eurorepar обновил линейку запчастей для европейских и азиатских машин

В каталоге Eurorepar появились новые детали подвески, рулевого управления и тормозной системы, а также фильтры, свечи зажигания и щетки стеклоочистителя.

Представители бренда Eurorepar сообщили о мартовском расширении ассортимента. В продажу поступили 232 новых артикула для популярных в России моделей.

Например, линейку амортизаторов пополнили запчасти для Ford Focus, Mercedes-Benz Sprinter, Volkswagen Passat, Toyota Corolla и RAV4 и ряда других моделей. Для владельцев BMW X5, Chevrolet Aveo, Ford Mondeo, Honda Civic, Opel Astra и других авто стали доступны ступицы и подшипники ступиц.

Рулевые наконечники Eurorepar выпускает для Fiat Punto, Mazda2, Mitsubishi Lancer, и VW Passat, рулевые тяги — для Ford Fiesta, Renault Symbol, VW Golf и Polo, а шаровые опоры — для Mitsubishi Outlander, Opel Corsa и Smart Roadster. Среди прочего упомянуты стойки стабилизатора для Audi A6, Hyundai i10, Nissan Qashqai и рычаги подвески для Opel Corsa, Skoda Yeti и Octavia и Volkswagen Jetta.

Тормозные шланги Eurorepar теперь предлагает для Audi A4 и Renault Megane, а комплекты тормозов — для Renault Logan и Sandero. Новые свечи зажигания адресованы владельцам Honda Accord и CR-V, а также Jeep Grand Cherokee, свечи накаливания предназначены для Renault Espace, Megane и Scenic.

В каталоге появились воздушные фильтры для Fiat Talento, Honda CR-V и Kia Carnival, а также топливных фильтров для BMW 320d, Jeep Cherokee и Renault Duster. Еще одной новой позицией стали задние щетки стеклоочистителя ■

Febest расширил ассортимент уплотнителей

Представители бренда Febest рассказали о новых позициях в фирменном каталоге. В продажу поступили 25 артикулов уплотнительных колец и сальников для иномарок.

В частности, по три новых артикула уплотнительных колец стали доступны для обслуживания Mazda3 BK (арт. 88430-121815C, 88430-142015C и 88430-182415C) и Mitsubishi Lancer (арт. 88430-101610C, 88430-121810C и 88430-142215C), еще по два — для семейства Volkswagen Golf пятого поколения (арт. 88430-142215C и 88430-142215C) и Volvo S80 второго поколения (арт. 88430-141815C и 88430-162015C).

Новые уплотнительные кольца Febest также предлагает владельцам Audi A4 B8 (арт. 88430-061010C), A6 C7 (арт. 88430-121615C), Q7 первого поколения (арт. 88430-081410C), нескольких поколений Toyota Corolla (арт. 88430-101615C), Nissan Almera британской сборки (арт. 88430-162215C), Jeep Grand Cherokee WK (арт. 88430-172115C) и первой генерации Volkswagen Touareg (арт. 88430-182215C).

Ассортимент сальников полуоси пополнила запчасть для Hyundai Grandeur XG (арт. 95HAY-42560514X), для Ford Ranger ES и Volkswagen Golf пятого поколения теперь выпускаются сальники коробки передач (арт. 95HDY-39641217X и 95GAY-53730808C соответственно), а для Toyota Hiace — передний ступичный сальник (арт. 95HDY-70891314X).

Наконец, владельцам Hyundai Tucson первого поколения и Toyota RAV4 третьего поколения стали доступны уплотнительные кольца свечного колодца (арт. HYCP-002-PCS4 и TCP-008-PCS2 соответственно; для Hyundai поставляются в комплекте из четырех штук, для Toyota — из двух), а для Audi A3 8P — комплект из четырех уплотнительных колец форсунки (арт. FDT-001-PCS4) ■



Бренд SB Nagamochi вышел на российский рынок

Компания «Аксиома» — эксклюзивный представитель бренда Jikiu на территории РФ, Беларуси и Казахстана — получила права на торговую марку SB Nagamochi.

Бренд, как уточняет пресс-служба «Аксиомы», принадлежит японской компании RMP Nagamochi Technology Co. Основная специализация японского бренда — детали тормозной системы и сцепления.

В портфель SB Nagamochi входят автозапчасти и компоненты таких категорий, как «Тормозные колодки», «Тормозные диски», «Тормозные цилиндры и цилиндры сцепления», «Тормозные шланги и шланги сцепления», «Ремкомплекты суппорта».

Бренд SB Nagamochi был основан в 2001 году, его штаб-квартира находится в городе Сайтама в одноименной префектуре в восточной части Японии.

В модельной линейке бренда — свыше 5,5 тыс. деталей; продукция под маркой SB Nagamochi представлена в 43 странах мира ■



Zentparts представил новые детали системы привода

Бренд Zentparts объявил о выходе на российский рынок новых артикулов приводов и ШРУСов для легковых автомобилей.

Как сообщает пресс-служба бренда, в ассортимент уже входят почти 800 артикулов. Все ШРУСы марки Zentparts поставляются в комплекте с неопределенными пыльниками, хомутами, болтами, гайками, стопорными кольцами и смазкой.

Заявлено, что стальное внешнее кольцо, сепаратор и внутреннее кольцо изготовлены из высококачественных материалов, а шлифовка производится с точностью до сотых долей миллиметра.

Вкупе с особой конструкцией шарнира это позволяет предотвратить утечку смазки и попадание пыли и влаги в полость трения, добавляют в Zentparts. Для смазывания шарниров применяются консистентные смазки, которые не требуют замены в течение всего гарантийного срока.

Среди преимуществ неопределенных пыльников представители Zentparts называют способность выдерживать как высокие, так и низкие температуры. В ассортименте представлены 311 артикулов приводов, 304 артикула наружных ШРУСов и 166 артикулов внутренних ШРУСов.

Заводы, на которых изготавливаются приводы и ШРУСы Zentparts, сертифицированы по стандартам IATF 16949 и ISO 9001. На всю продукцию бренда действует гарантия 2 года с момента покупки без ограничения пробега ■



タツミパフォーマンスペアパーツ



www.tatsumi.ru

Автокомпоненты TMI TATSUMI

Японские традиции
инженерного искусства

Trialli разработал новые стойки стабилизатора для «корейцев», «китайцев» и двух моделей GM

Для заказа со склада бренда Trialli стали доступны 26 новых артикулов стоек стабилизатора.

Стойки, как сообщает пресс-служба бренда, продаются поштучно как для правой, так и для левой стороны.

В частности, ассортимент Trialli для корейских машин пополнился задними стойками для Kia Ceed, Optima и Sportage (арт. SP 0829 и SP 0830; 910 рублей), Hyundai Santa Fe первого поколения (арт. SP 0851 и SP 0852; 685 рублей), а также Santa Fe третьего поколения и Kia Sorento (арт. SP 0831 и SP 0832; 880 рублей).

Передние стойки стабилизатора Trialli теперь выпускает для Kia Soul (арт. SP 0847 и SP 0848; 825 рублей), Kia Rio и Hyundai Verna 2005 м.г. (арт. SP 0806 и SP 0807; 770 рублей), Kia Picanto и Hyundai Venga (арт. SP 0843 и SP 0844; 895 рублей), Hyundai Getz (арт. SP 0839 и SP 0840; 840 рублей) и первого поколения Kia Sorento (арт. SP 0845 и SP 0846; 810 рублей).

Есть и новые запчасти для машин японских марок. В частности, передние стойки Trialli предлагает для рамных Mitsubishi L200 и Pajero Sport II (арт. SP 1117 и SP 1118; 895 рублей), кроссоверов ASX и Outlander XL (арт. SP 1126 и SP 1127; 810 рублей), а задние — для седанов Nissan Teana J32 (арт. SP 1403 и SP 1404; 940 рублей).

Еще одна новинка в фирменном каталоге — передние стойки стабилизатора для кроссоверов Chevrolet Captiva и Opel Antara первого поколения (арт. SP 0506 и SP 0507; 685 рублей) ■



TMI Tatsumi выпустил новые топливные насосы

Бренд TMI Tatsumi объявил об очередном расширении фирменной линейки автокомпонентов, представленных на российском рынке.

Ассортимент, как сообщает пресс-служба бренда, пополнился более чем 130 новыми позициями в товарной группе «Бензонасосы».

Топливные насосы TMI Tatsumi производятся с применением качественных материалов, обеспечивающих деталям устойчивость к колебаниям температуры окружающей среды, заявляют в руководстве бренда.

При производстве насосов производитель следует OE-спецификациям. Действующие заводы компании сертифицированы по стандарту ISO/TS 16949:2009. На всю продукцию бренда распространяется расширенная безусловная гарантия 24 месяца с момента покупки.

Представители TMI Tatsumi рекомендуют автовладельцам следить за исправностью топливного насоса, так как он «является одним из важнейших элементов топливной системы». В случае выхода этого узла из строя двигатель автомобиля лишается притока топлива и уже не может начать (или продолжить) работу.

В современных автомобилях используется два типа бензонасосов: более устаревшие механические и современные электрические.

Механические

бензонасосы располагаются непосредственно в моторном отсеке и работают от двигателя, создавая разрежение в топливопроводе, благодаря чему топливо и всасывается из бензобака. Электрические бензонасосы размещаются в самом бензобаке и нагнетают давление в топливной магистрали ■



Более сотни новых деталей подвески Fixar вышли на российский рынок

В списке новинок — сайлентблоки, втулки, опоры ДВС и КПП для немецких и японских моделей.

Представители компании Carberry сообщили о расширении ассортимента бренда Fixar. Для заказа со склада стали доступны более 100 новых артикулов сайлентблоков и втулок, а также опор двигателя и коробки передач.

В частности, фирменные втулки стабилизатора Fixar предназначены владельцам Volkswagen Transporter T5 (арт. FG1154) и компактна Mazda5 второго поколения (арт. FG1166). Ассортимент фирменных запчастей для седана Nissan Teana первой генерации пополнили пыльники рулевой рейки (арт. FM1016).

Инженеры Fixar рекомендуют регулярно проверять состояние резино-металлических изделий в автомобиле, так как их состояние напрямую влияет на ездовой комфорт. Заявлено, что при производстве сайлентблоков и опор используется только высококачественная резина с добавлением натурального каучука, которая рассчитана на сильные перепады температуры.

Для защиты корпуса деталей от ржавчины применяется фосфатирование, а ради снижения уровня шума и вибрации в салоне соединение резины и металла осуществляется методом вулканизации.

Заводы компании Carberry сертифицированы и соответствуют требованиям законодательства ЕС и ЕАС, а детали изготавливаются в строгом соответствии со спецификациями оригинальных запчастей, заявляют в пресс-службе. На все запчасти бренда Fixar действует гарантия 1 год с момента покупки ■



«ЛУКОЙЛ» будет поставлять смазочные материалы «Москвичу»

Компания «ЛУКОЙЛ» победила в конкурсе на поставку смазочных материалов для послепродажного обслуживания всех моделей завода «Москвич».

Как сообщает пресс-служба компании, «Москвич» выбрал фирменные смазочные материалы «благодаря высоким эксплуатационным свойствам, качеству и сбалансированной цене».

Уточняется, что на завод «Москвич» (бывший «Рено Россия») будут поставляться всесезонные синтетические масла моторной группы вязкостью 5W-30 и 0W-30 класса API SP. Отправка первой партии масла Lukoil 5W-30 состоится уже в ближайшее время, добавили в пресс-службе.

Основной объем поставок придется на масла линейки Lukoil Genesis Special. Заявлено, что эти масла подходят как для первичной заливки, так и для гарантийного и постгарантийного обслуживания в авторизованных технических центрах.

Кроссовер «Москвич 3», напомним, является копией JAC JS4 и собирается в столице крупноузловым методом из китайских машинокомплектов. Модель оснащается турбомотором 1.5 (150 л.с., 210 Нм), который может работать в паре с 6-ступенчатой «механикой» либо вариатором. Цены начинаются с 1,97 млн рублей за комплектацию «Стандарт».

Будущий лифтбек «Москвич 6» (он же Sehol Yao) также будет подпадать под действие соглашения автозавода с российским производителем масел. Производство модели начнется во второй половине 2023 года ■



РАЗ И НАВСЕГДА

Certified by





ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Испытываем девять образцов
на качество очистки и ресурс



Илья Шельменкин

«Движок» продолжает серию сравнительных тестов автозапчастей и компонентов самых востребованных на российском рынке категорий. На сей раз мы испытывали бескаркасные щетки стеклоочистителя длиной 600 мм, причем тесты проходили по расширенной программе. Все подробности, результаты и итоговый рейтинг — в нашем материале.

В этот раз мы решили расширить ставшую уже привычной для наших постоянных читателей стандартную программу испытаний щеток. И, помимо качества очистки, проверили также ходимость тестовых образцов. Для этого мы провели дополнительный ресурсный тест щеток на 500 тыс. циклов со снятием промежуточных характеристик. По сути, мы наблюдали, как постепенно ухудшается качество очистки после каждых 100 тыс. циклов наработки каждой щетки. Все испытания проводились в лаборатории НПО «Талис».

Испытанные образцы

Hella

ST60 Smartech

1307 ₺
SWF

119761

2717 ₺

(за комплект 600 и 450 мм)

Goodyear

Frameless

750 ₺

Denso

DFR-009

1460 ₺
Bosch

Aerotwin AR 601 S

3081 ₺

(за комплект 600 и 400 мм)

Heyner

All Seasons 600 mm

895 ₺

Finwhale

RX 24

570 ₺
ASM

ClearVision 600

682 ₺

(за комплект 600 и 400 мм)

Airline

AWB-BK-600

491 ₺


Методика испытаний

При проведении сравнительного теста щеток мы руководствовались нормативным документом ТУ 38.105254-79 «Ленты резиновые щеток стеклоочистителей для автомобилей ВАЗ». Каждый новый дворник устанавливался на окрашенное изнутри в черный цвет лобовое стекло для проверки начального качества очистки. Оценка качества очистки производилась за один ход щетки вверх, но регламент допускает оценку и по ходу вверх-вниз. Мы оценивали щетки по обоим методикам. И дополнительно – какую полосу вытягивает щетка при опускании вниз из верхнего положения, а также на какую ширину при двойном ходе дворника производит размазывание нижний край щетки.

