



май 2023 • #116

Движок

про автомобили в деталях



САЛОННЫЕ ФИЛЬТРЫ

15
ОБРАЗЦОВ

36

Когда спрос опережает предложение

Geely Monjaro

24



«И так сойдет!..»

Sollers Atlant

54



44

Последовательно или параллельно?

Особенности обслуживания автомобилей, поступающих в РФ по параллельному импорту



10

MIMS Automobility Moscow

Отчеты и планы на 2023 год

62

Первый этап RDS GP 2023

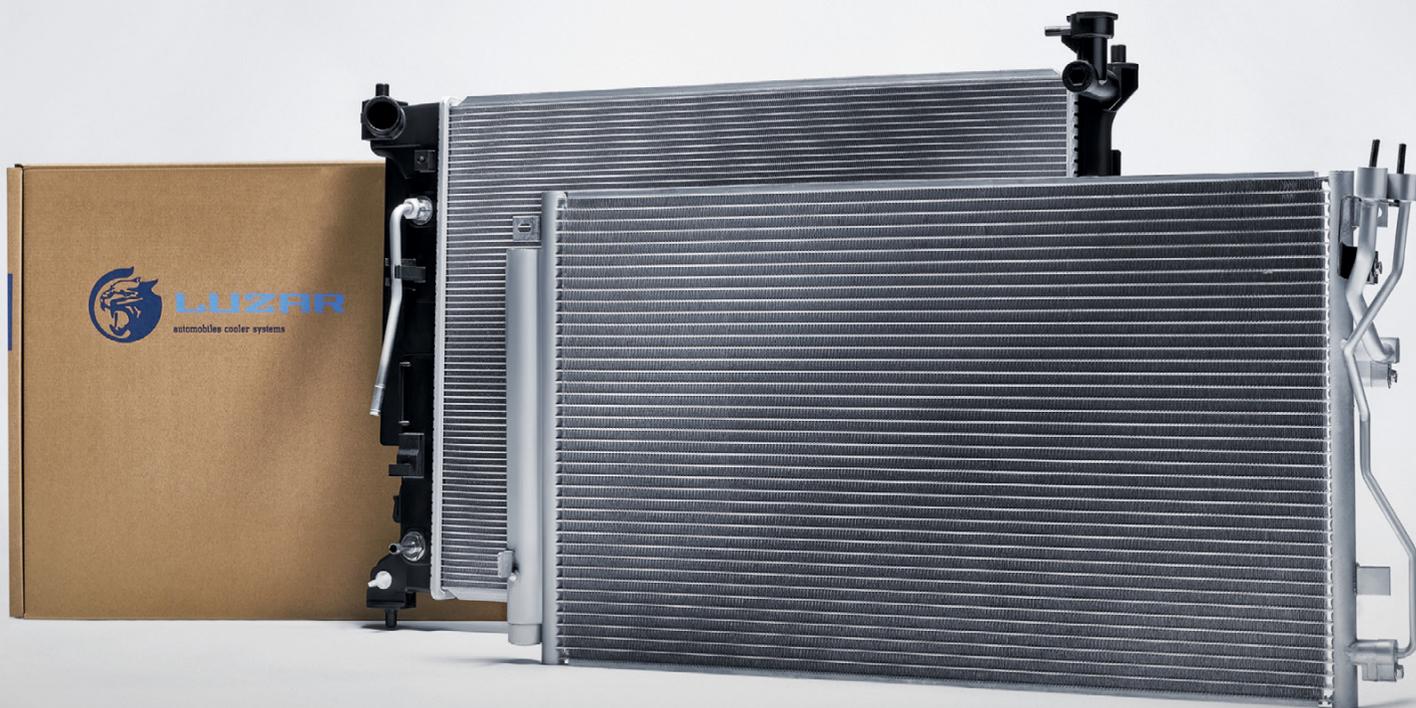
Победа дебютанта и сход действующего чемпиона



Производим автомобильные запчасти на 97% актуального автопарка

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

Выбери на luzar.ru 🔍



Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости Carville Racing



AIRLINE

АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОМКРАТЫ

Всегда на высоте!



Уникальная
высота подъема



Складная рукоятка
в комплекте
с домкратом



Работа и хранение
при любых
температурных
условиях



Прорезиненная
площадка
увеличивает
устойчивость

airline.su



Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Силков Константин Валентинович

Главный редактор:
Зубко Роман Юрьевич

Обозреватели:
Вадим Аскарлов
Александр Ефимкин

Дизайн журнала, сайта, видео:
Владимир Мироненко



Сайт журнала:
dvizhok.ru



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

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

Подписано в печать 10.05.2023 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.

РОСТ ИЛИ СТАГНАЦИЯ?



**Российский
авторынок
в 2023-м**

В экспертном сообществе российскому рынку новых автомобилей предрекают постепенный восстановительный рост в текущем году: от незначительных 0,5 до внушительных 39% — в зависимости от оптимистичности сценария. Россияне снова начинают скупать новые машины?

На первый взгляд все логично. Как показывает практика, в России даже в кризисные времена находятся люди, готовые поменять свой автомобиль на новый. И таких людей раньше было столько, что даже в действительно сложные для экономики 2009 и 2015–2016 годы российские автодилеры могли реализовывать в общей сложности 1,3–1,5 млн новых машин в год.

Но в прошлом году российский авторынок получил серьезнейший удар не со стороны спроса, а со стороны предложения. По сути, уход из страны целого ряда иностранных брендов отрезал нас как от поставок извне, так и от внутреннего производства, поскольку львиную долю машин, производившихся до кризиса в РФ, составляли модели зарубежных марок.

В нынешнем году, говорят эксперты, предрекающие нашему авторынку восстановительный рост, предложение станет постепенно насыщаться — как за счет производителей, продолживших

работу в России, так и за счет роста поставок по альтернативным каналам (в частности, по тому самому параллельному импорту).

Логика в подобных рассуждениях, безусловно, есть. Однако подвох может скрываться в изменяющемся поведении покупателей. Они все чаще переходят от модели потребления к модели сбережения, отмечает Центробанк РФ в регулярных сводках о положении дел в российской экономике, предупреждая о том, что это может стать препятствием для ее восстановительного роста.

Как это проявляется в реальной жизни, фиксируют опросы общественного мнения. В NielsenIQ, например, отмечают, что в некоторых категориях трат и покупок, совершаемых россиянами, расходы сокращаются все больше и больше. В частности, наши соотечественники стали особенно прижимистыми в том, что касается затрат на развлечения вне дома; за потреблением газа, воды и электричества они следят теперь особенно строго (тоже в целях экономии); даже

в сегменте продуктов питания продажи упали — снижение основных показателей стало наиболее существенным с середины 2010-х годов!..

Что же касается автомобильного рынка, то весьма показательный опрос провела в своем телеграм-канале газета «Коммерсантъ». Читателям издания был задан вопрос: «Какой автомобиль вы рассматриваете к покупке?» Всего проголосовало свыше 11,4 тыс. человек.

По итогам опроса 32% участников высказались за покупку новой машины из салона в РФ, 10% ответили, что готовы купить в салоне в России автомобиль с пробегом, еще 25% рассматривают вариант с машиной, ввезенной из-за границы, — новой (10%) или подержанной (15%). Но самым популярным вариантом ответа (его выбрали 33% респондентов) оказался «Передумал(а) покупать автомобиль».

Конечно, можно сказать, что опрос этот нерепрезентативен с точки зрения классической социологии. Действительно, вряд ли среди этих 11 с лишним тысяч читателей «Коммерсанта» оказались такие же доли мужчин и женщин, военнослужащих и работников бюджетной сферы, студентов и безработных, как в среднем по России. Однако, думается, мы не ошибемся, если скажем, что значительная часть читателей «Коммерсанта» — это люди, достаточно состоятельные, чтобы позволить себе покупку автомобиля. И если эти люди говорят, что передумали покупать автомобиль, то это весьма тревожный звонок!

Он сигнализирует о том, что российский авторынок может столкнуться (если уже не сталкивается) с ограничениями по части роста не только со стороны предложения, но и со стороны спроса. А это чревато стагнацией как в 2023 году, так и в дальнейшем. Если только не считать ростом мизерные полпроцента...



СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

ВСЕ ВИДЫ МАТЕРИАЛОВ И КОНСТРУКЦИЙ

 **START
VOLT**

-  Никель, платина, иридий, многоэлектродные
-  Актуальный ассортимент для автопарка РФ и СНГ
-  V-образная насечка на центральном электроде
-  Съёмная контактная гайка на отечественной серии



STARTVOLT.COM



«Автостат. Оперативка»

Российский авторынок в апреле
и по итогам 4 месяцев

| России по сегментам | | ТЫСЯЧ ШТУК | | | |
|---------------------|------|------------|---------|----------|---|
| 2021 | 2022 | 22/21 | 4М 2023 | 4М 23/22 | |
| 1516 | 626 | -59% | 246,9 | -15% | ↓ |
| 144 | 75 | -48% | 23,5 | -27% | ↓ |
| 100 | 84 | -16% | 38,6 | +40% | ↑ |
| 14 | 13 | -7% | 5,5 | +19% | ↑ |
| 1773 | 799 | -55% | 314,5 | -12% | ↓ |

14

Альтернатива «китайцам»

Тест-драйв Suzuki Vitara
1.4 BoosterJet

20



«И так сойдет!..»