Качество очистки оценивалось по принципу начисления штрафных баллов, где:

1 балл – дефекты очистки стекла отсутствуют, то есть побеждает тот, у кого окажется меньше недостатков;

2 балла – допускается не более 3 капиллярных полосок длиной не более 75 мм;

3 балла – допускается не более 6 капиллярных полосок и не более 3 полосок шириной не более 1 мм при условии, что только 1 из 3 полосок находится в среднем секторе очищаемой зоны;

4 балла – а) допускается не более 10 капиллярных полосок и не более 4 полосок шириной не более 1 мм при условии, что только 2 из 4 полосок находятся в среднем секторе очищаемой зоны; б) допускается не более 2 полосок шириной не более 19 мм.

Поскольку суммарное количество испытанных образцов оказалось слишком велико, дабы не утомлять читателя громадными таблицами, мы усредним результат.

Морозоустойчивость

На втором этапе теста проверялась работоспособность замороженной щетки. Дворники были помещены в морозильную камеру с температурным режимом -40°C и выдерживались в течение суток, после чего сразу отправлялись в работу. Качество очистки стекла в данном тесте мы проводили с помощью водопроводной воды температурой $+20^{\circ}\text{C}$. С учетом контраста температур получается имитация условий морозной зимы с использованием теплой жидкости, в роли которой в реальных условиях обычно выступает жидкий антиобледенительный реагент. Напомним, что, согласно регламенту, щетки стеклоочистителей должны быть работоспособны при температуре от -50 до $+60^{\circ}\text{C}$.

Термокамера

На следующем этапе проводилось испытание щеток искусственным старением на воздухе: дворники прижимались чистящими кромками резинок к прямому стеклу и устанавливались в термокамеру с заданной температурой $+60^{\circ}\text{C}$. После выдержки в течение четырех суток щетки снова устанавливались на стенд для оценки параметров качества очистки.

Агрессивная среда

Последнее испытание – проверка на устойчивость резинки стеклоочистителя к омывающей жидкости. Для этого щетки на сутки погружаются в 50%-ный раствор изопропилового спирта с постоянно поддерживаемой температурой в термошкафу $+70^{\circ}\text{C}$. Таким образом имитируется ускоренное старение резины для определения ее устойчивости к стеклоомывающей жидкости.



Таблица 1. Начальные показатели щеток

Наименование	Одинарный ход вверх, в скобках указаны баллы	Ход вверх-вниз, в скобках указаны баллы	Высота неочищенной зоны нижним краем щетки, мм	Ширина полосы, оставляемой при обратном ходе щетки, мм
Airline	4 – чисто, 2 – 1 нитка, 4 – 2–5 ниток (2,0)	6 – чисто, 2 – 1 нитка, 2 – 2–3 нитки (1,4)	–	–
ASM	3 – 2 нитки, 7 – полосы 5–10 мм, нитки (3,7)	5 – чисто, 2 – 1 нитка, 2 – 2–3 нитки, 1 – полоса 5 мм (1,8)	15–20	30
Bosch	6 – чисто, 3 – 1 нитка, 1 – 16 полос 3 мм (1,7)	8 – чисто, 2 – 1 нитка (1,2)	0	40–45
Denso	4 – чисто, 2 – 1 нитка, 3 – 2–3 нитки, 1 – 5 ниток (2,0)	7 – чисто, 2 – 1 нитка, 1 – пятно 20 x 30 мм (1,5)	15–20	35–45
Finwhale	3 – 3–6 ниток, 7 – полосы, нитки 5–10 мм (3,7)	6 – чисто, 4 – 1 нитка (1,4)	5–10	20–30
Goodyear	6 – чисто, 2 – 1 нитка, 1 – 2 нитки, 1 – 5 ниток (1,6)	10 – чисто (1)	15	25–30
Hella	5 – чисто, 3 – 1 нитка, 2 – 2 нитки (1,7)	9 – чисто, 1 – 1 нитка (1,1)	15–20	25–30
Heyner	2 – чисто, 4 – 1 нитка, 3 – 2–3 нитки, 1 – 7 ниток (2,3)	9 – чисто, 1 – 1 нитка (1,1)	15	25–30
SWF	1 – 1 нитка, 4 – 2–5 ниток, 5 – полосы 5–15 мм (3,4)	10 – чисто (1)	15–20	35–45

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Владимир Калужный, заместитель начальника лаборатории НПО «Талис»:

– При ходе вверх только каждая третья щетка очищает стекло, не оставляя следов воды. Но при двойном ходе только каждая пятая производит очистку не полностью.

Таблица 2. Показатели щеток после заморозки

Наименование	Одинарный ход вверх, в скобках указаны баллы	Ход вверх-вниз, в скобках указаны баллы
Airline	Полосы 20 мм – 3 шт. (5)	Полоса 25 мм (4)
ASM	Не очищает (5)	Не очищает (5)
Bosch	Полосы 20, 10 мм, 1 нитка (4)	1 нитка (2)
Denso	Множество полос и ниток (5)	Полоса 20 мм (4)
Finwhale	Не очищает (5)	Не очищает (5)
Goodyear	Множество полос и ниток (5)	Множество полос и ниток (5)
Hella	Множество полос и ниток (5)	Множество полос и ниток (5)
Heyner	Множество полос и ниток (5)	Полоса 100 мм, 1 нитка (5)
SWF	Множество полос и ниток (5)	Полоса 20 мм (4)

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

– Только щетки Airline, Bosch, Denso, SWF после заморозки приемлемо очищают стекло при двойном ходе.

Таблица 3. Показатели щеток после термического старения

Наименование	Одинарный ход вверх, в скобках указаны баллы	Ход вверх-вниз, в скобках указаны баллы
Airline	3 нитки (3)	Чисто (1)
ASM	Полосы 45 и 50 мм (5)	Чисто (1)
Bosch	Чисто (1)	Чисто (1)
Denso	Полоса 50 мм, 1 нитка (5)	Чисто (1)
Finwhale	Полосы 45 и 40 мм, пятно 60 x 40 мм (5)	Чисто (1)
Goodyear	Полосы 60 и 20 мм (5)	Чисто (1)
Hella	Пятна 40 x 40 и 30 x 20 мм (5)	Чисто (1)
Heyner	Чисто (1)	Полоса 20 мм (4)
SWF	Полоса 40 мм (5)	Чисто (1)

Таблица 4. Показатели щеток после воздействия омывающей жидкости

Наименование	Одинарный ход вверх, в скобках указаны баллы	Ход вверх-вниз, в скобках указаны баллы	Примечание, за каждое замечание +1 балл
Airline	Полоса 20 мм, 2 нитки (4)	Полоса 10 мм (4)	
ASM	Полоса 80 мм, пятна 100 x 100 мм – 4 шт. (5)	Пятна 100 x 100 мм – 4 шт. (5)	Задубел и изменил цвет спойлер (1)
Bosch	Условно чисто (1)	Условно чисто (1)	
Denso	Полоса 100 мм (5)	Условно чисто (1)	
Finwhale	Полосы (5)	Полосы (5)	
Goodyear	Полосы 50 и 40 мм, 1 нитка (5)	Условно чисто (1)	
Hella	Пятно 40 x 40 мм, 3 нитки (4)	Условно чисто (1)	
Heyner	Условно чисто (1)	Условно чисто (1)	
SWF	Условно чисто (1)	Условно чисто (1)	Коррозия, изменение цвета (2)

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

– На данном этапе наиболее критичным стало отверждение спойлера у щетки ASM – гибкий спойлер стал жестким и хрупким, из-за этого пружина щетки не может прижать резинку стеклоочистителя к стеклу.

Результаты ресурсных испытаний

тыс. циклов	Airline		ASM	
	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз
0	2 нитки	Чисто	Полоса 15 мм, 5 ниток	Чисто
100	3 нитки	Чисто	Полоса 20 мм, 2 нитки	Чисто
200	6 ниток	2 нитки	Полоса 40 мм, 2 нитки	Полоса 20 мм
300	Полоса 5 мм — 2 шт.	3 нитки	Полоса 70 мм	Полоса 50 мм, 1 нитка
400	Полосы 30, 20 мм	Полосы 5 мм — 2 шт.	Полосы 70, 5 мм, 2 нитки	Полоса 80 мм, 3 нитки
500	Полосы 120, 100 мм	Полосы 60, 50 мм	Полосы 70, 40 мм, 3 нитки	Полоса 80 мм

Результаты ресурсных испытаний

тыс. циклов	Bosch		Denso	
	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз
0	Чисто	Чисто	Чисто	1 нитка
100	Полоса 40 мм	Чисто	8 ниток	2 нитки
200	Полоса 40 мм	Чисто	15 ниток	4 нитки
300	Полоса 40 мм, 1 нитка	Чисто	Полоса 40 мм, больше 20 ниток	5 ниток
400	Полосы 120, 80, 30 мм	Чисто	Полоса 40 мм, больше 20 ниток	5 ниток
500	Полосы 180, 150 мм	Чисто	Полоса 40 мм, больше 20 ниток	7 ниток

Результаты ресурсных испытаний

тыс. циклов	Finwhale		Goodyear	
	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз
0	Полоса 5 мм, 2 нитки	1 нитка	Чисто	Чисто
100	Полоса 10 мм	Пелена	1 нитка	Чисто
200	Полоса 20 мм	Пелена	1 нитка	Полоса 10 мм
300	Полоса 50 мм	Пелена	1 нитка	Полоса 10 мм, 1 нитка
400	Полоса 100 мм	Пелена	1 нитка	Полоса 10 мм, 1 нитка
500	Полоса 70 мм	Пелена	2 нитки	Полоса 10 мм, 2 нитки

Результаты ресурсных испытаний

тыс. циклов	Hella		Heyner	
	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз
0	Чисто	Чисто	Чисто	Чисто
100	8 ниток	Чисто	Полоса 30 мм	Чисто
200	8 ниток	1 нитка	4 нитки	Чисто
300	Полосы 40, 20 мм, 2 нитки	1 нитка	4 нитки	Чисто
400	Полосы 40, 20 мм, 2 нитки	1 нитка	4 нитки	1 нитка
500	Полосы 50, 25 мм, 4 нитки	2 нитки	6 ниток	3 нитки

Результаты ресурсных испытаний

тыс. циклов	SWF	
	Одинарный ход вверх	Ход вверх-вниз
0	1 нитка	Чисто
100	Полоса 40 мм, 1 нитка	Полоса 15 мм
200	Полоса 40 мм, 1 нитка	Полоса 30 мм
300	Полоса 40 мм, 1 нитка, пятно 60 x 20 мм	Полоса 30 мм
400	Полоса 50 мм	Полоса 40 мм
500	Полосы 30, 40 мм, 1 нитка	Полоса 40 мм

Ресурсные испытания

Последний этап представлял собой тест на ресурсную наработку щетки, в рамках которого каждый образец должен был отработать 500 тыс. циклов. Через каждые 100 тыс. циклов (по времени непрерывной работы это 33 часа) мы снимали щетку с ресурсного стенда и оценивали качество очистки.

Испытательный ресурсный стенд представляет собой вырезанную переднюю часть автомобиля с моторным щитом. На лобовое стекло стенда, по которому движется щетка, из специальных форсунок постоянно распыляется вода. Таким образом, ресурс щетки проводится в идеальных для нее условиях: есть постоянная равномерная подача воды на стекло, отсутствуют абразивные частицы (пыль, песок) и поддерживается постоянная температура.

Штрафные баллы мы начисляли, оценивая качество очистки стекла при одинарном и двойном ходе. При потере качества очистки до недопустимого предела (больше 4 баллов) начислялись штрафные:

- потеря качества очистки после 100 тыс. циклов — 5 баллов;
- потеря качества очистки после 500 тыс. циклов — 1 балл;
- щетка допустимо очищает стекло после 500 тыс. циклов — 0 баллов.



Хорошие начальные параметры очистки, в большинстве случаев щетка очищает стекло на двойном ходе, но не любит мороз. На ресурс-

При проверке начального качества очистки не было ни одной щетки, которая бы полностью очищала стекло на ходе вверх, при двойном ходе ситуация несколько улучшается. Зимние условия – не для этих щеток: они замерзают, а от изопропилового спирта дубеет пластиковая накладка. На ресурсном тесте зафиксирована потеря качества очистки после 200 тыс. циклов.





Вадим Аскаров

Несмотря на то, что с рынка подержанных машин за последний год было сметено практически всё более-менее приемлемое, при желании еще можно найти неплохой вариант. Вот и нам удалось поймать удачу за хвост и отыскать вполне ухоженный экземпляр. Речь о Nissan X-Trail 2018 года (возможно, из последних партий дорестайлинговых машин третьего поколения) с пробегом 110 тыс. км. Автомобилем владел один хозяин, который обслуживал его только у официальных дилеров с использованием оригинальных технических жидкостей во время плановых ТО.

Под капотом кроссовера — топовый для российского X-Trail бензиновый мотор объемом 2,5 литра, развивающий 171 л.с. и работающий в паре с вариатором и полноприводной трансмиссией. Комплектация — максимальная: с панорамной крышей, всеми подогревами, камерами кругового обзора, «круизом» и многими другими опциями.

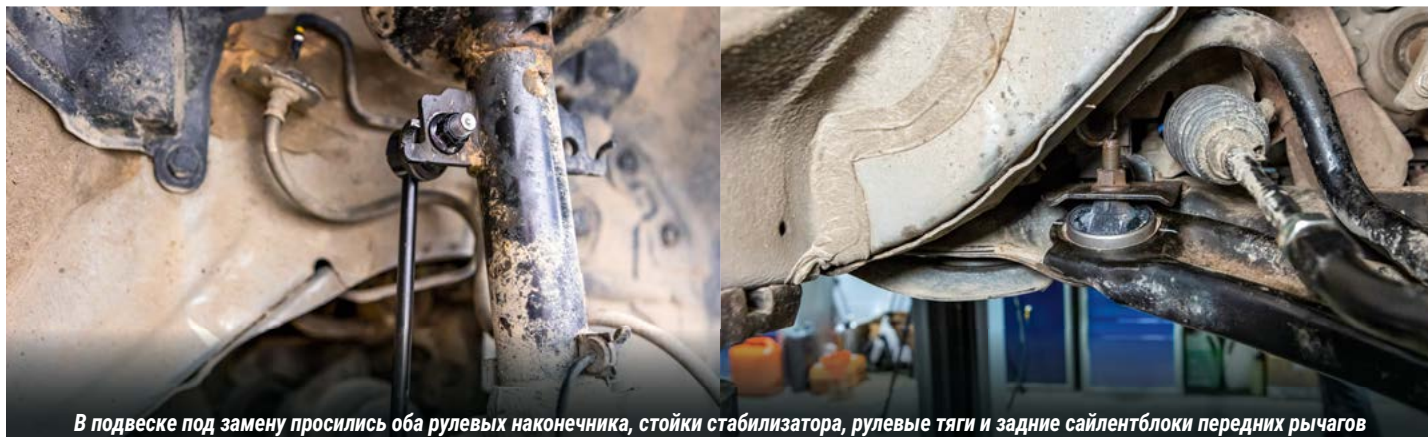
Несмотря на эксплуатацию в не самых щадящих условиях Санкт-Петербурга и Ленинградской области, кузов автомобиля

Подержанный «японец» вместо нового «китайца»

Если еще пару лет назад отечественные автомобилисты зачастую отказывались от покупки новых иномарок по причине завышенных цен и дилерских накруток, то сегодня даже у тех, кто может себе позволить новый автомобиль зарубежной марки, нет особого выбора, поскольку большинство мировых брендов покинуло наш рынок. Зато остались производители из Поднебесной, и некоторые из них постепенно обрастают суббрендами. Однако многие россияне все еще с прохладцей относятся к «китайцам» и предпочитают за сопоставимые деньги проверенных временем (пусть и подержанных) «японцев». Специально для них «Движок» решил провести эксперимент: выяснить на примере пятилетнего японского кроссовера, сколько будет стоить довести такую машину до состояния практически новой.

Чего ждать
от Nissan X-Trail
с пробегом
110 тыс. км





В подвеске под замену просились оба рулевых наконечника, стойки стабилизатора, рулевые тяги и задние сайлентблоки передних рычагов

пока еще не начал подвергаться коррозии. Также наш X-Trail не попадал в ДТП. На данный момент купить такой «однокозый» автомобиль с похожим пробегом и без участия в ДТП можно по цене от 2,1 до 2,3 млн рублей в зависимости от региона продажи.

Однако любой пятилетний кроссовер, даже если за ним очень хорошо следили, не может избежать хотя бы небольших технических проблем. Что именно потребует внимания в случае с Nissan X-Trail, мы и решили выяснить, заехав в мастерскую наших партнеров и проведя полную диагностику.

Как и ожидалось, ничего серьезного в этом автомобиле не обнаружилось. Все-таки мы говорим о глобальной модели бренда, которая продается на десятках рынков, а в Штатах X-Trail и вовсе занимал когда-то лидирующие позиции в рейтингах продаж в своем классе. Вряд ли это было бы возможно, если бы машина не отличалась надеж-



Запчасти, выбранные нами на замену изношенным: детали рулевого управления CTR, сайлентблоки Jikiu, тормозные диски и колодки Trialli

ностью. Проблем с основными узлами и агрегатами на момент диагностики не было: мотор, вариатор и полный привод работали в штатном режиме без признаков неисправностей. Хотя в данном случае стоит отметить, что сохранить такое состояние можно только путем своевременной замены жидкостей и обслуживания узлов и агрегатов. Про масло в двигателе и так все знают, но не стоит забывать и о замене трансмиссионного масла, а это вещь отнюдь не бюджетная. Такая процедура вместе с оригинальной жидкостью обойдется не меньше чем в 20 тыс. рублей.

А вот ходовая часть преподнесла больше сюрпризов. Стоит заметить, что за 110 тыс. км пробега с подвеской автомобиля практически ничего не делалось. Одна проблема выявилась при пробеге 45 тыс. и была устранена дилером по гарантии: вышел из строя рулевой наконечник. И мы смело можем назвать это слабым местом «Икс-Трейла»,



Таблица № 1. Стоимость запчастей и работ

Запчасть	Наш выбор, арт. — цена (руб.)	Стоимость оригинала, арт. — руб.	Стоимость работ, руб.
Рулевые наконечники	CTR CE0545L — 1083 CTR CE0545R — 1408	D86404BA0A — 8996 D85204BA0A — 9212	2447
Стойки стабилизатора	CTR CL0460L — 1232 CTR CL0460R — 1232	54668-1AA0E — 2854 54618-1AA0E — 2320	1700
Рулевая тяга (2)	CTR CR0507 — 1536 (3072)	D8521-4BA0A — 6657 (13 314)	0 (вместе с наконечниками)
Задние сайлентблоки передних рычагов (2)	Jikiu BH22071 — 1170 (2340)	54570-BB00A — 2663 (5326)	7140
Передние тормозные колодки	Trialli PF 1417 — 1860	D1060-4EA0A — 8013	2820
Передние тормозные диски	Trialli DF 140216 — 3826	40206-4BA0A — 13 396	
Задние тормозные колодки	Trialli PF 1424 — 1500	D4060-4CA0C — 6342	1140 + 770 (электрический стояночный тормоз)
ИТОГО	НАШ ВЫБОР — 17 553	ОРИГИНАЛ — 69 773	16 017

ведь, как выяснилось в ходе диагностики, он вновь требует замены! Точнее, теперь под замену просились оба наконечника...

Также жертвами наших дорог стали стойки стабилизатора, рулевые тяги и задние сайлентблоки передних рычагов. Кроме того, под замену шли передние колодки с дисками и задние колодки. Кто-то скажет, что это расходники и их некорректно учитывать как поломки, требующие незамедлительного вмешательства.

Но цель нашего эксперимента — довести японский кроссовер до состояния «как новый», чтобы он был сопоставим с китайским аналогом, а для этого мы просто обязаны были привести в рабочее состояние тормоза!

По завершении диагностики самое время выяснить, что же можно поставить вместо неисправных запчастей. Для чистоты эксперимента мы должны были потратиться на действительно качественные запчасти, ведь им придется конкурировать с оригинальными деталями. Обновить рулевые механизмы мы решили с помощью запчастей корейского бренда CTR. Задние сайлентблоки передних рычагов заменим на детали японской марки Jikiu. За безопасное торможение ответственным назначаем бренд Trialli.

Естественно, после всех процедур с подвеской обязательно нужно отрегулировать сход-развал. Кроме того, помимо работ, которые были проделаны с ходовой, мы посчитали необходимым провести плановое техобслуживание, чтобы довести

Таблица № 2. Стоимость работ и расходников в рамках планового ТО

Товар	Цена расходников, руб.	Стоимость работ, руб.
Масло моторное Nissan 5W-40	5830	550
Фильтр масляный	783	
Тормозная жидкость	1577	1450
Фильтр воздушный	1895	510
Фильтр салона	1855	1020
Защита картера (снятие/установка)		200
Сход-развал (две оси)		2550
ИТОГО	11 940	6280

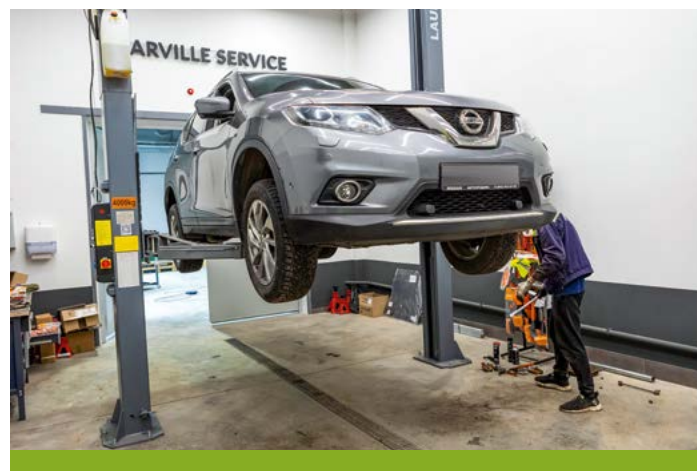
кроссовер до состояния «сел и поехал». Расходники решили использовать оригинальные, раз уж мы сравниваем подержанный X-Trail с новым автомобилем.

Таким образом, довести Nissan X-Trail 2018 года до состояния практически нового автомобиля, сравнимого (со всеми оговорками о пробеге и возрасте, конечно) с новым «китайцем», мы смогли, потратив на это в общей сложности **51 790 рублей**.

Каков итог?

Итак, можно ли рассматривать пятилетний Nissan X-Trail как альтернативу новому китайскому кроссоверу? С уверенностью отвечаем: да, можно! Ведь если повезет найти машину с одним аккуратным и ответственным владельцем, вы получите проверенный автомобиль с надежными агрегатами, который можно привести в состояние почти нового за вполне разумные деньги (по сравнению с ценой машины из салона).

К тому же, если мы внимательно посмотрим на состояние авто-



рынка, то поймем, что за сопоставимую сумму вряд ли можно найти китайский кроссовер того же класса. К примеру, даже если мы возьмем максимальную розничную цену (2,3 млн рублей), за которую можно купить аналогичный X-Trail, и добавим наши 51 790 рублей, то получим меньший по размерам кроссовер (вроде Haval Jolion) в средней комплектации с полным приводом либо в топовой комплектации, но уже только с передним приводом.

И это не говоря о том, что того же «Джюлиона» мощнее 150 сил не существует. Ближайший сопоставимый по размерам «китаец» наподобие Chery Tiggo 7 Pro даже в «базе» стоит значительно дороже, а полноприводной версии и вовсе пока нет на нашем рынке. Как говорится, выводы делайте сами...





CTR[®]



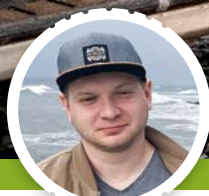
ПРОИЗВОДИМ ОРИГИНАЛ

Cordiant

Off-Road 2



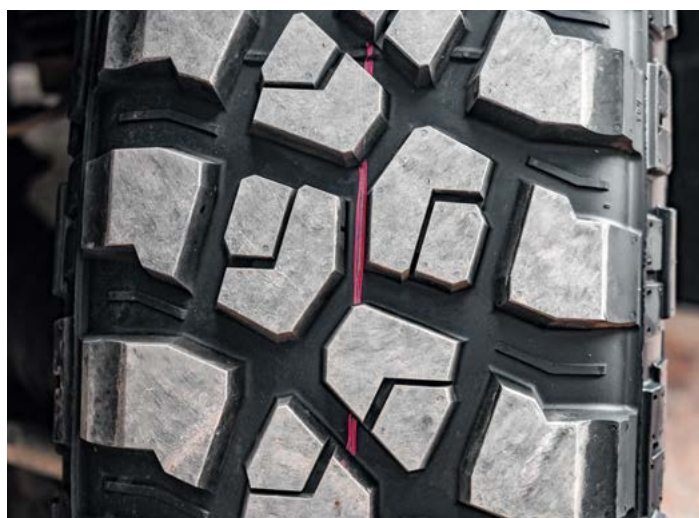
Для бездорожья
и не только



Вадим Аскаров

Когда речь заходит о внедорожных покрышках, большинство даже бывалых «джиповодов» с ходу вспоминают только пару-тройку всем известных марок с отнюдь не российской пропиской. А зря, ведь нашим производителям тоже есть чем порадовать любителей съехать с твердых дорог. Отечественный бренд Cordiant уже давно предлагает линейку шин Off-Road, которая вполне неплохо себя зарекомендовала, теперь же на рынок выходит новое поколение этой резины. Не растеряла ли шина Cordiant Off-Road 2 сильных сторон своей предшественницы и в чем она стала действительно лучше? Это мы выясняли на горных перевалах, а также асфальтовых магистралях солнечного Узбекистана.

Считать Off-Road 2 неким улучшением прошлой версии модели было бы не совсем корректно. В реальности второе поколение — это абсолютно новая



шина с новыми технологиями, но с прежним назначением. Это по-прежнему резина, которая должна удовлетворять потребностям автолюбителя в преодолении хотя бы среднего бездорожья, но при этом не свести его с ума на шоссе, ведь до бездорожья еще надо добраться по обычному асфальту.

Нововведений в шине действительно много: прежней осталась только глубина протектора, хотя его форма и расстояние между блоками значительно изменились. Как заявляют в «Кордианте», это привело к тому, что у резины значительно повысилась самоочищаемость, а также снизился уровень шума на асфальте.

Визуально в глаза сразу бросаются боковые блоки протектора, которые стали значительно более рельефными. Изменились и грунтозацепы, которые существенно упростили выезд из колеи. Поработали конструкторы и с беговой частью протектора шины, которая стала уже по сравнению с предшественницей. Теперь резина



гораздо быстрее «докапывается» сквозь грязь до твердого грунта. Боковая часть шины отныне более прочная — давление можно снизить до 0,5 бара для движения по бездорожью. Первое поколение нельзя было «сдуть» меньше чем до одного бара.