Тест-драйв Sollers Atlant

54

Последовательно или параллельно?

Особенности обслуживания
автомобилей, поступающих в РФ
по параллельному импорту

44



Первый этап RDS GP 2023

Победа дебютанта и сход
действующего чемпиона

62



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 10 **MIMS Automobility Moscow**
Отчеты и планы на 2023 год
- 12 **Конференция «Высшая передача 2023»**
Ключевые тренды на авторынке и в автобизнесе
- 14 **«Автостат. Оперативка»**
Российский авторынок в апреле и по итогам 4 месяцев

Автомобили

- 16 **Новости**
- 20 **Альтернатива «китайцам»**
Тест-драйв Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet
- 24 **Когда спрос опережает предложение**
Тест-драйв Geely Monjaro

Автокомпоненты

- 28 **Новости**
- 34 **Антибактериальные фильтры**
Реальная польза или уловка маркетологов?
- 36 **Большой тест салонных фильтров для Toyota**
Оригинал Toyota, MANN Filter, BIG Filter, Mando, Lucas Filters, Corteco, Sakura, Fenox, Metaco, Parts-Mall, Stellox, Tatsumi, TSN, Zekkert, Filtron
- 44 **Последовательно или параллельно?**
Особенности обслуживания автомобилей, поступающих в РФ по параллельному импорту
- 48 **Восстановление запчастей**
Российские ребилдеры против «одноразового» мира

Комтранс

- 50 **Новости**
- 54 **«И так сойдет!..»**
Тест-драйв Sollers Atlant

Автоаксессуары

- 58 **Новости**

Автоспорт

- 60 **Мировой автоспорт:**
новости, цифры, факты, герои месяца
- 62 **Первый этап RDS GP 2023**
Победа дебютанта и сход действующего чемпиона



НАДЁЖЕН НА ВСЕХ ГОРИЗОНТАХ



СДЕЛАНО
В РОССИИ



ПОСТАВЩИК
НА ГЛАВНЫЙ
КОНВЕЙЕР



AUTO-RAD.RU



«ШАТЕ-М Форум» впервые пройдет в Перми



Выставка-конференция «ШАТЕ-М Форум», посвященная проблемам и перспективам отрасли автозапчастей в России, состоится в нынешнем году 15 июня в Перми.

На мероприятие, как сообщает оргкомитет форума, приедут представители компаний – производителей запчастей, которые продолжают работать на российском рынке. В рамках форума эксперты поделятся новостями рынка, а также обсудят главные проблемы, влияющие на работу отрасли: дефицит автозапчастей и уровень цен на них в 2023 году.

«ШАТЕ-М Форум» традиционно сочетает выставочную экспозицию и деловую часть: выступления экспертов и участников рынка и дискуссии с посетителями.

Как заявляют в оргкомитете форума, мероприятие призвано стать площадкой для прямого общения представителей производителей и клиентов и обсуждения основных вопросов развития отрасли.

Участие в «ШАТЕ-М Форуме» бесплатное. Подробная программа и форма для регистрации размещены на сайте мероприятия. Форум будет проходить по адресу: г. Пермь, Morion Digital (Технопарк), шоссе Космонавтов, 111Д (К10) ■

Российский авторынок вырос в апреле на эффекте низкой базы

В апреле 2023 года продажи новых легковых автомобилей в России выросли в 2,7 раза по сравнению с апрелем 2022-го.

Как сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на данные АО «ППК», за минувший месяц на российском первичном авторынке реализовано в общей сложности 75 622 автомобиля, в то время как в апреле прошлого года результат был на уровне 27 965 машин. За счет эффекта низкой базы рынок, таким образом, вырос более чем в 2,5 раза, однако результат по-прежнему далек от докризисных показателей.

На первом месте по количеству проданных машин остается Lada: в апреле, по данным АО «ППК», в России зарегистрировано 25 288 новых автомобилей тольяттинской марки. Доля бренда на первичном авторынке РФ превысила отметку 33%.

Второе и третье места в рейтинге марок заняли «китайцы»: Chery с результатом 9263 единицы и Geely (7108 ед.). Следом идет еще один бренд из Поднебесной – Haval (6829 ед.), замыкает пятерку лидеров Kia с результатом 3433 машины.

Среди брендов, вошедших в топ-10 по продажам в России в апреле, снижение продаж зафиксировано лишь у Hyundai (-4,5%; 2748 ед.), на 60% увеличились продажи у Toyota (до 1967 ед.), при этом наиболее впечатляющую динамику продемонстрировал бренд Changan: с 96 ед. в апреле 2022 года до 1489 ед. в апреле 2023-го (в 15,5 раза).

По итогам 4 месяцев в РФ продано 246 914 новых легковых машин, сообщает «Автостат». Это на 15,4% меньше, чем в январе – апреле 2022 года. Положительную динамику продемонстрировали Lada и китайские бренды; у Kia, Hyundai и Toyota продажи снизились на 67–68% ■

Шины всеволожского производства будут называться Ikon Tyres

ПАО «Татнефть» будет выпускать на приобретенном у Nokian Tyres заводе во Всеволожске Ленинградской области шины под брендом Ikon Tyres или Ikon.

Как следует из сообщения пресс-службы «Айкон Тайерс» (ранее – «Нокиан Тайерс»), ребрендинг продукции всеволожского завода проводится в соответствии с требованиями бывшего собственника предприятия.

«По условиям лицензионного соглашения, компания (ПАО «Татнефть»). – Прим. ред.) должна перестать использовать все товарные знаки и наименования, принадлежащие Nokian Tyres plc, кроме бренда Nordman», – отмечается в официальном сообщении «Айкон Тайерс». Новое название бренда – Ikon или Ikon Tyres – созвучно с английским icon («эталон, знаковый образ, икона»).

Как уточняют в «Айкон Тайерс», завод во Всеволожске в настоящее время продолжает работу; предприятие выпускает шины под брендом Nordman в среднем ценовом сегменте, премиальные модели будут производиться под маркой Ikon Tyres.

«Айкон Тайерс» также будет осуществлять обслуживание производственной и расширенной гарантии на ранее проданные в РФ шины бренда Nokian Tyres. Фирменные маркетинговые программы будут распространяться на продаваемые в рознице шины старой и новой марок.

Производство шин на заводе Nokian Tyres во Всеволожске стартовало в 2005 году. В 2021 году доля Nokian Tyres на российском шинном рынке достигла 16,6% во всех сегментах.

Российский завод обеспечивал финскому шинному концерну порядка 82% ежегодного объема выпуска продукции. Сегодня Nokian Tyres строит новый завод в румынском городе Орадя в северо-восточной части страны, неподалеку от границы с Венгрией ■



LAGOM ÄR BÄST:
ровно в меру!



www.b-ring.com

3 линейки гарантийного пробега



СТУПИЧНЫЕ УЗЛЫ



ПОДШИПНИКИ



ШРУСЫ

Российские активы Mercedes-Benz перешли к «Автодому»

Группа компаний «Автодом» объявила о закрытии сделки по приобретению российских активов Mercedes-Benz.

Как сообщает пресс-служба группы компаний, к «Автодому» официально перешли доли и акции Mercedes-Benz AG в российских дочерних предприятиях немецкой компании. В частности, дилерский холдинг стал владельцем АО «Мерседес-Бенц Рус» (официальный дистрибьютор Mercedes в РФ), ООО «Мерседес-Бенц Мануфэкчуринг Рус» (подмосковный завод немецкого производителя), ООО «Мерседес-Бенц Банк Рус», ООО «Мерседес-Бенц Файненшл Сервисез Рус» (лизинговая «дочка») и ООО «Мерседес-Бенц Капитал Рус» (занималось лизингом, факторингом и страхованием автомобилей).

ГК «Автодом» в результате сделки получила право выполнять техническое обслуживание автомобилей немецкой марки, проданных на российском рынке (включая гарантийный и постгарантийный ремонт), а также осуществлять отгрузку запчастей с центрального склада.

«Сделка по переходу всех российских активов Mercedes-Benz группе компаний „Автодом“ закрыта. Минпромторгом России совместно с ГК „Автодом“ прорабатываются варианты привлечения промышленных партнеров для скорейшего перезапуска производственной площадки в Есипове», — говорится в сообщении пресс-службы Минпромторга РФ ■



Brembo расширил предприятие в Мексике

Компания Brembo завершила процесс расширения производственных мощностей завода по выпуску суппортов в мексиканском Эскобедо.

В результате расширения, как сообщает пресс-служба итальянской компании, размеры предприятия удвоились, на нем будет создано свыше 500 новых рабочих мест; кроме того, в Brembo рассчитывают, что модернизация производства усилит позиции бренда на рынке Северной Америки.

Завод Brembo по выпуску тормозных суппортов расположен, напомним, в городе Эскобедо в штате Нуэво-Леон в северной части Мексики. Предприятие работает с 2016 года, до недавнего времени на нем трудилось около 1100 сотрудников. Процесс модернизации завода и расширения производства начался в 2021 году; объем инвестиций составил 207 млн долларов.

Общая площадь предприятия в результате его расширения стала составлять 322 917 кв. м. Все производственные процессы — от литейного производства до сборки готовых деталей — были модернизированы. К 2027 году на заводе будет создано более 500 рабочих мест.

Как уточняют в Brembo, компания в настоящее время управляет тремя производствами на территории Мексики: помимо упомянутого завода по производству суппортов, у Brembo есть чугунолитейное производство в том же Эскобедо, а также завод по механической обработке тормозных дисков неподалеку от города Аподака ■

«Авилон» заплатит меньше 125 млн евро за российские активы Volkswagen

Дилерский холдинг «Авилон» получил разрешение на приобретение 100% долей ООО «Фольксваген Груп Рус», а также полностью подконтрольных ему ООО «Фольксваген Компоненты и Сервисы», ООО «Скания Лизинг», ООО «Скания Финанс» и ООО «Скания Страхование».

Об этом сообщает «Интерфакс» со ссылкой на источник, знакомый с соответствующим решением подкомиссии правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций.

По информации агентства, российские власти еще 17 апреля согласовали сделку, сумма которой составит около 125 млн евро. Если для закрытия сделки «Авилону» потребуется приобрести валюту на внутреннем рынке, сумма ее покупки будет ограничена 50 млн евро в день.

Продажа ООО «Фольксваген Груп Рус» «Авилону» стала возможна 14 апреля, когда нижегородский суд разблокировал российские активы немецкого концерна по итогам судебного разбирательства с Группой ГАЗ.

До марта 2022 года на предприятии VW в промышленном парке «Габцево» по методу полного цикла выпускали Volkswagen Tiguan, а также Volkswagen Polo и Skoda Rapid. Производственная мощность завода составляет 225 тыс. машин в год. На территории предприятия также производят двигатели 1.6 MPI серии EA211. Мощности позволяют выпускать 150 тыс. двигателей ежегодно.

Одним из наиболее вероятных сценариев является локализация на калужской площадке автомобилей Chery: губернатор Калужской области Владислав Шапша обсуждал этот вопрос с менеджментом Chery Auto на автосалоне в Шанхае ■





ТесAlliance окончательно уйдет из России

Компания ТесAlliance объявила о предстоящем окончательном уходе с российского рынка автозапчастей и компонентов.

Скан официального письма от имени российского представительства компании – ООО «ТекАльянс» – опубликовал в своем телеграм-канале Союз автосервисов.

ТесAlliance, как сообщается в публикации, уйдет из России в четвертом квартале 2023 года. При этом локальное юридическое лицо будет закрыто.

Ранее, в 2022 году, как уже сообщал «Движок», ТесAlliance приостанавливал доступ к каталогу ТесDос на территории Российской Федерации и Республики Беларусь, говорилось в официальном заявлении компании.

В Союзе автосервисов отмечают, что каталог ТесDос долгие годы был основным поставщиком информации о запчастях для Aftermarket.

«Сотни сайтов подключены к API компании, десятки миллионов карточек товаров сформированы с использованием данных „ТекДока“. С одной стороны, это дополнительный толчок для развития местных IT-систем, с другой – новые трудности, с которыми столкнутся участники рынка уже к концу года», – прогнозируют представители Союза ■

Корея введет новые ограничения на поставки машин и автозапчастей в РФ

С конца апреля в Южной Корее вступили в действие новые, более жесткие, чем прежде, ограничения на экспорт товаров в Россию и Республику Беларусь.

Как сообщает РБК со ссылкой на южнокорейское издание Khaп, под запрет попали поставки в Союзное государство России и Белоруссии автомобилей стоимостью свыше 50 тыс. долларов и запчастей к ним.

В расширенном списке запрещенных к экспорту в РФ товаров – 598 пунктов против прежних 57. Помимо машин и автозапчастей, в него попали подшипники, полупроводники, химические и сталелитейные компоненты, квантовые компьютеры.

В будущем, как уточняют в корейском министерстве промышленности, не исключен полный запрет на поставки в РФ автомобилей корейского производства – не только дорогих, но и бюджетных. На сегодняшний день, добавляют в РБК, автомобили марок Hyundai и Kia официально в Россию не поставляются, однако некоторые модели дилеры ввозят по схеме параллельного импорта.

Российский завод Hyundai Motor под Санкт-Петербургом простаивает с марта 2022 года из-за сбоев в цепочках поставок комплектующих. По слухам, площадка может быть продана казахским предпринимателям, однако официально это пока не подтверждено ■

BLITZ

BRAKE SYSTEMS

МОЛНИЕНОСНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ



ЭЛЕМЕНТЫ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ BLITZ

BLITZBRAKE.DE



Особый фрикционный материал "low metallic" для эффективного торможения в серии HIGH PERFORMANCE



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Соответствие Европейским нормам качества (ECE-R90)



Максимальный комфорт за счёт применения резинометаллической пластины «Антискрип»



CARBERRY.

Performance for value

MIMS Automobility Moscow

ВЫСТАВКА



Роман Зубко

С 21 по 24 августа в столичном «Экспоцентре» на Красной Пресне пройдет ставшая уже традиционной Международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобилей MIMS Automobility Moscow.

О том, какие новшества ожидают в нынешнем году посетителей и участников выставки, ее организаторы и партнеры рассказали в рамках состоявшейся в Москве пресс-конференции. Все подробности – в материале «Движка».

MIMS-2023:
свыше 1000 компаний
из более чем 20 стран

По словам генерального директора компании ITEMF Expo (организатора MIMS Automobility Moscow) Анны Манвеловой, оргкомитет выставки 2023 года уже сейчас отмечает «существенный прирост основных показателей» мероприятия. «В этом году выставка формируется как никогда интенсивно. На данный момент мы не только достигли своих допандемийных показателей, но и превзошли их», – заявила А. Манвелова.

В частности, по состоянию на середину апреля количество участников выставки превысило отметку 1000 компаний.



Как отмечают в дирекции MIMS Automobility Moscow, для размещения стендов компаний, желающих принять участие в мероприятии, оргкомитет расширил экспозицию, которая займет практически все доступные павильоны ЦВК «Экспоцентр».



Анна Манвелова, генеральный директор компании ITEMF Expo (организатора MIMS Automobility Moscow)

Отчеты и планы
на 2023 год

Кроме того, как рассказала Анна Манвелова, в этом году наблюдается существенный прирост по странам, принимающим участие в выставке. В апреле их количество возросло до 21, что уже превышает показатель прошлого года. Большинство участвующих в выставке компаний-производителей и дистрибьюторов продукции для послепродажного обслуживания

автомобилей представляет так называемые дружественные страны, тем не менее в списке участников есть и европейские компании.

Национальные павильоны в рамках нынешней выставки будут представлены профильными ассоциациями, в составе которых – компании из Гонконга, Индии, Индонезии, Ирана, Малайзии, Тайваня, Турции, Южной Кореи. Экспозиция Китая, по данным организаторов выставки, увеличится по сравнению с прошлым годом в шесть раз.

В 2022 году, по словам гендиректора ITEMF Expo, выставку MIMS Automobility Moscow посетили 23 787 специалистов из автоиндустрии. В нынешнем году темпы прироста регистраций посетителей уже превышают прошлогодние показатели на 53%. Учитывая тенденцию, оргкомитет ожидает, что в 2023 году выставку посетит в несколько раз больше специалистов, чем в 2022-м. Интенсивный рост основных показателей Анна Манвелова объяснила «совокупностью усилий организаторов и конъюнктуры рынка».

Деловая программа в 2023-м

Открытая конференц-площадка «АГОРА» будет посвящена темам поставок запчастей и логистике, контрафакта и сертификации продукции, а также параллельному импорту. Одним



из основных направлений работы площадки с 2020 года является также сервисное обслуживание автомобилей в дилерских центрах, сетевых и независимых СТО. Этот раздел деловой программы, по словам организаторов выставки, в нынешнем году будет расширен за счет обсуждения специфики обслуживания и ремонта грузовых автомобилей и специальной техники. Кроме того, эксперты впервые раскроют тему детейлинга.

Предметом отдельного обсуждения станут законодательные инициативы, связанные со страхованием и обслуживанием автомобилей, с использованием автосервисами восстановленных запчастей, а также со сроками гарантийного ремонта. За год в этой сфере произошли значительные изменения, анализ которых представят приглашенные спикеры и профильные ассоциации.