Расширилась и линейка типоразмеров. Cordiant Off-Road 2 предлагается в восьми популярных размерах. Хотя все еще есть вопросы по позиционированию на рынке: все-таки, чтобы привлечь действительно «джиперскую» аудиторию, стоит внедрить более «серьезные» размеры. В компании это тоже понимают, но парируют, что основные потребители этих покрышек — владельцы отечественных «Нив», УАЗов и прочих популярных в российской глубинке недорогих машин повышенной проходимости.

Естественно, главный вопрос, который возникает, когда слышишь название Off-Road 2: а можно ли на этом комфортно передвигаться по асфальту? А когда речь заходит о длительных перегонах по магистралям, то: не сведет ли водителя с ума шум глубокого протектора? Ответственно можно заявить, что нет. Путешествие по асфальтовой трассе от Ташкента до Самарканда (это свыше 300 км) оказалось вполне комфортным. И это с учетом того, что нашим средством передвижения был не отличающийся хорошей шумоизоляцией рабочий пикап Isuzu D-max, который здесь же, в Узбекистане, и собирают. Хотя отчасти невысокий уровень шума от покрышек на асфальте можно

объяснить повышенной шумностью 3,0-литрового турбодизеля машины: звук двигателя при каждом ускорении заглушал любые другие шумы в салоне.

Справедливости ради стоит отметить, что магистраль между двумя крупнейшими городами Узбекистана — отнюдь не эталон междугородной трассы. На некоторых участках хороший асфальт может неожиданно смениться классической чередой ям и ухабов, характерной для российской глубинки. Зато в таких условиях легко было оценить ударную прочность новой резины. Высокий профиль покрышки позволял вообще не останавливаться перед небольшими ямами и выбоинами, хотя вряд ли такая езда положительно влияет на общий ресурс шины. К управляемости на асфальте также претензий не нашлось. К экстремному маневрированию прибегать, к счастью, не приходилось, но попытки заставить шины визжать при резких маневрах потерпели неудачу.

Самое сложное было — понять, где же все-таки предел внедорожных возможностей

покрышек Cordiant Off-Road 2. С одной стороны, название явно намекает на хороший потенциал, но узнать, насколько корректно относить эти шины к классической категории М/Т, нам удалось далеко не сразу. По крайней мере, с тем, чтобы комфортно проехать по крупным камням и булыжникам, проблем не возникло. Да и автомобиль для таких поездок у нас был самый что ни на есть подходящий.

И все же максимально погрузить новые шины именно в ту среду, для которой они созданы, у нас так и не получилось. Найти горные тропы, по которым смогут двигаться только хорошие «рамники», проблемы не составило, вот только даже горная местность Узбекистана не изобилует осадками, и отыскать действительно раскисшую колею (как в каком-нибудь непроходимом болотистом лесу Северо-Запада России) нам не удалось. А со всеми сухими подъемами и даже глиняно-песчаными оврагами Off-Road 2 справлялись играючи.

Хотя в паре мест все-таки было решено сравнить давление

до максимально низкого. Но сделано это было скорее из исследовательского интереса, нежели в силу насущной необходимости. Зато в надежности такого метода преодоления бездорожья нам вполне удалось убедиться.

Каков итог?

По результатам нашего отнюдь не однодневного теста можно с уверенностью сказать, что Cordiant Off-Road 2 обладает весьма неплохой живучестью и износостойкостью. Да, кто-то скажет, что ресурс за пару-тройку дней не определишь, но вряд ли кто-то из купивших эту резину за свои кровные так бы с ней обошелся. Журналистам обычно неведом страх (может быть, к сожалению) пробить колесо об острый край выбоины или порезать боковину, преодолевая ходом каменистый подъем, но за все дни теста ни один из десятка экипажей так и не прибег к помощи домкрата и «баллонника».

Новое поколение шин Cordiant Off-Road точно не стало хуже. Все основные характеристики улучшились, но при этом покрышки получили значительное количество улучшений по части комфорта на асфальте. Так что можно ожидать, что эта модель не просто удержит свои позиции на рынке, но и привлечет новых покупателей, которые смогут убедиться, что и отечественные шинники могут предложить хороший вариант любителям съехать с асфальта.





Роман Зубко



Летние модели
мировых брендов,
доступные
к сезону-2023

Российский РЫНОК ШИН

Весна постепенно вступает в свои права, а это значит, что приходит время сезонной смены шин с зимних на летние. Но если раньше подобная процедура не требовала особых затрат сил и нервов, то в нынешнем сезоне, на фоне кризиса, связанного с уходом с нашего рынка целого ряда мировых брендов, простая «переобувка» может превратиться в нетривиальную задачу! Журнал «Движок» решил выяснить, какие модели летних шин от ведущих мировых производителей доступны в России к летнему сезону 2023 года.

В основу нашего мини-исследования рынка был положен, во-первых, опрос представителей шинных брендов, продолжающих работу в России, а во-вторых — поиск в интернете на самых крупных онлайн-площадках по продаже автомобильных покрышек. В интернет-магазинах мы искали модели двух весьма популярных типоразмеров: 185/65 R15 и 205/55 R16. Первый широко распространен среди седанов класса B, второй — среди широкого спектра автомобилей гольф-класса.

В процессе поиска на онлайн-площадках мы включали (если это было возможно) опцию «Забрать сегодня» и не проверяли наличие найденных покрышек в обычных магазинах сетей. Не узнавали мы и цены на указанные шины, так как они могут меняться в зависимости от текущего спроса.

Continental

На протяжении года (с марта 2022-го по апрель 2023-го) концерн Continental несколько раз (как минимум дважды) приостанавливал работу своего шинного завода под Калугой, а затем возобновлял ее. В конце марта нынешнего года в пресс-службе «Континентал Тайрс Рус» обозревателю «Движка» сообщили, что к сезону-2023 на российском рынке доступна широкая линейка шин марок Continental, Gislaved и Matador, выпускаемых на калужском предприятии. Продаются они через торговые сети российских дистрибьюторов компании.

Continental
Matador MP47 Hectorra 3Continental
ContiPremiumContact 5

К примеру, по словам представителя российского пресс-офиса Continental, у дилеров в РФ доступны такие модели шин Matador, как MP47 Hectorra 3 (для легковых автомобилей), MP82 Conqueror 2 (для кроссоверов), MP72 Izzarda A/T (всесезонная шина для внедорожников), а также модели для легких коммерческих автомобилей: MPS330 Maxilla 2 и MPS125 Variant.

Кроме того, в России продолжают продаваться шины марки Continental. В актуальной летом 2023 года линейке представлены такие модели, как ContiPremiumContact 5 для легковых автомобилей, ContiCrossContact LX2 и ContiCrossContact LX Sport

для кроссоверов, а также CrossContact ATR для «серьезных внедорожных условий».

От себя добавим, что, задавшись целью, в крупных сетевых магазинах можно найти и другие модели шин Continental. В частности, в типоразмере 205/55 R16 доступны EcoContact 6, а также ContiPremiumContact 6.

Goodyear и Dunlop

Шинный концерн Goodyear прекратил поставлять шины в Россию весной прошлого года. С тех пор официальных заявлений производителя о возобновлении деятельности на нашем рынке не было. Собственного производства в РФ



Goodyear EfficientGrip Performance 2



Dunlop SP Sport Maxx

концерн не имел — шины брендов Goodyear и Dunlop (последний принадлежит американскому концерну) для нашего рынка выпускались в Восточной Европе: в Польше и Словакии.

Несмотря на официальное прекращение поставок, летние шины обоих брендов найти у нас все еще можно. Например, в типоразмере 205/55 R16 продаются Goodyear EfficientGrip Performance 2 и Dunlop SP Sport Maxx.

Bridgestone

В середине марта 2022 года в руководстве Bridgestone объявили о приостановке деятельности в России, а с 18 марта прекратил работу расположенный в Ульяновской области завод компании. Свое решение производитель объяснял тем, что «компания сталкивается



Bridgestone Turanza T005

с серьезными проблемами, вызванными перебоями в цепочках поставок и логистике, волатильностью национальной и иностранной валют, которые серьезно сказываются на возможности обеспечить стабильное производство в России».

Прошлой осенью японский производитель объявил о намерении полностью уйти с российского рынка. «В условиях неопределенности и сохраняющихся сложностей в цепочке поставок Bridgestone объявляет о запуске процесса поиска локального покупателя своих активов в России», — сообщала в конце октября пресс-служба компании.

Тем не менее шины японской марки все еще есть в продаже в нашей стране. Так, в распространенном в гольф-классе типоразмере 205/55 R16 продавцы могут предложить автовладельцам модели Turanza T001 и T005, а также Potenza Sport.

Nokian Tyres

В докризисную эпоху финский концерн Nokian Tyres инвестировал весьма и весьма солидные средства в развитие собственного производства в России: завод во Всеволожске Ленинградской области обеспечивал компании порядка 82% ежегодного объема выпуска продукции. В руководстве предприятия до последнего пытались найти формат продолжения его работы в РФ, однако крест на подобных планах поставил прямой запрет ЕС на поставки шин из России в Европу.

Российские активы Nokian Tyres в итоге выкупила компания «Татнефть». Под каким брендом



Nokian Hakka Blue 3



Nokian Nordman SZ2

теперь будут выпускаться шины на всеволожском заводе, в каком объеме и когда ждать перезапуска предприятия, официально пока не сообщается. В пресс-службе нефтяной компании на наш запрос о комментарии не ответили.

Вместе с тем еще в середине марта, по информации «Движка», завод Nokian Tyres в Ленобласти продолжал работать и выпускал шины для рынков РФ и стран СНГ. В магазинах они есть: владельцам седанов класса B (с покрышками размерности 185/65 R15) продавцы могут предложить такие модели, как Nokian Hakka Green 3 и Nordman SX3; владельцы машин гольф-класса (с шиной размером 205/55 R16) могут рассчитывать, помимо упомянутых моделей, на Nokian Hakka Blue 3 и Nordman SZ2.

Michelin

В середине марта в руководстве Michelin объявили о том, что группа «приостанавливает свою промышленную деятельность в России и поставки на территорию страны». Производство покрышек на заводе компании в подмосковном Давыдове было поставлено на паузу до специального объявления. Дальнейшие решения руководства Michelin тогда обещало принимать «исходя из развития ситуации», и, наверное, главное из них было принято в середине прошлого лета: компания объявила, что уходит из России и готовит к продаже свои локальные активы в связи с тем, что возобновление производства в РФ является «технически невозможным»,



Michelin CrossClimate 2



Michelin Primacy 3

в частности из-за нарушений цепочек поставок на фоне общей неопределенности.

Тем не менее в продаже на российском рынке шины французской марки все еще есть. Например, в типоразмере 185/65 R15 доступна модель CrossClimate 2 (шина для межсезонья для стран и регионов с относительно теплым климатом), а в типоразмере 205/55 R16 есть еще и классические летние модели Primacy 3 и Energy XM2+.

Pirelli

От брендов, ушедших из России, вновь возвращаемся к тем, кто от нас не уходил. Одним из таких является Pirelli: как сообщили «Движку» в пресс-службе компании, оба российских завода Pirelli (в Кирове и Воронеже) продолжают работу. Неудивительно, что покрышки марок Pirelli и Formula есть в наличии в крупных сетевых магазинах.



Pirelli Cinturato P7



Pirelli Cinturato All-Season SF



Для седанов класса B, например, можно найти такие модели, как всепогодная Pirelli Cinturato All-Season SF, а также летние Formula Energy и Pirelli Cinturato P1 Verde. В типоразмерах, подходящих для машин гольф-класса, доступны и указанные выше шины, и летняя модель Cinturato P7.

Yokohama

В конце марта 2022 года компания Yokohama вынуждена была приостановить производство шин на своем заводе в Липецкой области в связи с нарушениями в цепочках поставок. Спустя 4,5 месяца предприятие возобновило работу — после того как были налажены поставки каучука, как заявляла пресс-служба администрации Липецкой области.



Yokohama BluEarth-A AE-50



Formula Energy

«Кроме того, рассматривались возможности взаимодействия с российскими и зарубежными компаниями из дружественных стран по поиску новых поставщиков сырья, а также варианты выстраивания логистических путей», — отмечали также в областной администрации.

Летние покрышки бренда на момент подготовки этого материала были доступны в продаже в России: в типоразмере 205/55 R16 легко можно было найти модели Yokohama BluEarth-A AE-50 и BluEarth-ES ES32.

Hankook

Компания Hankook никаких официальных заявлений по поводу своей работы в России не делала — и тем более не «хлопала дверью». Кроме того, в начале марта прошлого года министерство торговли, промыш-



Hankook Kinergy 4S2 H750



Hankook Ventus Prime3

ленности и энергетики Южной Кореи объявило о достигнутых договоренностях с властями США о том, что американские санкции, введенные в отношении России, не будут распространяться на автомобили, смартфоны и другие потребительские товары южнокорейского производства.

Посему — шины Hankook по-прежнему доступны в нашей стране. В частности, в популярном среди машин класса B типоразмере 185/65 R15 есть такие модели, как всепогодные Kinergy 4S2 H750 и летние Ventus Prime3. Они же продаются и в типоразмере 205/55 R16 для автомобилей гольф-класса.

Kumho

Еще одна южнокорейская компания — Kumho — из России официально также не уходила, по-

этому на нашем рынке представлен весьма широкий диапазон моделей бренда. Так, например, владельцы седанов класса B смогут приобрести шины Kumho Ecowing ES01 KH27 и Ecsta HS52. Для машин гольф-класса выбор шире: помимо Ecsta HS52, доступны Ecsta PS31 и Ecsta PS71, а также Ecowing ES31.



Kumho Ecsta PS31



Kumho Ecsta HS52

Каков итог?

Судя по текущей ситуации на российском шинном рынке, в докризисную эпоху продавцы и дистрибьюторы и впрямь накопили весьма существенные складские запасы шин мировых брендов. Как иначе объяснить тот факт, что в продаже по-прежнему доступны даже покрышки тех производителей, что полностью прекратили работу в России?