В рамках специальных сессий конференц-площадки Общественный Совет по развитию такси и Союз автосервисов России

обсудят специфику послепродажного технического обслуживания корпоративных парков, в частности таксомоторных, а представители Национального автомобильного союза, партнера MIMS Automobility Moscow, – наиболее острые и актуальные проблемы коммуникации бизнеса с представителями государственных регулирующих органов в сфере автопрома.

В нынешнем году состоится также Московский международный форум автомобилестроения IMAF, который ежегодно проводится в дни выставки. В его рамках участники разберут вопросы производства автомобилей, накопившиеся за минувший год, а также обсудят меры поддержки автопрома, принятые государством.

MIMS Automobility Awards и Future Mobility

В ходе пресс-конференции Анна Манвелова анонсировала также ряд изменений в проектах, запущенных в 2022 году. Например, премия MIMS Automobility

Awards, соорганизатором которой выступает аналитическая компания Gruzdev-Analyze, будет расширена и усилена за счет нового партнерства. В рамках основной премии MIMS Automobility Awards будет вручена специальная премия «Автомаркетолог года», учрежденная с целью определить и отметить наградами лучшие компании и лучших специалистов в области маркетинга сферы продаж и обслуживания автомобилей. Соучредителем спецпремии выступит компания «Автомаркетолог».

О развитии инновационного раздела выставки – Future Mobility 2023 – рассказал директор департамента транспорта Фонда «Сколково» Кирилл Жанайдаров. По его словам, участники Future Mobility представят передовые продукты и решения в таких сферах, как развитие электротранспорта и зарядной инфраструктуры для него. По мнению эксперта, подобные направления являются основными трендами в мировой автоиндустрии.

Заместитель генерального директора по маркетингу и коммерции ФГУП «НАМИ» Николай Шмидт отметил, в свою очередь, что выставка MIMS Automobility Moscow и ее основные площадки «точно подходят для продвижения всех трех ключевых направлений деятельности НАМИ: инновационных разработок, стратегического планирования в автомобильной промышленности и испытаний и сертификации продукции».

MIMS Automobility Show

Новый совместный проект MIMS Automobility Moscow и Российской ассоциации автодилеров (РОАД) анонсировала исполнительный директор РОАД Олеся Капанова. Проект получил название MIMS Automobility Show; он будет представлять собой новый формат презентации автомобилей, который даст возможность производителям и поставщикам продемонстрировать новинки автопрома для максимально целевой аудитории.

По мнению представительницы РОАД, выставка MIMS Automobility Moscow является главной площадкой, на которой встречаются абсолютно все участники автомобильной индустрии. Поэтому новый проект «идеально подходит для демонстрации новинок в России», отметила О. Капанова, подчеркнув, что для дилеров, которые занимаются параллельным импортом в B2B-формате, это будет хорошая возможность представить новые бренды действующим и потенциальным партнерам.

Каков итог?

Прошлогодний кризис как на авторынке, так и в сфере послепродажного обслуживания автомобилей был, по мнению большинства экспертов, беспрецедентно серьезным, но отрасль выдержала и его, продемонстрировав заодно высокую степень адаптивности рыночной (а точнее – конкурентной) экономики. С какими новыми вызовами сталкивается сегодня индустрия – узнаем в конце августа в ходе MIMS Automobility Moscow 2023.



Кирилл Жанайдаров,
директор департамента транспорта
Фонда «Сколково»



Николай Шмидт,
генеральный директор по маркетингу
и коммерции ФГУП «НАМИ»



Олеся Капанова,
исполнительный директор РОАД



«Высшая передача 2023»

КОНФЕРЕНЦИЯ



Dvizhok.su

В конце апреля в Санкт-Петербурге состоялась конференция «Высшая передача», организованная сервисом «Авито Авто». В ее рамках эксперты «Авито Авто», «Автотеки» и «Автохаба» поделились текущей рыночной статистикой и аналитикой и рассказали об актуальных продуктах для автодилеров. Представители дилерских центров «Рольф», ГК «Автомир» и ГК «Авилон», в свою очередь, поделились успешными бизнес-кейсами и инструментами, которые помогают дилерам развиваться на рынке. Все подробности — в материале «Движка».

В рамках мероприятия, в частности, прошла панельная дискуссия среди экспертов на тему «Пополнение склада дилера и каналы выкупа: тенденции и прогнозы». В ходе нее руководитель группы по работе с ключевыми клиентами «Авито Авто» Камран Гусейнов представил эксклюзивную аналитику

по рынку легковых автомобилей в России — как новых, так и с пробегом.

По мнению эксперта, в настоящее время на авторынке РФ происходит перераспределение позиций брендов и их рыночной доли. В частности, китайские марки стали лидерами по части доли предложения и спроса в сегменте новых автомобилей. Гн Гусейнов отметил также тренд на снижение средней цены с конца марта 2022 года на рынке новых машин в РФ: по итогам марта 2023-го средняя цена ново-

Ключевые тренды на авторынке и в автобизнесе

го автомобиля достигла отметки 3 млн рублей.

Количество объявлений о продаже новых автомобилей в стране, по данным «Авито Авто», за последние 12 месяцев практически восстановилось до уровня февраля 2022 года. Год к году изменение составило +19%.

Пик покупательского спроса пришелся на август прошлого года.

На рынке машин с пробегом, по информации, представленной К. Гусейновым, количество предложений год к году в целом по России выросло на 14%. Интерес покупателей к автомобилям подобного рода также растет: по итогам I квартала 2023 года спрос по сравнению с аналогичным периодом 2022 года вырос на 3%. Эксперт при этом отметил повышение осознанности покупательского интереса: зафиксировано большее количество звонков при меньшем запросе контактов.

При этом цены на б/у авто растут за малым не стремительно: несмотря на периоды снижения средней стоимости машин с пробегом в 2022 году, за год средняя цена подержанной машины выросла на 20%, достигнув в марте 2023 года показателя 1 млн 250 тыс. рублей.

Львиную долю рынка б/у автомобилей занимают частные продавцы: 55%. Отрицательная динамика в плане предложения не была зафиксирована за год ни в одном из федеральных округов РФ. Самый бурный рост предложения отмечен в Дальневосточном (+89%) и Сибирском (+55%) федеральных округах.

Что же касается параллельного импорта, то эта схема поставок машин в Россию, по данным «Авито Авто», набирает все большие обороты: количество объявлений о продаже автомобилей, ввезенных из-за границы, достигло показателя 4800 штук в январе-феврале текущего года. Среди марок машин, поступающих из-за рубежа, самыми востребованными стали Voyah, Cadillac, Audi, Jetta и Ford. По объемам предложения лидерами оказались Toyota, Mazda, Mitsubishi, BMW и Kia.

Менеджер продукта «Авито Авто» Юлия Митрофанова рассказала в рамках конференции о возможностях платформы для дилеров и о том, какие проблемы





клиентов они могут решить. Кроме того, она поделилась результатами исследований аудитории.

Одним из триггеров, повышающих интерес пользователей к объявлению, по словам эксперта, является отметка «Только на Авито» — она дает дилерам дополнительные 25% просмотров. Также для покупателей важна оценка состояния и стоимости владения авто. Это новый инструмент «Авито Авто», позволяющий отфильтровать релевантные предложения. Кроме того, рейтинг дилера теперь вынесен на страницу поисковой выдачи, что делает его более заметным для пользователей.

Юлия Митрофанова анонсировала также новые продукты

платформы, среди которых — «Преимущества на карточке дилера» (в числе преимуществ, направленных на привлечение пользователей, на карточке будут отображены «Гарантии от дилера», «Подарки», «ТО от дилера» и «Быстрое оформление»), а также короткие видео на главной странице приложения «Авито» (размещение видео позволяет дилерам попасть в выдачу на главной странице «Авито», получить дополнительные 5% контактов на автомобиль, а также повысить привлекательность объявлений для покупателя). Также, по словам Ю. Митрофановой, в мае 2023 года на объявлениях появится новая отметка: «Цена проверена».

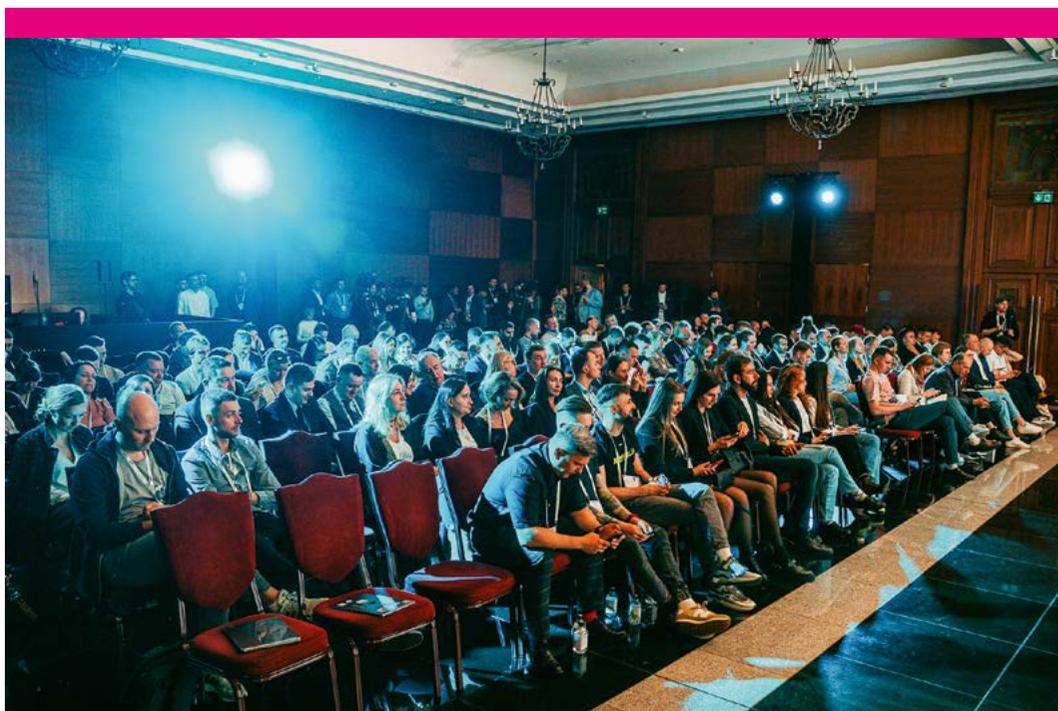
Среди трендов взаимодействия покупателей и дилеров наибольшее значение имеет сегодня рост количества чатов, отмечают эксперты «Авито». Как показали исследования, скорость ответа клиенту напрямую влияет на количество сделок. Для повышения оперативности ответов дилерам доступно подключение функции автоответов.

Еще один важный фактор, на который стоит обращать внимание продавцам, — это ожидания пользователей от объявления. В ходе исследования аудитории «Авито Авто» выяснилось, что для пользователей наиболее важна такая информация, как сведения о ДТП / честное количество владельцев / проблемы

по кузову (50% пользователей); прозрачность цены и указание окончательной стоимости (20%); акции и скидки на автомобили (15%); гарантии и подарки (15%).

Менеджер проекта «Авито Авто» Елизавета Ломакина отметила в своем выступлении такие нововведения платформы, как вывод рейтинга на выдаче на всех платформах, новая форма сбора отзывов в категории «автомобили» и фильтр «продавцы с рейтингом 4 и выше». Также эксперт поделилась рекомендациями по работе с негативными отзывами. Среди них — обжалование недостоверных отзывов (если они не старше трех месяцев), а также возможность скрыть оценку и напрямую связаться с автором отзыва, предложив решение ситуации.

О новых возможностях «Автотеки», полезных для бизнеса, рассказал старший менеджер по развитию сервиса Константин Болдырев. По его словам, главными из них являются интеграция сервиса автоматического мониторинга парка автомобилей «Сигнал» для дилеров-партнеров в «Автохаб»; предпроверка автомобилей в «Автохабе» для оперативного отбора наиболее релевантных экземпляров; сервис расшифровки и оценки автомобиля по госномеру; автоматическая проверка физических и юридических лиц; кликабельный логотип автодилера в отчетах «Автотеки».



«Автостат. Оперативка»



Роман Зубко

Российский авторынок в апреле и по итогам 4 месяцев

Аналитическое агентство «Автостат» провело ставшую уже традиционной онлайн-конференцию «Оперативка», в рамках которой представило статистику продаж автотранспорта в России по итогам апреля и 4 месяцев нынешнего года. О том, как развивался российский авторынок за отчетный период и какими видят эксперты его дальнейшие перспективы, — в материале «Движка».

Итоги 4 месяцев года

Статистику российского автомобильного рынка по сегментам представил в рамках очередной «Оперативки» директор «Автостата» Сергей Удалов. По данным агентства, за первые 4 месяца текущего года в России было продано 314,5 тыс. транспортных средств всех типов, что на 12% меньше, чем за аналогичный период 2022-го. В «легковом» сегменте объем продаж составил 246,9 тыс. ед. (-15%), в категории LCV (легких коммерческих машин) — 23,5 тыс. (-27%).

В сегменте грузовиков (среднетоннажников и большегрузов) продажи, напротив, выросли за отчетный период на 40% — до 38,6 тыс. ед. Также

увеличились объемы реализации автобусов: на 19%, до 5,5 тыс. шт.

На российском рынке новых легковых автомобилей помесячная динамика на данный момент положительная: в феврале, марте и апреле продажи росли по сравнению с предыдущими месяцами на 8–24,5%. По итогам апреля за счет эффекта низкой

базы прошлого года продажи новых машин в РФ и вовсе взлетели на 170,4% (в 2,7 раза) по сравнению с тем же месяцем 2022-го. Однако по итогам 4 месяцев рынок все еще в минусе: в январе — апреле реализовано на 15,4% меньше «легковушек», чем за аналогичный период прошлого года.

На рынке легковых автомобилей с пробегом специалисты «Автостата» также отмечали положительную помесячную динамику начиная с февраля; лишь в апреле продажи чуть снизились: на 0,4% по сравнению с мартом. Тем не менее по итогам 4 месяцев вторичный рынок ока-

зался в плюсе: в общей сложности в нашей стране реализовано 1,75 млн автомобилей с пробегом возрастом менее 7 лет (+17,3% к уровню первых 4 месяцев 2022-го) и 368,7 тыс. б/у машин старше 7 лет (+18,0%).

Динамика средневзвешенных цен на автомобили в России в нынешнем году тоже остается положительной. По итогам первых 3 месяцев 2023 года средневзвешенная цена новой машины в нашей стране составляла 2,57 млн рублей (+11%), средневзвешенная цена подержанной достигла 0,98 млн рублей (+8%).

Растет также и выдача автокредитов на новые легковые

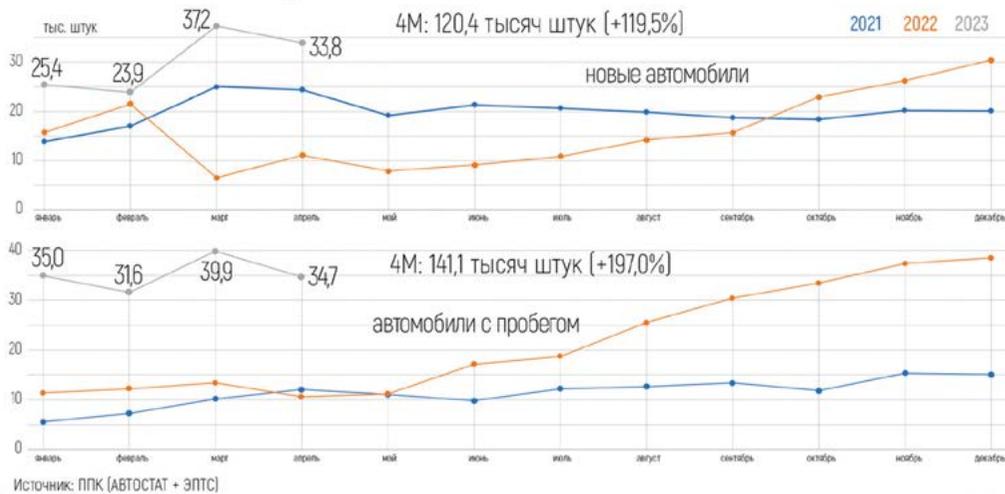
Выдачи автокредитов на новые легковые автомобили



Источник: данные ведущих автокредитных банков (без ВТБ и СЕТЕЛЕМ), программа обмена данными АВТОСТАТ Лайт + FrankRG

www.autostat.ru

Динамика импорта легковых автомобилей



автомобили – причем как в деньгах, так и в штуках. В единицах за 4 месяца 2023 года выдано на 17% больше автокредитов, чем за январь – апрель 2022-го. В денежном выражении объемы выдачи кредитов на новые машины выросли на 19% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По данным «Автостата», рост наблюдался также в объемах импорта легковых автомобилей в Россию. За 4 месяца текущего года, как сообщил Сергей Удалов, в нашу страну ввезено 120,4 тыс. новых «легковушек» (+119,5% к январю – апрелю 2022 года) и 141,1 тыс. легковых автомобилей с пробегом (+197,0%).