Однако самый интересный вопрос — что будет дальше, когда запасы эти иссякнут по причине того, что они конечны, а ушедшие бренды к нам не вернутся? Вопрос из серии «Знал бы прикуп — жил бы в Сочи!». С наибольшей долей вероятности покрышки, выпускаемые компаниями, покинувшими российский рынок, будут поставляться к нам и дальше — по схеме параллельного импорта. Но не в тех, что прежде, объемах и по более высоким ценам. Попытаются насытить наш рынок и китайские производители — естественно, тоже не в убыток себе. Так что, как говорится, «не прячьте ваши денежки»!

Стабилизаторы **FEBEST**



КАЧЕСТВО

производятся в строгом соответствии спецификации оригинальных запчастей

БЕЗОПАСНОСТЬ

обеспечивают увеличенную угловую жесткость, минимальный поперечный крена кузова и максимальную стабильность при разгоне и торможении

КОМФОРТ

позволяют легко управлять автомобилем в поворотах

ГАРАНТИЯ **2** ГОДА или **40.000** КМ ПРОБЕГА



LUZAR расширил линейку радиаторов для коммерческой и специальной техники

В списке новинок — масляные радиаторы, радиаторы охлаждения и интеркулера для автобусов, самосвалов, тракторов и экскаваторов.

Представители бренда LUZAR сообщили об очередном расширении ассортимента. На этот раз в каталоге появились радиаторы для отечественных автобусов и самосвалов, а также иностранной спецтехники.

В частности, для заказа со склада стал доступен фирменный радиатор охлаждения для карьерных самосвалов БелАЗ 7548/7545/7540, оснащенных 22,3-литровым дизелем ЯМЗ-240 (360 л.с., 1275 Нм). Новая запчасть (арт. LRC 0673) доступна в розницу за 73 140 рублей.

Еще один радиатор охлаждения LUZAR предлагает для обслуживания тракторов John Deere 235R, 8260R, 8285R, 8310R (арт. LRC 3124). Розничная цена — 127 200 рублей. Линейку радиаторов охлаждения для экскаваторов расширили модели для New Holland B110/B115/LB110/LB115/Case 580/590/695 (арт. LRC 3123; 58 300 рублей) и Komatsu WB93R/S-5; WB97R/S-5 (арт. LRC 3117; 111 300 рублей).

Еще две новинки в фирменном каталоге LUZAR — это масляный радиатор для автобусов «Волжанин-5270» и «Волжанин-6271» (арт. LRC 1304; 12 360 рублей), а также радиатор интеркулера для экскаваторов-погрузчиков Komatsu WB93R/S-5E0 и WB97S-5E0 (арт. LRC 3101; 42 900 рублей) ■



Российский рынок грузовиков по итогам марта вырос в полтора раза

Агентство «Автостат» опубликовало мартовскую статистику регистраций новых грузовых автомобилей.

В первом месяце весны на первичный учет встали 11 292 грузовика, следует из данных агентства. Это на 51,3% больше, чем в марте прошлого года. Лидерство на восстанавливающемся рынке сохраняет КАМАЗ (2908 ед., +12,8%), однако его доля за год упала с 44,7 до 25,8%.

На втором месте по итогам марта Sitrak (1591 ед.), на третьем — Shacman (Shaanxi) (1470 ед., +438,5%). В первую пятерку вошли еще два производителя из Поднебесной: FAW (998 ед., +939,6%) и Howo (768 ед., +464,7%).

Продажи падают не только у КАМАЗа, но и у других российских брендов. ГАЗ на шестой строчке с 594 проданными грузовиками (-4,5%), «Урал» — девятый с результатом 403 машины (-33,8%). Седьмую строчку по итогам месяца занял MAZ (571 ед., +17,7%), восьмую — Foton (411 ед.), десятую — JAC (309 ед., +53,7%).

Пятерка бестселлеров за месяц не изменилась. Самым продаваемым остается семейство Sitrak C7H (1591 ед.), на втором месте самосвал FAW CA3310 (759 ед., +1388,2%), на третьем — вездеход-старожил КАМАЗ-43118 (753 ед., -9,7%), на четвертом — самосвал КАМАЗ-65115 (694 ед., +14,5%), на пятом — Shacman (Shaanxi) SX3318 (639 ед., +455,7%).

Шестое место занял Shacman (Shaanxi) SX3258 (530 ед., +273,2%), следом расположились Howo T5G (521 ед.) и «ГАЗон Next» (404 ед., -6,3%). Foton BJ 4189 (392 ед.) поднялся на девятую строчку, а десятым стал тягач КАМАЗ-5940 (237 ед., -64,1%) ■

УАЗ начал выпуск хлебных фургонов на базе «Профи»

На Ульяновском автозаводе стартовало серийное производство развозных грузовиков «Профи» с надстройкой для перевозки хлебобулочных изделий.

Новая модификация доступна как с полным приводом, так и с задними ведущими колесами с двускатной ошиновкой. 2,7-литровый двигатель ЗМЗ-409051 (150 л.с., 235 Нм) работает в связке с 5-ступенчатой «механикой» китайского концерна BAIC. Также для заказа доступна пропан-бутановая версия с мотором ЗМЗ-409052 (143 л.с., 228 Нм).

Машины оснащены сварным стальным каркасом, который изнутри обит 4-миллиметровой фанерой. Внутри предусмотрены направляющие для 112 лотков и система естественной вентиляции. Каждая из четырех боковых дверей оснащена запорными устройствами врезного типа и может открываться на угол до 120°.

Цены на «хлебную» модификацию «полуторки» начинаются с 1 млн 815 тыс. рублей за версию с двускатной ошиновкой. Полноприводный вариант оценен в 1 млн 823 тыс. рублей. Штатно предусмотрены антиблокировочная система, сигнализация и блок ЭРА-ГЛОНАСС, в списке опций — блокировка заднего дифференциала (48 тыс. рублей) и цвет «металлик» (15 тыс. рублей).

В пакет «Комфорт» за 68 тыс. рублей входят передние ПТФ, лобовое стекло с подогревом, кондиционер с охлаждаемым перчаточным ящиком, водительское кресло с регулировкой по высоте, двухместное пассажирское сиденье (все — с подогревом), круиз-контроль и прикуриватель ■



ZF запустил серийное производство электропривода CeTrax lite нового поколения



На предприятии концерна ZF в немецком Фридрихсхафене стартовало серийное производство нового поколения центрального электропривода CeTrax lite для легких коммерческих автомобилей.

Как сообщает пресс-служба концерна, система привода CeTrax lite может быть установлена как на автомобили традиционной конструкции, так и на машины на полностью электрической тяге. Основными сферами применения электромобилей с новым приводом в ZF называют городскую развозку товаров и доставку на «последней миле».

Привод CeTrax lite разработан для коммерческих автомобилей полной массой до 7,5 тонны; он развивает пиковую мощность 150 кВт (204 л.с.) и максимальный крутящий момент 1500 Нм. Узел, как отмечают в ZF, отличается компактным дизайном, что оставляет инженерам-компоновщикам больше места для установки других компонентов электросистемы и батарей.

Модуль CeTrax lite представляет собой полностью интегрированную систему, объединяющую в одном корпусе электромотор, 1-ступенчатую трансмиссию и силовую электронику. Общий вес модуля — около 120 кг.

Как сообщают в ZF, концерн уже получил целый ряд заказов на модуль CeTrax lite от автопроизводителей из Азии и Северной и Южной Америки. Одним из первых покупателей стала компания Isuzu, которая будет использовать этот электропривод на малотоннажниках Elf EV ■

FAW представил в России новый тягач

В российском представительстве компании FAW объявили о начале продаж на нашем рынке нового тягача марки — FAW J7.

Автомобиль, как сообщает пресс-служба компании «ФАВ — Восточная Европа», оснащается 550-сильным двигателем, развивающим 2300 Нм в диапазоне от 1000 до 1600 об/мин. Агрегатируется мотор с автоматической коробкой передач.

Первоначально новый J7 станет поставляться в РФ в единственной комплектации, в которую входят высокая кабина (высота от пола до потолка — 2 м), водительское сиденье с обогревом, вентиляцией и пневмоподушкой, передние и задние дисковые тормоза, а также комплекс систем безопасности и помощи водителю, включая системы поддержания курсовой устойчивости, контроля рядности движения, предупреждения об опасности лобового столкновения и т. д.

Новый FAW J7 выпускается в Китае, на мощностях основного предприятия компании в г. Чаньчунь. Автомобиль уже доступен в России; на нашем рынке, как отмечают в представительстве FAW, это «долгожданная новинка».

«Это долгожданная новинка, поскольку сейчас наблюдается большой дефицит машин такого класса, — заявил директор департамента продаж грузовых автомобилей ООО «ФАВ — Восточная Европа» Андрей Попов. — Мы ожидаем, что в 2023 году на тягачи J7 придется порядка 20% общего объема продаж грузовиков FAW в России. Вывод на рынок новой модели позволит расширить нашу продуктовую линейку и увеличить популярность автомобилей бренда FAW в РФ» ■



Продажи новых LCV в марте сократились почти на 20%

Агентство «Автостат» опубликовало статистику продаж легких коммерческих автомобилей в марте 2023 года. За минувший месяц на учет встал 7101 автомобиль, что на 19,6% меньше, чем в марте 2022-го.

ГАЗ остается безоговорочным лидером сегмента (4171 ед., +9,3%) с долей рынка 58,7% (год назад было 43,3%). На второй строчке снова УАЗ (1288 ед., +5,7%), а вот коммерческие «Лады» пока продаются значительно хуже (405 ед., -64,7%), ведь на конвейер в Тольятти их вернули через несколько месяцев после «леговушек».

Замкнули первую пятерку Ford (278 ед., -77,0%) и Hyundai (216 ед., -16,3%), дилеры которых держатся на плаву за счет старых запасов и — в случае с Hyundai — параллельного импорта. В десятку самых продаваемых брендов также попали «Соллерс» (209 ед.), Mercedes-Benz (152 ед., +9,4%), JAC (82 ед.), Volkswagen (63 ед., -75,1%) и Dongfeng (52 ед.).

Среди моделей по-прежнему нет равных «ГАЗели Next» (2340 ед., +11,4%), которая везет на себе треть российского рынка LCV. Следом расположилась обычная «ГАЗель» (554 ед., -26,7%), которая по итогам марта опередила уазовскую «буханку» (534 ед., -19,8%). В топ-5 также вошли «Соболь» (533 ед., +15,4%) и УАЗ «Профи» (320 ед., +56,9%).

Среди десяти самых популярных моделей также оказались коммерческие модификации Lada Granta (283 ед., +177,5%), Ford Transit (277 ед., -77,1%), «Соболь» с грузовой платформой (198 ед., +32,9%), Hyundai Staria (198 ед., -2,9%) и «Соллерс Атлант» (187 ед.) ■

Стала известна дата начала продаж малотоннажников КАМАЗ «Компас-5» и грузовиков «Компас-6»

Как сообщили представители компании «Тракс Восток Рус», которая является официальным дистрибьютором «Компасов», продажи новых средне- и малотоннажников начнутся в мае 2023 года.

Полная масса «Компаса-5» составит 3490 кг, «Компаса-6» — 5600 кг. Длина колесной базы — 2850 и 3365 мм соответственно. Прежде, напомним, КАМАЗ планировал выпустить на рынок 5,5-тонную машину (изначально именно для нее было зарезервировано имя «Компас-5») во втором полугодии 2022-го, а малотоннажник «Компас-3» — только в конце 2023-го.

Оба новых «Компаса» будут оснащаться 2,2-литровыми четырехцилиндровыми дизелями с кодовым названием КАМАЗ-580.10-120 мощностью 122 л. с. По слухам, это будет локализованный в Набережных Челнах мотор все той же компании JAC.

Двигатель будет агрегатироваться с 5-ступенчатой «механикой», в то время как у моделей «Компас-9» и «Компас-12» с моторами Cummins 3.8 на одну передачу больше. Еще одним отличием от «старших» грузовиков станет гидравлическая тормозная система вместо пневматической. В «Тракс Восток Рус» сообщают, что со временем палитру силовых установок и коробок передач «младших» версий «Компаса» планируется расширить ■



«РИАТ» выпустил новый мусоровоз на шасси КАМАЗ

Компания «РИАТ», официальный партнер Камского автозавода, разработала и произвела новый мусоровоз с задней загрузкой на двухосном шасси КАМАЗ.

Модель «РИАТ-Эко» получила 16-кубовый кузов с загрузочной ванной и пресс-плитой из износостойкой стали, сообщает пресс-служба КАМАЗа.

Адаптировать автомобиль под различные условия эксплуатации позволяет система прессования отходов с коэффициентом до 6:1. Дополнительно модель оснащена порталом грузоподъемностью 4 тонны для выгрузки «лодочек» объемом 8 куб. м; захват контейнера универсален. Задний электрический пульт получил улучшенный дизайн и функцию защиты от воды; кнопки управления расположены глубоко в борту кузова.

Панель управления для разгрузки приемной ванны установлена позади кабины со стороны водителя — последнему, таким образом, нет необходимости обходить машину при ее выгрузке на полигоне.

Двухосное шасси КАМАЗ-53605, как отмечает компания-разработчик, делает новый мусоровоз маневренным и универсальным — машина подходит для работы как в городе, так и в сельской местности.

Новый мусоровоз уже прошел испытания в реальных условиях в городских кварталах Набережных Челнов и, как заявляют разработчики, «доказал свою эффективность в сборе мусора». Новинка полностью готова к эксплуатации ■

Continental и HERE Technologies ограничат скорость Iveco умной телематикой

Немецкий концерн Continental продолжает помогать Iveco вписываться во все более жесткие нормы Евросоюза.

Год назад в тахографах Iveco появилось телематическое ПО TIS-Web разработки Continental, которое отслеживает данные о стиле вождения, нарушениях ПДД и расходе топлива, однако в июле 2022 года власти ЕС приняли новый закон о необходимости оснащать грузовики электронной системой ограничения скорости ISA (Intelligent Speed Assistance).