Автомобильный рынок России по сегментам



| | продажи | | | | 22/21 | 4М 2023 | тысяч штук 4М 23/22 | |
|-------------------------|---------|-------|-------|------|-------|---------|------------------------|---|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | | | | |
| РС ЛЕГКОВЫЕ | 1 593 | 1 461 | 1 516 | 626 | -59% | 246,9 | -15% | ↓ |
| LCV ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ | 112 | 104 | 144 | 75 | -48% | 23,5 | -27% | ↓ |
| МСV+НСV ГРУЗОВЫЕ | 81 | 75 | 100 | 84 | -16% | 38,6 | +40% | ↑ |
| BUS АВТОБУСЫ | 14 | 13 | 14 | 13 | -7% | 5,5 | +19% | ↑ |
| ИТОГО | 1 800 | 1 653 | 1 773 | 799 | -55% | 314,5 | -12% | ↓ |

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

По результатам 4М 2023 года общие продажи всех типов транспортных средств сократились на 12%. Сегменты грузовых автомобилей и автобусов показали рост. Сегмент легких коммерческих автомобилей показал самое большое падение (-27%).

Прогноз на 2023 год

Прогноз специалистов «Автостата» на 2023 год в целом остается оптимистичным. Базовым аналитики агентства считают сценарий, при котором в нашей стране будет продано 780 тыс. новых легковых автомобилей (+25% к результату 2022 года). Пессимистичный сценарий предполагает пусть и совсем небольшой, на уровне статистической погрешности, но все же рост рынка новых машин: на 0,5%, до 630 тыс. ед. Если же события на рынке будут развиваться по наиболее оптимистичному сценарию, то дилерам удастся реализовать в общей сложности 870 тыс. новых легковых автомобилей (на 39% больше, чем в 2022 году).

Если судить по тому, с какой частотой появляются новости о выходе на российский авторынок очередных новых для нас брендов из Поднебесной, этот прогноз похож на правду. Однако многие экономисты предупреждают, что в скором времени как на автомобильный, так и на многие потребительские рынки начнет влиять такой фактор, как ограниченный объем платежеспособного спроса. А потому пессимистичный прогноз, на наш взгляд, должен все же предполагать пусть небольшое, но снижение продаж на авторынке. Как все сложится в реальности – узнаем в начале января будущего года.

Прогноз рынка на 2023 год



Электроседан Voyah Passion

вышел на российский рынок



Компания «Моторинвест» опубликовала цены на самый крупный и быстрый седан из Поднебесной среди когда-либо поставлявшихся в Россию.

Базовый Voyah Passion стоит 8 290 000 рублей. Благодаря двум электромоторам с суммарной пиковой отдачей 375 кВт (510 л. с.) и 730 Нм паспортный разгон до «сотни» занимает 3,8 секунды. Тяговый аккумулятор емкостью 82,1 кВт·ч позволяет проехать 483 км в цикле WLTP.

Модификация Passion Long Range оснащена аккумулятором емкостью 108,7 кВт·ч, который обеспечивает запас хода 608 км, однако за счет иных настроек силовой установки и чуть возросшей массы (с 2266 до 2286 кг) время разгона до 100 км/ч выросло до 4,2 секунды, а ограничитель скорости установлен не на 210, а на 205 км/ч.

Такая версия заметно дороже: 9 690 000 рублей. Отчасти — за счет матричных фар и обивки потолка искусственной замшей.

Как и другие модели Voyah, новый Passion построен на платформе ESSA с двухрычажной подвеской спереди и «многорычажкой» сзади. Габариты — 5088 x 1970 x 1505 мм; колесная база — 3000 мм. Штатно установлены пневмостойки и адаптивные амортизаторы, а также 20-дюймовые легкосплавные диски.

Седаны оснащены адаптивным круиз-контролем с функцией удержания в полосе, проекционным дисплеем с дополненной реальностью, двухсекционной панорамной крышей с электронно-управляемой шторкой и многим другим. Все кресла имеют широкий набор электрорегулировок, подогрев, вентиляцию и массаж.

У российских дилеров бренда Voyah седаны Passion появятся летом ■

Полумиллионный «Гелендваген» сошел с конвейера

Завод Magna Steyr в Австрии празднует производственный юбилей — выпущенный в Граце 500-тысячный G-Class.

Спустя 44 года после дебюта внедорожника Mercedes-Benz поколения W460 объем производства «Гелендвагенов» достиг 500-тысячной отметки.

Красивую цифру мерседесовцы решили отметить особым G-Class, который воплощает собой диалог эпох. Конечно же, это G 500 с 4,0-литровым V8 (422 л. с., 610 Нм), ведь четырехсоттысячным «Геликом» был вишневый G 400 d.

Юбилей выполнен в стиле G 280 GE образца 1986 года. Кузов выкрашен в исторический оттенок Agave Green, а передний бампер вместе с радиаторной решеткой сделаны черными: такой «маски» у G-Class не было с 1990 года.

«Поворотники» на передних крыльях оранжевые, а центральные части кресел вместо натуральной кожи обиты тканью с клетчатым узором — это еще две отсылки к оригинальной машине. Пятиспицевые 18-дюймовые диски серебристого цвета — как у следующего «Гелика» поколения W463, а вместо пластикового кофра для полноразмерной запаски — тканевый чехол.

На поручне переднего пассажира размещена памятная табличка с числом 500 000. Юбилейный G-Class основательно подготовлен для бездорожья: установлена лестница и багажник на крыше (штатный у нынешнего G 500 невелик — всего 454 литра). Сразу с конвейера «обуты» цепкие покрышки Falken Wildpeak A/T ■



Бренд Hongqi официально выходит на российский рынок

Корпорация FAW Group объявила о выводе на российский авторынок премиального бренда Hongqi.

Эксклюзивным дистрибьютором бренда в нашей стране станет ООО «ФАВ – Восточная Европа» – дочерняя компания FAW в РФ.

Первые в России дилерские центры Hongqi заработают в мае в Москве, Санкт-Петербурге, Краснодаре, Сочи, Казани и Ростове-на-Дону.

Модельный ряд бренда у нас составят четыре модели: электрический внедорожник E-HS9, представительский седан H9, кроссовер HS5 и премиальный седан H5 New. Поставки официальным дилерам начнутся в мае.

Hongqi E-HS9 приводится в движение двумя электромоторами мощностью 245 и 160 кВт. С места до «сотни» внедорожник способен разогнаться за 4 секунды. Заявленный запас хода составляет 510 км (в цикле NEDC), за 10 минут запас электроэнергии можно пополнить в количестве, достаточном для пробега примерно в сотню километров.

Список доступного для E-HS9 оснащения включает пневмоподвеску, матричные светодиодные фары, 10 подушек безопасности, систему контроля качества воздуха в салоне и другое оборудование.

Заднеприводный седан Hongqi H9 оснащается 2,0-литровым турбомотором, работающим по схеме так называемого «мягкого» гибрида. Двигатель агрегируется с преселективным «роботом» 7DCT.

Среднеразмерный кроссовер HS5 и седан H5 второго поколения предназначены для более широкой аудитории. На внутреннем рынке соперниками HS5 являются Volkswagen Tiguan L и Honda UR-V, а H5 позиционируется как «младший брат» представительского H9 ■



В Россию едет новый Naval M6

Концерн Great Wall Motor объявил о предстоящем выходе на российский рынок нового кроссовера Naval M6.

Судя по всему, новинке предстоит занять нишу между компактным кроссовером Jolion и более крупными моделями семейства F7/F7x.

В версии для России новый M6 будет оснащаться 1,5-литровым бензиновым турбомотором, развивающим мощность 143 л. с. и максимальный крутящий момент 202 Нм. Двигатель станет агрегатироваться с 6-ступенчатой «механикой» или 7-ступенчатым «роботом» с двойным сцеплением.

Передняя оптика на новом M6 в версии для РФ – полностью светодиодная, автомобиль будет комплектоваться 17-дюймовыми колесными дисками. Вариантов окраски кузова три: белый, серый и черный цвета.

Новый M6 станет позиционироваться, в частности, как семейный автомобиль. Под стать этому предназначению окажется объем багажника: 808 литров при установленных задних сиденьях и 1550 литров – при сложенных.

В список оснащения M6 войдут современный комплекс систем безопасности и помощи водителю, камера заднего вида со статической разметкой, круиз-контроль, климат-контроль, система бесключевого доступа в салон, аудиосистема с 4 динамиками, мультимедийная система с 10,25-дюймовым дисплеем, USB-порты, обогрев передних сидений.

В продаже на российском рынке новый Naval M6 появится летом нынешнего года ■

FAW анонсировал новый кроссовер для России

Компания FAW объявила о предстоящем выводе на российский рынок кроссовера Bestune T99 и назвала сроки начала его продаж.

Как сообщает пресс-служба компании, Bestune T99 представляет собой среднеразмерный кроссовер класса D. Габаритные размеры T99 – 4800 x 1915 x 1685 мм, длина колесной базы – 2870 мм.

Под капотом автомобиля – 2,0-литровый бензиновый турбомотор CA4GC20TD-32, развивающий мощность 224 л. с. и максимальный крутящий момент 340 Нм. Агрегируется двигатель с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач; привод – на передние колеса.

Список доступного для T99 в России оснащения составят датчики дождя и света, светодиодные фары и фонари, кожаный салон, круиз-контроль, система бесключевого доступа в автомобиль и другие опции. Цены и комплектации будут объявлены ближе к официальному старту продаж кроссовера, который намечен на конец июня – начало июля текущего года.

Новый Bestune T99 станет четвертой моделью FAW на нашем рынке; в настоящее время в России, напомним, доступны кроссоверы Bestune T77 и T55, а также лифтбек Bestune B70. Целевой аудиторией новинки в FAW называют семейных мужчин с «хорошим уровнем дохода», имеющих одного или нескольких детей и любящих путешествовать и отдыхать за городом ■



Skywell анонсировал новый кроссовер для России



Бренд Skywell объявил о предстоящем запуске продаж гибридного кроссовера HT-i на российском рынке.

Новый HT-i представляет собой среднеразмерный SUV с габаритными размерами 4720 x 1908 x 1701 мм; длина колесной базы автомобиля составляет 2800 мм.

В движение кроссовер приводится гибридной бензин-электрической силовой установкой, работающей по схеме PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), в состав которой входят 1,5-литровый 103-сильный турбомотор и 130-киловаттный электродвигатель. Электромотор питается от литий-ионной батареи на 21,7 кВт·ч в стандартном варианте и 32,8 кВт·ч — в версии с увеличенной емкостью.

В полностью электрическом режиме новый HT-i способен проехать 81 км со стандартной батареей и 145 км — с более емкой (по стандарту WLTP). Максимальный заявленный пробег автомобиля при полностью заправленном баке и заряженной батарее составляет 1267 км.

В продаже на российском рынке новый Skywell HT-i появится до конца июня текущего года. Цены на автомобиль будут объявлены ближе к дате его официальной премьеры ■

Стали известны характеристики кроссоверов SWM для России

ГК «Обухов» — эксклюзивный дистрибьютор бренда SWM в России — опубликовала технические характеристики и комплектации кроссоверов G01 и G01F для российского рынка.

Длина G01 составляет 4610 мм, G01F — 4670 мм. Прочие габаритные размеры автомобилей идентичны: ширина 1855 мм, высота 1740 мм, длина колесной базы 2750 мм. В движение оба кроссовера приводятся 1,5-литровым бензиновым турбомотором (138 л. с., 212 Нм), который работает в связке с 7-ступенчатым «роботом» с двойным сцеплением; привод — на передние колеса.

Оба автомобиля станут оснащаться ABS, ESP, функцией Auto-Hold, фронтальными и боковыми подушками безопасности. SWM G01F дополнительно предложит шторки безопасности, а также системы контроля слепых зон, предупреждения об опасности фронтального столкновения, о выходе с полосы и при открывании дверей.

G01 и G01F имеют мультимедийную систему с 10-дюймовым сенсорным дисплеем и слотом для сим-карты для доступа в интернет, цифровую приборную панель, светодиодные фары ближнего света и дневные ходовые огни, панорамную крышу с люком, водительское кресло с вентиляцией. SWM G01F получил также «продвинутую» аудиосистему с 9 динамиками, сабвуфером и многополосным эквалайзером.

Новые SWM G01 и G01F поступят в продажу в России в конце мая — начале июня, а в конце лета на нашем рынке дебютирует более крупный семейный кроссовер марки SWM. Цены будут объявлены позже ■



Lada Granta с 16-клапанным мотором поступила в продажу

АвтоВАЗ объявил о начале продаж Lada Granta в версии с 16-клапанным двигателем и назвал цены на автомобиль.

Мотор 1.6 16v, как сообщает пресс-служба тольяттинского предприятия, стал доступен для всех автомобилей семейства Granta: седана, лифтбека и универсала Cross. Двигатель развивает мощность 106 л. с. при 5800 об/мин и максимальный крутящий момент 148 Нм при 4200 об/мин.

Главной особенностью конструкции мотора производитель называет модуль впуска с переменным объемом. Специальные заслонки изменяют конфигурацию впускного коллектора в зависимости от оборотов двигателя. За счет этого увеличивается крутящий момент на низких оборотах, улучшается разгонная динамика автомобиля и повышается эластичность двигателя.

Стартовая цена 16-клапанной «Гранты» — 865 500 рублей. В указанную сумму оценен седан в комплектации Comfort, куда входят две подушки безопасности, кондиционер, электрообогрев передних сидений, аудиосистема и другое оборудование.

Lada Granta оснащается также 1,6-литровым 8-клапанным мотором мощностью 90 л. с. Цены на 90-сильные «Гранты» начинаются с отметки 678 300 рублей ■



Chery оценил в рублях Tiggo 8 Pro e+

Компания Chery объявила о начале продаж в России гибридного кроссовера Tiggo 8 Pro e+ и назвала рублевую цену.

С 18 мая автомобиль доступен для приобретения у официальных дилеров бренда в нашей стране, сообщает пресс-служба «Чери Автомобили Рус».

Кроссовер продается на российском рынке исключительно в семиместном варианте в топовом исполнении Ultimate. Стартовая цена автомобиля составляет 4 799 900 рублей (3 919 900 рублей с учетом действующих маркетинговых программ).

Новый Tiggo 8 Pro e+ представляет собой «подключаемый» гибрид с батареей, подзаряжаемой от электросети. В состав силовой установки автомобиля входят бензиновый 1,5-литровый турбомотор мощностью 147 л. с. и пара электромоторов общей 30-минутной мощностью 65 кВт (88 л. с.). Суммарная мощность силовой установки — 235 л. с.

Приобрести Tiggo 8 Pro e+ на первых порах можно у дилеров в Москве, Санкт-Петербурге, Брянске, Волгограде, Воронеже, Казани, Калуге, Краснодаре, Краснознаменске, Минеральных Водах, Нижнем Новгороде, Перми, Ростове-на-Дону, Сочи, Туле, Уфе и Ярославле. Первые покупатели, которые приобретут автомобиль до конца июня, получат в подарок настенную зарядную станцию и сертификат на ее установку.

Станция предназначена для домашнего использования; ее выходная мощность составляет 7 кВт. С ее помощью можно полностью зарядить батарею автомобиля за 2,5 часа — на 70% быстрее, чем от обычной розетки. В комплект входит 5-метровый кабель с разъемом GBТ и переходником на Type-2 с защитой от пыли и влаги. В салонах дилеров Chery такая станция будет продаваться за 261 827 рублей ■

Mercedes полностью рассекретил новый E-Class

Компания Mercedes-Benz официально представила седан E-Class нового поколения с заводским индексом W214.

По габаритам (4949 x 1880 x 1468 мм) E-Class стал немного крупнее предшественника по всем направлениям; на 22 мм удлинилась колесная база.

Главное новшество в ходовой части — опциональная система полноуправляемого шасси, которая на скорости до 60 км/ч поворачивает задние колеса в сторону, противоположную передним, на больших скоростях — в ту же сторону, что и передние. В первом случае это улучшает маневренность автомобиля, в последнем — повышает его устойчивость в поворотах.

Базовой станет версия E 200 с бензиновым 4-цилиндровым турбомотором M 254 (204 л. с., 320 Нм) и стартер-генератором. Ступенью выше в линейке «мягких» гибридов — дизельная версия E 220 d и ее полноприводный вариант E 220 d 4Matic, оснащенные 4-цилиндровым дизелем OM 654 M (197 л. с. и 440 Нм) и «автоматом» 9G-Tronic. Более мощные 6-цилиндровые двигатели появятся в гамме чуть позже.

Линейку подключаемых к сети гибридных версий нового E-Class составят модификации E 300 e, E 300 e 4Matic и E 400 e 4Matic с 2,0-литровым бензиновым турбомотором и 95-киловаттным электродвигателем. На «трехсотом» ДВС развивает 204 л. с. и 320 Нм, на «четырёхсотом» — 252 л. с. и 400 Нм. Суммарная отдача системы в версии E 300 e составляет 230 кВт (312 л. с.) и 550 Нм, в версии E 400 e — 280 кВт (381 л. с.) и 650 Нм. На полностью электрической тяге такие гибриды способны проехать около 100 км.

Заказы на новый E-Class начнут приниматься летом, а осенью автомобили появятся в салонах европейских дилеров компании ■



Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet



Роман Зубко

Автомобили из Поднебесной медленно, но верно заполняют на нашем рынке ниши, освободившиеся с уходом западных брендов. И хотя в штуках их продажи пока еще далеки до показателей лидеров российского авторынка в докризисные времена, текущие результаты впечатляют. Тем интереснее вопрос: а есть ли сейчас альтернатива «китайцам»? Как выясняется, есть! И предоставляют ее отнюдь не отечественные производители. Журнал «Движок» провел две недели в компании компактного кроссовера Suzuki Vitara, чтобы разобраться: стоит ли сейчас приобретать компактный японский кроссовер по цене более крупного и «навороченного» SUV из Поднебесной?