При этом все приобретенные после вступления изменений в силу малотоннажники и грузовики необходимо будет оснастить системой ISA до 7 июля 2024 года, следует из документа.

Поэтому во все грузовики и малотоннажники Iveco с нынешнего года будет зашита новая версия системы обмена данными Continental eHorizon со встроенными картами HERE Technologies.

Американо-голландская компания занимается разработкой картографического контента, а ее сервисы, как уточняют представители Continental, будут использоваться не только для принудительного ограничения скорости на базе данных спутниковой навигации.

Например, в картах HERE Technologies учтены перепады высот и крутизна поворотов, что позволит электронике снижать скорость заранее, а затем разгонять машину до установленного ограничителя на прямых. Карты можно обновлять как через облачные сервисы Iveco, так и подключив USB-носитель с новой версией файла в автосервисе ■



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





Сегмент дорожно-строительной техники в условиях кризиса

Все о новинках бренда UMG



Сергей Жуков

В преддверии выставки «СТТ Ехро 2023» компания «ОМГ Строительно-дорожные машины» (производитель строительно-дорожной техники бренда UMG) организовала показ своих новинок на полигоне МАДИ. Обозреватель «Движка», принявший участие в презентации, рассказывает, что нового предложит бренд UMG своим клиентам в 2023 году.

Импортозамещение на марше

Предваряя показ новой техники, топ-менеджеры «ОМГ

Строительно-дорожные машины» обрисовали общую ситуацию в группе компаний и рассказали о направлениях, на которых будут сосредоточены основные усилия. Не так давно бренд UMG предпринял целый ряд шагов по расширению линейки производимой им техники. Так, в 2021 году в производство был запущен телескопический погрузчик, более 80% потребителей которого — сельхозпроизводители. В этом году в периметр группы компаний вошел «Брянский тракторный завод» — производитель шарнирно-сочлененной техники.

Для UMG нынешний год, по заявлению топ-менеджеров, станет знаковым. Запланировано не только расширение

номенклатуры выпускаемой техники, но и запуск всей гаммы новых моделей. Кроме того, 2022-й привел к смене поставщиков комплектующих, а также организации собственных производств — тотальному импортозамещению и сотрудничеству с дружественными странами.

В частности, заявленный в начале года гусеничный экскаватор локализован уже практически полностью (с долей на уровне 85–90%), за исключением гидравлики. Машина полностью отвечает федеральным требованиям, что позволяет участвовать в тендерах на закупку по ФЗ РФ № 44. Кстати, работы по локализации гидравлики идут полным ходом. Гидроцилиндры уже лока-

лизованы, на очереди — другие компоненты этой категории.

Достижение в мае-июне необходимых показателей по локализации фронтального погрузчика создаст условия для его соответствия требованиям все того же 44-го закона. Автогрейдеры уже локализованы на 100%. Итак, новинки...

Автогрейдер тяжелого класса ДЗ-250

Машина производится на предприятии «Челябинские строительно-дорожные машины», которое входит в Группу ОМГ. Грейдер приходит на замену модели ДЗ-98. Полноприводный автогрейдер предназначен для выполнения большого объема



Автогрейдер тяжелого класса ДЗ-250

энергоемких землеройно-профилировочных работ в сложных дорожных условиях на грунтах до IV категории включительно. Применяется в железнодорожном, аэродромном, мелиоративном, ирригационном и гидротехническом строительстве.

Конструкция автогрейдера предусматривает широкий перечень выполняемых работ: это устройство в грунтовом полотне корыта под основание дороги; перемещение грунта в насыпь; разравнивание насыпного грунта и инертных материалов; пла-

нировка поверхности, в том числе больших территорий; перемещение инертных материалов со стабилизирующими добавками при смешивании их на дороге; рыхление грунта и изношенных дорожных одежд; а также очистка дорог и территорий от снежных заносов, устройство путей.

Масса автогрейдера — 21 тонна. Максимальное тяговое усилие в режиме полного привода составляет 14 тс. В качестве силовой установки задействован двигатель ЯМЗ-238НД3 мощностью 235 л.с. при 1700 об/мин. В трансмиссии предусмотрено отключение переднего моста при движении по ровным поверхностям. Повышен уровень

безотказности модернизированной КП. Транспортная скорость возросла до 45 км/ч.

Новая кабина автогрейдера соответствует требованиям безопасности FOPS и ROPS. Она обеспечивает полный визуальный контроль рабочей зоны и комфортные условия для оператора. Капотная система с откидными панелями предо-

ставляет удобный доступ к точкам обслуживания.

Емкость топливного бака увеличена до 500 литров, что позволяет работать до двух смен без дозаправки. Автогрейдер может оснащаться автоматическими системами нивелирования 2D и 3D.

Автогрейдер среднего класса АГ-140

Этот автогрейдер появился в результате модернизации модели ГС-14 — наиболее востребованного грейдера на рынках России и СНГ. Машина может выполнять большой спектр землеройно-профилировочных работ: всезонное содержание автодорог; очистку дорог от снега; летнее



Автогрейдер среднего класса АГ-140



Фронтальный погрузчик WL50



содержание обочин, кюветов, откосов; строительство и благоустройство.

В результате модернизации машина приобрела новые потребительские качества. Так, применение шарнирно-поворотной рамы с углом поворота на 22 градуса и наклона колес переднего неприводного моста на угол до 18 градусов позволяет автогрейдеру уверенно работать на склонах.

Масса автогрейдера увеличилась до 14,2 тонны. Максимальное тяговое усилие также возросло и составляет 9 тс. В качестве силовой установки используется двигатель ЯМЗ-236Г-16 мощностью 150 л.с. при 1700 об/мин.

Полноповоротный грейдерный отвал обеспечивает высокие технологические возможности автогрейдера. Зубчатый венец внешнего зацепления в поворотном круге тяговой рамы позволяет изменять положение грейдерного отвала под нагрузкой. Новый карданный привод усовершенствованного тандемного гидронасоса повышает надежность машины.

Обновленная кабина автогрейдера соответствует требованиям безопасности FOPS и ROPS. Новые органы управления рабочим оборудованием — короткие рычаги с малым ходом — установлены на регулируемой рулевой колонке. Капотная схема с откидными панелями и лючками обеспечивает удобный доступ к точкам обслуживания. Новый

топливный бак увеличенного объема — теперь с удобной заправкой с уровня земли.

Фронтальный погрузчик WL50

Модель представляет собой плод сотрудничества с одной из дружественных России стран. Пока речь идет о контрактной сборке, но в ближайшее время предполагается наладить полноценное производство со степенью локализации, позволяющей войти с ним в программу поддержки от Минпромторга, в том числе с возможностью участия в тендерах на закупку по ФЗ РФ № 44.

Эта универсальная машина предназначена для погрузки сыпучих и кусковых материалов, земляных работ на грунтах I и II категории с выгрузкой грунта



в отвал или в транспортные средства, планировки площадок, перемещения сыпучих материалов на небольшие расстояния, а также строительно-дорожных, монтажных и телеажных работ.

Грузоподъемность погрузчика составляет 5 тонн, объем ковша — 3 куб. м. Высота погрузки — 3,2 м. Вывальное усилие — 3200 кН. Погрузчик оснащается двигателем Weichai WD10G220E23 мощностью 220 л.с. при 2000 об/мин.

Трансмиссия — с приводом на четыре колеса, коробка передач — гидромеханическая. Максимальная скорость перемещения при движении вперед — 40 км/ч, назад — 15 км/ч. Тормозная система — двухконтурная.

Если машина работает в ограниченном по высоте пространстве, то можно воспользоваться функцией «Ограничения максимальной высоты выгрузки». Для планировки площадок или уборки снега предусмотрена функция «Плавающее положение ковша». Для быстрого и удобного обслуживания точки смазки заливные горловины топливного и гидравлического баков доступны с уровня земли. А для доступа к силовой установке и системе охлаждения в капотной системе предусмотрены откидные панели.



Гусеничный экскаватор серии E225C/NC

Полноповоротный одноковшовый гидравлический гусеничный экскаватор E225 в исполнениях с «широким» гусеничным ходом С и «узким» NC предназначен для следующих видов работ: разработки не мерзлых грунтов I–IV категорий и предварительно разрыхленных скальных и мерзлых грунтов (при величине кусков не более 400 мм); выполнения различных видов земляных работ на строительных площадках гражданского, промышленного и дорожного строительства: рытья котлованов, траншей, каналов, погрузки сыпучих материалов, пород и грунтов в авто- и железнодорожный транспорт. Экскаватор оснащается ковшом

различного объема (от 0,65 до 22 куб. м) и назначения, рукоятками различной длины, а также различными сменными видами рабочего оборудования, в том числе активными: гидромолотами, грейферами, вибропогрузателями, кусторезами и т. п.

Гусеничная тележка выполнена с учетом высоких нагрузок. Стандартная ширина гусеницы — 500 мм. Клиренс — 400 мм. Металлоконструкции изготовлены с применением высокопрочных легированных сталей. Гидроцилиндры рабочего оборудования — с демпферами.

Глубина копания у E225C — до 7,44 метра. Максимальный радиус копания — более 10 метров. Усилие копания ковшом — более 163 кН. Экскаватор оснащен силовой установкой ЯМЗ-53416-АО1 мощностью 180 л.с. при 1950 об/мин, отвечающей экологическим требованиям Tier 3 (стандартное оснащение). По заказу он может быть укомплектован двигателем ЯМЗ-536.

Кабинный модуль соответствует требованиям безопасности FOPS и ROPS (опция): с верхней решеткой, кондиционером и отопителем; шторками на переднем и верхнем окнах (опция); цветным дисплеем диагональю не менее 7 дюймов; комфортабельным креслом с механическим подпрессориванием, высокой спинкой, подголовником и подлокотниками, инерционным ремнем безопасности и подогре-

вом; стеклоочистителем переднего и верхнего стекла; прикуривателем, аудиоманитолой. Все управление осуществляется при помощи двух джойстиков.

В E225C предусмотрена установка телематического комплекса с системой удаленного мониторинга.

Каковы перспективы?

Компания планирует расширить линейку фронтальных погрузчиков. К середине года появится 3-тонная модель, а в конце этого года — начале будущего к ней присоединится 6-тонная версия. Обе они в полной мере будут отвечать всем требованиям безопасности и эффективности, как и заявленные характеристики модели WL50.

В ряду гусеничных экскаваторов появятся 25- и 30-тонные модели. Будет расширена номенклатура модификаций, предназначенных для определенных видов работ. Следующий шаг — переход к производству машин более тяжелых серий для майнинга (40 тонн). В августе появится новый колесный экскаватор E170W, который постепенно заменит выпускаемые ныне модели. Это первая модель новой линейки с локализацией до 80%.

В арсенале автогрейдеров найдет применение автоматическая коробка передач. Кстати, она будет востребована и на других типах машин. Разрабатывается собственный «автомат», еще

один — совместно с дружественной страной. Начаты проектные работы по организации производства техники для ремонта дорог. Возможно, уже в этом году будет объявлено о начале сборки таких машин.

Главная отличительная особенность всей техники UMG, по заявлению топ-менеджеров, — полное соответствие всем требованиям, включая безопасность, действующим на территории РФ в отношении дорожно-строительных машин. Особое внимание будет уделено организации сервисных центров по оказанию как гарантийных, так и послегарантийных услуг, а также складов запасных частей в партнерстве с одной из известных в этой области компаний. Не останется без внимания и дилерская сеть, она также будет расширена.

В стадии проработки — организация собственного учебного центра на базе предприятия «Тверской экскаватор». Дефицит высокопрофессиональных кадров как на производстве, так и у эксплуатантов заставляет предпринимать соответствующие шаги. Как вариант — сотрудничество с учебными заведениями, готовящими специалистов для дорожно-строительной отрасли. На особом контроле — «инвестиционный портфель», в планах группы значится его постоянный рост.



Гусеничный экскаватор серии E225C/NC



Новый пневмоинструмент Airline вышел на российский рынок

Товарную номенклатуру бренда дополнили гайковерты, трещотки, шлифовальные машинки, дрели и пневматические молотки.

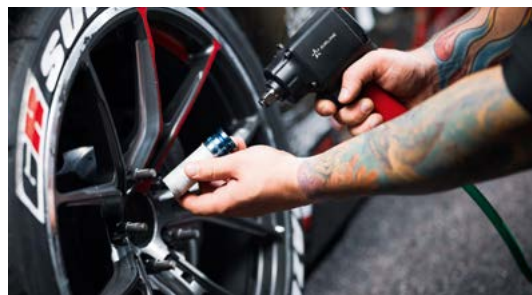
Как уточняют представители бренда, в фирменном каталоге появились 22 новые позиции. Среди них комплект из пневматического ударного гайковерта с максимальным крутящим моментом 330 Нм и пневмотрещотки (крутящий момент — 61 Нм; присоединительный квадрат 1/2 дюйма) с набором головок (арт. ATAZ100, 7600 рублей).

Эта же трещотка (также с набором головок) доступна и отдельно (арт. ATAZ020 с набором насадок за 4830 рублей либо ATAZ011 без насадок за 2770 рублей), как и гайковерт (арт. ATAZ102, 4990 рублей). Аналогичная трещотка предложена и с присоединительным квадратом 3/8 дюйма и крутящим моментом 27 Нм (арт. ATAZ010, 2730 рублей).

Линейку шлифовальных машинок расширили модели «Мини 120 мм» (арт. ATBR010, 1435 рублей) и «Мини 157 мм» (арт. ATBR011, 1555 рублей). Также появились прямые пневмомашинки длиной 173 мм (арт. ATBR012, 1800 рублей), 205 мм (арт. ATBR013, 2630 рублей; в том числе угловая — арт. ATBR016, 2800 рублей), 240 мм (арт. ATBR014, 2750 рублей) и 285 мм (арт. ATBR015, 2820 рублей). Прямые шлифовальные машинки также поставляются в кейсах: доступна как версия «Мини» (арт. ATBR040, 2035 рублей), так и стандартная (арт. ATBR041, 2305 рублей).

Кроме того, Airline теперь предлагает дисковые машинки — угловую длиной 228 мм (арт. ATBR017, 4750 рублей), прямую длиной 187 мм (арт. ATBR018, 1850 рублей) и несколько эксцентриковых (арт. ATBR030, 3370 рублей; арт. ATBR031, 3490 рублей; арт. ATBR032, 3880 рублей и арт. ATBR033, 3880 рублей).

Также в продажу поступили пневматическая дрель (арт. ATBR102, 3450 рублей) и пневматический молоток (арт. ATBR103, 1995 рублей). Оба устройства поставляются в кейсе с дополнительными аксессуарами ■



Суперкары Ferrari получают ЖК-дисплеи Samsung

Компания Ferrari подписала меморандум о взаимопонимании с корейским производителем ЖК-дисплеев Samsung Display.

Церемония подписания соглашения, как сообщает пресс-служба итальянского автопроизводителя, прошла в кампусе Asan ее нового партнера в Южной Корее. В ней приняли участие генеральный директор Ferrari Бенедетто Винья и президент Samsung Display Дж. С. Чой.

В рамках соглашения Samsung Display разработает для Ferrari тонкие изогнутые OLED-панели, которые будут устанавливаться на будущие модели итальянской марки.

«Благодаря стратегическому партнерству с Samsung Display и ее дисплеям с технологией OLED мы сделаем значительный шаг вперед в том, что касается цифровой среды в наших моделях следующего поколения», — отметил г-н Винья.

«Основываясь на нашем обширном опыте в области технологии OLED, мы готовы представить передовые решения для дисплеев, которые соответствуют строгим стандартам Ferrari, — заявил, в свою очередь, Дж. С. Чой. — Мы уверены, что наше сотрудничество с Ferrari позволит нам укрепить позиции на рынке автомобильных OLED-дисплеев» ■

Continental представил новую систему защиты детей в салоне машины

Концерн Continental расширил возможности фирменной системы бесключевого доступа в салон CoSmA за счет функции CPD (Child-Presence-Detection), контролирующей присутствие малолетних детей в машине.

Как сообщает пресс-служба немецкого концерна, новая система срабатывает при попытке заблокировать центральный замок автомобиля и «проверяет» салон на предмет присутствия детей в детских креслах. Функция CPD использует в своей работе сверхширокополосную технологию (UWB) и в случае, если водитель пытается закрыть машину с детьми внутри, подает сигнал тревоги в течение нескольких секунд.

Как уточняют в Continental, водители, забывающие о детях в машине при ее закрытии и уходящие надолго по делам, подвергают их тем самым весьма серьезной опасности. На солнце при температуре воздуха около +30 °C температура в салоне автомобиля может превышать +45 °C. Долгое нахождение в замкнутом пространстве при такой температуре может представлять угрозу для жизни маленьких пассажиров, выяснили исследователи Университета Джорджии. В США, по данным Совета по национальной безопасности страны, ежегодно около 40 детей умирают от теплового удара, полученного в автомобиле.

Как отмечают в Continental, оснащение автомобилей функцией CPD позволит автопроизводителям достичь показателей в сфере защиты детей в салоне, зафиксированных новыми правилами Euro NCAP и аналогичными нормами в США, которые будут введены в действие с 2025 года ■



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



Бурлуцкий —
чемпион,
Carville Racing —
первая в командном
зачете

ФИНАЛЬНЫЙ ЭТАП Sochi Drift Challenge



Александр Ефимкин

24–26 марта на трассе «Сочи Автодром» состоялся финальный этап серии Sochi Drift Challenge, на котором команда Carville Racing отпраздновала двойную победу: первое место в импровизированном «Кубке конструкторов» и чемпионство Григория Бурлуцкого, который в решающий момент оказался увереннее и стабильнее многоопытного Никиты Шикова. О ключевых событиях и результатах заключительного этапа сезона — в материале «Движка».

К развязке сезона Sochi Drift Challenge готовились не только пилоты. В нужный момент местный климат прекратил эскапады и подарил зрителям и участникам два прохладных, но солнечных дня — то что надо для турбированных дрифткарров. Надо признать, что уровень российского дрифта — в том числе усилиями SDC, где порог входа





гораздо ниже, чем в главной серии, — за последние несколько лет значительно вырос: выполнить судейское задание в квалификации на 90 баллов и выше в минувший уикенд смогли сразу 16 пилотов!

Лучшим по итогам субботних заездов стал Илья Полищук из «Культуры зано-са» на 350-сильной BMW M3, набравший 99 баллов за первый соло-заезд и максимальные 100 — за второй. Прежде в этом сезоне удавалось показать эталонный проезд в квалификации только Никите Шикову, однако

в этот раз он стал лишь седьмым с 95 баллами. Выше оказались Григорий Гусев (99,5 балла), Иван Пальмин, Роман Тиводар (по 96,5 балла; Пальмин выше по сумме баллов), Илья Федоров и Марк Шинкарев (по 96 баллов; та же ситуация).

Николай Горковенко из Carville Racing последний этап пропустил, а Григорий Бурлуцкий едва сумел отобраться в парные заезды. Лучший проезд петербуржца судьи оценили на 86 баллов (30-е место): получи Бурлуцкий на балл меньше — и в парах мы бы видели не его, а Александра Лисовенко из «РотФронтГаража».

Первым из Carville Racing в топ-32 выступил Шиков. Пару москвичу составил Сергей Корнеев, который в роли преследователя несколько раз распрямлялся и терял траекторию. Во втором заезде пары пилоту 1013-сильной «Супры» достаточно было проехать без грубых ошибок, однако в одной из переключек задние колеса наехали на мокрый участок, и машину чуть не поставило поперек трассы. Вырулить Шикову удалось только за счет подвески Wisefab — дальше мы еще не раз увидим, насколько важен большой выворот для мощной машины.

Третий квалификационный результат Пальмина (с начала) и Бурлуцкого (с конца) свел

двух молодых пилотов Carville Racing уже в первых воскресных заездах. В роли лидера Пальмин сразу задал высокий темп, и Бурлуцкому было непросто держаться рядом с сокомандником. Однако в заключительном вираже Пальмин не рассчитал скорость — и легкий kiss the wall превратился в смачный засос, после которого задняя часть BMW E36 сложилась домиком: траектория распрямилась, а левый





рычаг — согнулся. В ответном заезде Бурлуцкий и Пальмин показали красивый парный дрифт, однако результат противостояния уже был предрешен.

В 1/8 финала Шиков попал на Алексея Бахвалова — еще одного представителя «Культуры заноса», которая выступает на учебных BMW с тойотовскими моторами мощностью 300–350 л.с. Увы, вместо близкого заезда получилось то, что в Audi называют Vorsprung durch Technik: 1000-сильная «Супра» еще до фуридаши унеслась вперед, и Бахвалову сквозь дымовую завесу оставалось только резать углы, надеясь на грубую ошибку оппонента. В роли преследователя Шиков ехал академично (в этом сезоне медленные машины не раз сбивали москвича

с толку) и без проблем оформил путевку в следующий раунд, где его ждал Григорий Гусев.

Бурлуцкий за это время привык к трассе и, как выразился Аркадий Цареградцев, «нормально попер»: в роли преследователя провисел на дверях у Артема Рейзбиха, а в ответном заезде ехал быстро и широко, вынудив соперника ошибаться.

Битва двух RDS-пилотов стала украшением этапа. Шиков сначала оказался не готов к прыти гусевского Toyota Chaser, однако затем в роли лидера бережно собрал все клиппинг-зоны, и после совещания судьи назначили one-more-time.

Пока пилоты готовились к перезаезду, на старт вышли Бурлуцкий и Марк Шинкарев. Пилот Carville Racing был на волосок

от провала: в одной из переключек он ударил Toyota Altezza Шинкарева, отколов кусок бампера, а перед заключительной дугой отпустил соперника слишком далеко. Однако в роли преследователя уже Шинкарев допустил контакт, причем если Бурлуцкий после столкновения сохранил машину в заносе, то пилот «Московского спорта» заканчивал заезд на прямых колесах. Для судей это стало решающим аргументом.

Повторный заезд Шикова и Гусева выдался еще зрелищнее первого. Сначала показалось, что судьи вновь объявят ОМТ, но на повторе удалось разглядеть, как в клубах дыма Шиков на одной из переключек распрямил колеса: роковая ошибка! В полуфинал к Бурлуцкому отправился Григорий Гусев.

Перед началом этапа отрыв Шикова от Бурлуцкого составлял 22 балла, а с учетом квалификации он вырос до 30. Это означало, что для чемпионства Бурлуцкому необходимо выиграть хотя бы еще один заезд — либо против Гусева, либо против аутсайдера параллельной пары Полищук — Чивчян.

Все верно: на финальный этап SDC пожаловал сам Гоча! Причем не на привычной «Сильвии» S15, а на 900-сильном Nissan GT-R R35 — многообещающий долгострой команды «Форвард Авто» наконец-то добрался до соревнований. Изначально казалось, что Илье Полищуку в такой паре ловить нечего: помноженное на опыт почти трехкратное пре-





имущество в мощности должно было обеспечить Чивчану место в финале. Как бы не так.

Еще в четверг у Чивчяна наместились трудности с постановкой в финальной дуге. По рассказам Цареградцева, Гочу там за день развернуло пять раз: машине не хватает выворота. К концу дня эта цифра только выросла: в заезде против Полищука Чивчан сначала встал поперек дороги в роли преследователя, а затем от очередного разворота его спасло ограждение.

Тут стало понятно, что для Бурлуцкого решающие заезды превращаются в подобие экзамена, который принимают многоопытные пилоты RDS GP. На первый вопрос билета пилот Carville Racing ответил сносно: не без помарок, но старательно проехал в роли преследователя.

А вот дальше профессор Гусев начал «валить» — агрессивно выставился в широкий угол и на минимальном расстоянии от Бурлуцкого протянул почти весь контрольный отрезок. Высший пилотаж! У комиссии сомнений не было: Гусев — в финал, Бурлуцкий — на пересдачу.

Она тоже была отнюдь не простой. GT-R Гочи энергично выпрыгивал вперед на переключках, и 620-сильного 2JZ-GTE в такие моменты не хватало, чтобы держаться рядом. В роли преследователя Чивчан продолжил доминировать: по-хозяйски уперся в дверь Бурлуцкого после фуридаши, а потом...

Так ведь тоже бывает на сессии. Знаешь хорошо если на тройку, но отвечаешь настойчиво и уверенно — и в какой-то момент «препод» просит-таки

зачетку. Вот и Чивчан вскоре ослабил хватку — и над Бурлуцким, и над свежестроенным «Ниссаном», — бросил газ на переключке и не успел отработать рулем. К своему первому титулу в дрифт-карьере Григорий Бурлуцкий скользил уже в гордом одиночестве.

Гусев же свой финал проехал «на классе». Двукратное преимущество в мощности позволяло ему отрываться от Полищука в роли лидера, а затем агрессивно ехать вторым номером, не распрямляя угол. Так представители «Культуры заноса» во второй раз подряд доказали, что в дрифте можно добиваться успехов и без большой мощности, а Григорий Гусев завоевал второе золото за четыре этапа сезона 2022/2023, но по его итогам стал только третьим.

Ведь в борьбе за чемпионство важнее не количество

золотых медалей, а умение выдать максимум на каждом этапе. Григорий Бурлуцкий оказывался на «полке» трижды (у Гусева было 9-е и 17-е место), а чуть менее успешный в парных заездах Шиков добирал баллы за счет квалификаций. В командном зачете «Культура заноса» выиграла второй этап подряд, но уже на экваторе сезона отрыв Carville Racing был слишком большим: петербургский коллектив завершает этот сезон Sochi Drift Challenge с импровизированным «Кубком конструкторов».

Следующий этап сочинской дрифт-серии состоится только будущей зимой, но уже совсем скоро стартует новый сезон RDS GP, где Аркадий Цареградцев попытается отстоять чемпионский титул. Первый этап главной российской дрифт-серии пройдет 29–30 апреля на трассе Moscow Raceway.

D



Путешествие к центру Европы



Гатчина

Большой Гатчинский дворец



Вадим Аскаров

Журнал «Движок» в рамках спецпроекта с производителем смазочных материалов ЛУКОЙЛ отправился в международный автопробег из Санкт-Петербурга в белорусский Новополоцк, где располагается завод «ЭддиТек», выпускающий присадки к автомобильным маслам. По счастливому стечению обстоятельств эта дорога является одной из самых культурно насыщенных магистралей Северо-Запада России, поэтому мы просто не могли не рассказать читателям о том, какие достопримечательности можно посетить по дороге из Северной столицы в географический центр Европы.

Кому-то это может показаться странным, но тем, кто знает географию и интересуется этой наукой, известно, что именно Полоцк, «старший брат» Новополоцка и его ближайший сосед, по мнению большинства ученых,

имеет наиболее весомые основания считаться географическим центром Европы.

Начинается наше путешествие в Санкт-Петербурге, и вряд ли кому-то нужно объяснять, зачем посещать этот город и что в нем интересного. Северная столица с огромным отрывом занимает первое место по числу туристов среди российских городов, а каждый, кто не спал в школе на уроках литературы, прекрасно знает главные достопримечательности «Петра творенья». Поэтому сразу перейдем к тому, что можно

Едем на современное производство через древние города

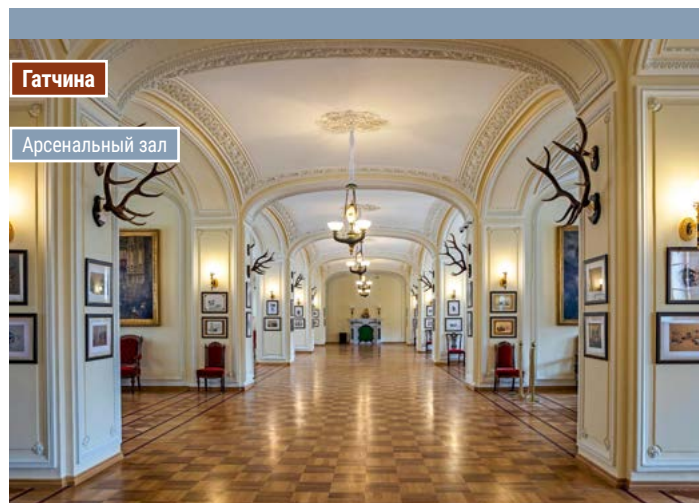
посетить по дороге из Петербурга в Новополоцк.

Из Северной столицы мы выезжали по Пулковскому шоссе, которое плавно перетекает в Киевское — часть европейского маршрута E95, прославленного

группой «Алиса». Хотя на самом деле Константин Кинчев писал про другую трассу: на момент создания хита нумерацию E95 носила дорога между Петербургом и Москвой.

Всего полчаса пути — и мы уже в Гатчине. На фоне таких легендарных предместий Петербурга, как Царское Село или Петергоф, этот город как туристический центр немного меркнет, однако по своей исторической значимости ни в чем им не уступает. Не говоря уже о том, что это административный центр Ленинградской области.

Главная его достопримечательность, мимо которой просто невозможно проехать, — Государственный художественно-архитектурный дворцово-парковый музей-заповедник «Гатчина», который включает в себя несколько дворцов и большой парковый комплекс общей площадью свыше 550 гектаров. Главное здание ансамбля — Большой Гатчинский дворец — спроектирован знаменитым архитектором Антонио Ринальди. К строительству приступили в 1766 году, а закончили в 1781-м. Дворец сочетает в себе элементы русской загородной

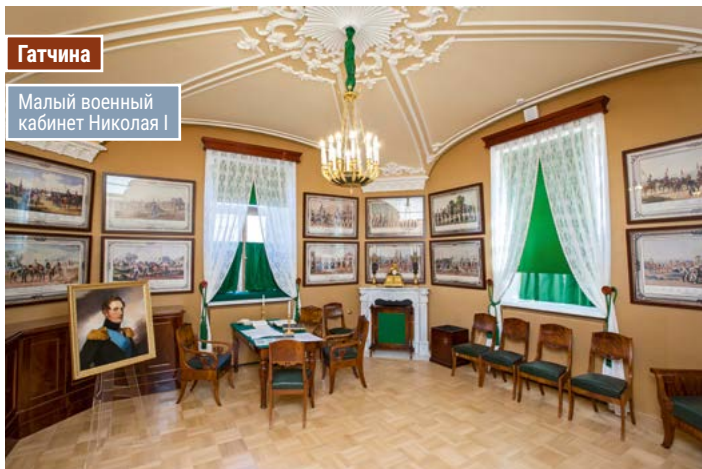


Гатчина

Арсенальный зал

Гатчина

Малый военный кабинет Николая I



Гатчина

Тронная императрицы Марии Фёдоровны



усадьбы и английского охотничьего замка.

В 1765 году Гатчинскую мызу купила Екатерина II и пожаловала ее генерал-фельдцейхмейстеру графу Орлову в благодарность за участие в дворцовом перевороте, в результате которого она стала императрицей. Однако графу не удалось пожить в новом доме: он скончался в начале 1783 года. Екатерина выкупила Гатчинскую мызу у его наследников и подарила своему сыну — великому князю Павлу Петровичу. После его вступления на престол Гатчина превратилась в императорскую резиденцию, а в царствование Николая I началась перестройка дворца, и он обрел тот вид, который сохранился до настоящего времени.

В последнее десятилетие во дворце развернулись масштабные реставрационные и экспозиционно-выставочные работы. С 2016 года открылись Греческая галерея и расположенные в Арсенальном каре дворца Мраморная лестница и Ротонда.

Примерно в том же полчасе езды от Гатчины по Киевскому шоссе, в деревне под названием Выра, находится еще один пункт на нашем маршруте, который также грех не посетить: литературно-мемориальный музей «Дом станционного смотрителя». Он воссоздан по одноименной повести Пушкина и архивным документам, которые сохранились в здании

Вырской почтовой станции, где останавливался поэт. Это не просто музей, а первый в России музей литературного героя, и он является объектом культурного наследия. Здесь можно своими глазами увидеть обстановку, характерную для почтовых станций пушкинского времени.

В тех же краях, буквально через пару километров по Киевской трассе, расположено еще одно культурно значимое место Гатчинского района — музей-усадьба «Рождествено», где представлены экспозиции, посвященные семье писателя, поэта и драматурга Владимира Набокова. Однако сам усадебный дом привлекателен не только этим, но и своими ар-

хитектурными особенностями: он был построен в конце XVIII века как «городнический дом», а авторство проекта приписывают многим известным архитекторам того времени. Правда, документальные подтверждения их причастности к строительству усадьбы так и не были найдены.

Примерно через 200 км пути на горизонте появится один из древнейших городов России — Псков. Первое упоминание о нем в «Повести временных лет» датируется 903 годом. Естественно, столь старинный город не может не привлекать туристов со всей России и не только, тем более что огромный фонд древних построек здесь отлично сохранился.

Памятники древнего Пскова включены в Список Всемирного



Деревня Выра

Музей «Дом станционного смотрителя»





Псков

наследия ЮНЕСКО. Наиболее известные из них — Троицкий собор, Псковская крепость и ряд древних церквей — также входят и в Список культурного наследия РФ. Конечно, главная достопримечательность древнего города — Псковский кремль. Несмотря на то что первые упоминания о нем также датируются 903 годом, первые каменные укрепления были возведены на этом месте только в середине XIII века.

В состав архитектурного ансамбля Псковского кремля входит и Троицкий собор, который, собственно, является главным его строением. Собор четырежды разрушался, и столько же раз отстраивался заново. Последний раз — в 1699 году.



Хотя в центре Пскова количество разного рода древних построек, кажется, не поддается точному исчислению, в городе есть и современные памятники. Однако и они отсылают к славному прошлому города. Недалеко от Пскова можно посетить «Памятник дружинам Александра Невского», который расположен на расстоянии почти сотни километров от предполагаемого места, где произошло легендарное Ледовое побоище.

Спустя полтора часа езды, минуя город Остров, можно оказаться в одном из самых знаменитых мест Псковской области — в Пушкинских горах. Для того чтобы попасть в Пушкиногорье, необходимо отъехать от автодороги Р23 «Псков» примерно на 20 км. Временные затраты потребуются, но они того стоят: не посетить эти места, находясь от них поблизости, сродни преступлению. Еще лучше — приехать сюда на выходные, поскольку даже просто увидеть всё, что стоит здесь посетить, вряд ли получится не только за пару часов, но и за целый день!

Государственный мемориальный историко-литературный и природно-ландшафтный музей-заповедник А. С. Пушкина «Михайловское» площадью 9713



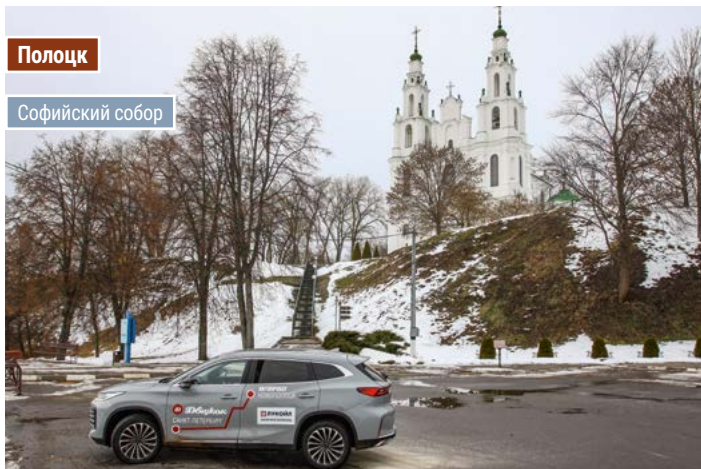
гектаров включает сразу несколько знаковых мест: усадьбы «Михайловское», «Тригорское», «Петровское», научно-культурный центр Пушкинского заповедника, а также усыпальницу великого поэта и некрополь Ганнибалов-Пушкиных в Святогорском Свято-Успенском монастыре.

Пушкинские горы



Полоцк

Софийский собор



Полоцк

Музей белорусского книгопечатания



Пушкинские горы — последний культурный объект на пути к финальной точке нашего путешествия, после посещения которого можно смело двигаться напрямую в Республику Беларусь. Есть несколько вариантов добраться до Полоцка. Самый короткий маршрут проходит через город Опочку и далее — по платной дороге. После того как мы пересекли границу, пусть и довольно условную, большая часть дороги проходила в изрядной тряске, и экипаж «Движка» был весьма рад, что у нас в руках оказался кроссовер Exeed TXL, а не какой-нибудь заниженный седан.

Добравшись до Полоцка, первым делом стоит посетить знаменитый Софийский собор — это первая каменная постройка на территории Белоруссии. Храм, возведенный в середине XI века в византийском стиле, был освящен во имя Святой Софии. До нашего времени собор сохра-

нился в значительно измененном виде, так как был перестроен в XVIII веке в стиле виленского барокко.

Полоцк — это не просто древний город, а самая что ни на есть колыбель белорусской государственности! Первое упоминание о нем в «Повести временных лет» датируется 862 годом. Неудивительно, что именно здесь расположен музей белорусского книгопечатания. Его экспозиция размещается в 15 залах на двух этажах. Среди старопечатных изданий — такие раритеты, как «Евангелие учительное» (Вильно, типография Мамоничей, 1595), «12 речей» Иеронима Фалецкого (Венеция, издание Альдов, 1558) и «Миния общая» (Москва, 1628).

На окраине города стоит посетить Спасо-Евфросиниевский



Полоцк

Памятник «Географический центр Европы»

монастырь — ставропигиальный женский монастырь православной церкви, один из древнейших и крупнейших центров православия на территории Белоруссии. Основан монастырь святой княгиней Евфросинией Полоцкой в 1125 году.

Ну а финальной точкой культурной программы нашего путешествия стал, конечно же, памятник «Географический центр Европы», выполненный в виде розы ветров и установленный в 2008 году в честь дня города. Точный географический центр Европы, согласно расчетам ученых, расположен на озере Шо в 65 км от Полоцка, но памятник, естественно, поставили в городе в качестве еще одной достопримечательности.

Каков итог?

Наш маршрут — разумеется, не единственный, по которому можно добраться от Петербурга до Республики Беларусь. И даже в его окрестностях есть множе-



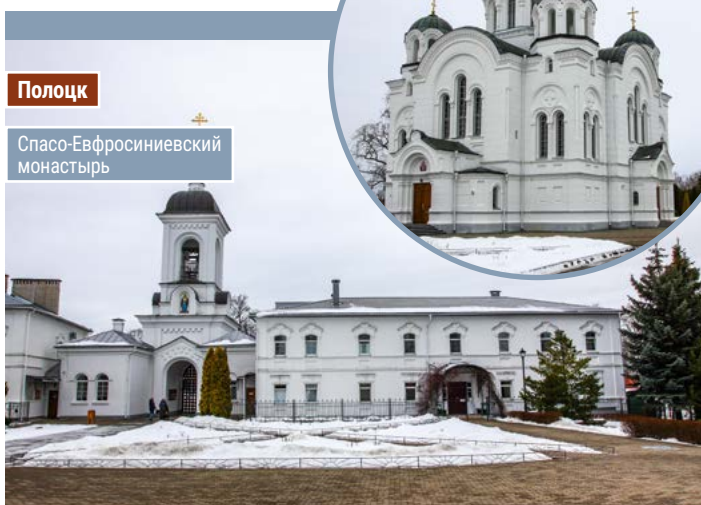
ство других достопримечательностей, которые, без сомнения, тоже стоит посетить! В Псковской области, например, неподалеку от поселка Плюсса находится музей-усадьба выдающегося композитора Римского-Корсакова. Однако доехать туда мы просто-напросто не успевали, так как время нашего путешествия было ограничено.

Финальной же точкой нашего автопробега стал завод «Эдди-Тек», где мы узнали, как выпускаются присадки для современных автомобильных масел ЛУКОЙЛ. Материал об этом читайте в мартовском номере «Движка».



Полоцк

Спасо-Евфросиниевский монастырь





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для грузового транспорта

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

Выбери на www.luzar.ru





ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ

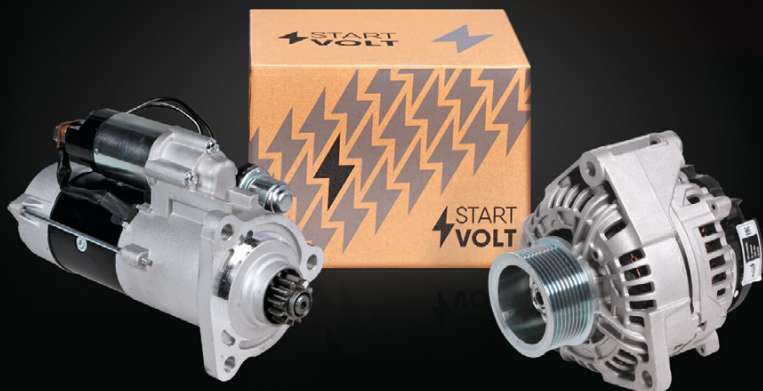
КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



Заручен **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



Глушитель
TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ
ЗНАЧЕНИЕ



ежемесячно

2 250 000

децибел глушат продаваемые изделия



Внешний шум
не превышает 68 Db



Запатентованная конструкция
внутреннего узла обеспечивает
снижение расхода топлива



Сталь с двусторонним композитным
покрытием увеличивает коррозионную
стойкость



TRIALLI.RU