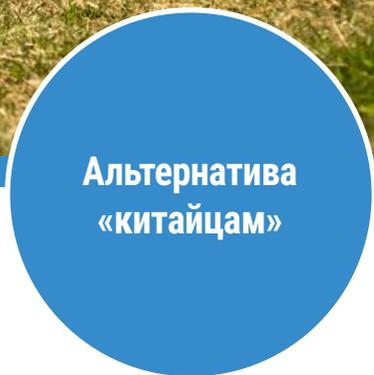
Если встречаются и впрямь по одежке, то раунд под названием «Дизайн» у «китайцев», на наш вкус, должна выиграть Vitara!

По-европейски сдержанная внешность, минимум хрома, ничего из того, что принято называть «крикливой азиатчиной». При этом облик в целом — запоминающийся: однажды увидев эту машину вживую, в потоке ее уже ни с чем не спутаешь.

Салон, однако, столь приятного впечатления с первого взгляда не производит: сиденья с механическими регулировками даже в топовой комплектации, явно устаревшая мультимедий-

ная система, простоватая панель приборов и откровенно дешевый на вид и на ощупь пластик на дверных панелях. Это точно автомобиль из 10–20-х годов XXI века?

Однако за внешней простотой скрывается редкое по нынешним временам удобство в ежедневном использовании кроссовера. Во-первых, Vitara — из тех автомобилей, о которых говорят, что они «внутри больше, чем снаружи». При габаритной



Альтернатива «китайцам»

длине всего 4175 мм она позволяет высокорослому водителю устроиться за рулем именно так, как ему удобно, а не по принципу «и так сойдет». И даже втиснуться «самому за собой» на заднее сиденье. Какого-либо запаса для коленей, правда, не будет,





Интерьер Vitara хоть и немного устарел морально, зато с эргономикой и удобством — полный порядок!

зато над головой его более чем достаточно (примерно с ширину ладони).

Во-вторых, сами сиденья с обивкой из алькантары оказались очень удобны в дальней дороге: они отлично удерживают тело в поворотах, к тому же спина не потеет при ярком солнце. Удачен и профиль спинок.

В-третьих, выяснилось, что простота приборной панели только кажущаяся. Классические стрелочные спидометр и тахометр и содержащий максимум данных «в одном окне» борткомпьютер позволяют считывать всю необходимую информацию буквально одним взглядом. Что до «мультимедийки», то интерфейс радио продуман и организован вполне неплохо, а что касается явно не современной навигационной системы, то ничто не мешает отдать навигационные подсказки на откуп смартфону с «Яндекс.Картами».

Главным достоинством салона Vitara оказалась его, если



можно так выразиться, износоустойчивость. За два года тестовый кроссовер намотал на журналистских тест-драйвах свыше 50 тыс. км. В условиях, мягко говоря, отнюдь не тепличных. И единственными признаками того, что автомобиль все это время не жалели, были отполированная кожа на руле да отлетевшая от вращающейся рукоятки регулировки скорости вентилятора декоративная крышечка.

Впрочем, с удобства и эргономики салона автомобиль (как и театр — с вешалки) только начинается. Не менее (если не более!) важно то, как машина едет. И здесь «Витаре» тоже есть что противопоставить «китайцам»!

Тестовый кроссовер был оснащен турбомотором 1.4 BoosterJet (заводской индекс — K14C) с непосредственным впрыском топлива, развивающим 140 л.с. при 5500 об/мин и 220 Нм в диапазоне от 1500 до 4000 об/мин. В теории цифры эти — не самые впечатляющие, но на практике 220 «ньютон» с 1,5 тыс. оборотов при снаряженной массе автомобиля 1235 кг оказалось более чем достаточно для динамичной езды и по городу, и за его пределами.

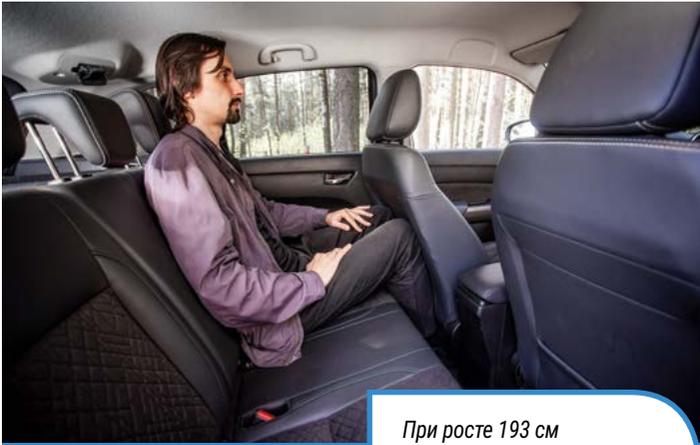
Более того — Vitara 1.4 BoosterJet настолько бодра при разгоне и с хода, и с места, что в какой-то момент ловишь себя на мысли, что на этой машине

Есть в салоне «Витары» и стильные решения. Например, стрелочные часы в верхней части центральной консоли, идеально вписавшиеся между двумя «кругляшами» дефлекторов обдува



невозможно ездить медленно! Поскольку, даже разогнавшись в полпедали, регулярно оказываешься впереди основного потока. При этом с 6-ступенчатым «автоматом» Aisin двигатель ладит вполне неплохо: и мотор, и коробка оказались друг другу под стать — переключается АКП почти незаметно и вовремя «подтыкает» пониженную передачу при активном разгоне.

И управляемость «Витары» — на уровне динамики! В меру быстрые и точные реакции на поворот руля в купе с умеренными для



При росте 193 см я с полным комфортом устроился за рулем и даже втиснулся «сам за собой» на заднее сиденье. И хотя для ног пространства почти не осталось, зато над головой его было в достатке

компактного семейного кроссовера кренами (и готовностью машины при желании водителя поскользнуть сперва всеми четырьмя колесами, а затем и задними) превращают каждую поездку по извилистой дорожке в удовольствие, которое хочется испытывать снова и снова. Тем более что и усилие на руле выверено очень хорошо: он порой кажется излишне легким, но легкость эта нисколько не мешает чувствовать, что происходит с управляемыми колесами.

У каждой медали, однако, есть и обратная сторона, и в случае с ходовыми качествами Suzuki Vitara ради отменной управля-

По объему багажник «Витары» маловат (всего 375 литров при установленных задних сиденьях), зато неплохо продуман: здесь есть и крючки для фиксации поклажи, и ниши под канистры и инструмент, и регулируемый по высоте пол. И погрузочная высота невелика

емости приходится мириться с посредственной плавностью хода. Подвеска кроссовера — излишне плотная. В городе она чересчур рьяно собирает разного рода дорожную мелочевку в виде трещин в асфальте и технологических стыков на эстакадах, а если эти самые стыки приходится преодолевать в повороте — автомобиль может и слегка сместиться с траектории. Ну а на грубом и шершавом асфальте по кузову идет неприятный зуд.

Однако справедливости ради стоит отметить, что по-настоящему сильные удары подвеска выдерживает весьма достойно! Зевнув на трассе яму глубиной с полколеса, за сохранность подвески можно не опасаться, а по убитому шоссе местного

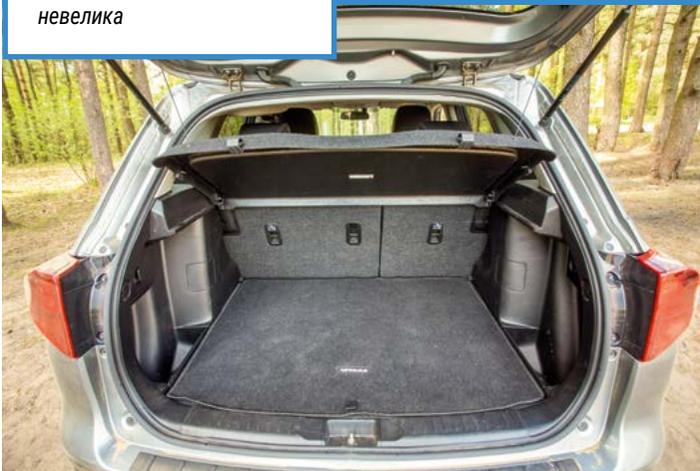


значения впору валить в стиле «больше хода — меньше ям»: запас по энергоемкости у Vitara такой, что нам его выбрать так и не удалось. (Хотя трасса M10, например, вновь, как и в былые времена, склонна преподнести сюрпризы.)

Проблема в том, что работает подвеска шумно (спасибо торсионной балке в задней подвеске). И череду мелких и средних неровностей она не любит — на каменистой грунтовке автомобиль вынуждает сбавлять ход: быстрее 40–50 км/ч ехать некомфортно. Да и в целом «Витару» не назовешь тихоней. И если звук двигателя всего лишь дополнительно бодрит при динамичном разгоне, то шинный гул в дальней дороге начинает утомлять. Это при том, что тестовый кроссовер был «обут» в весьма комфортные летние покрышки Continental ContiPremiumContact 5.

О внедорожных способностях «Витары» можно сказать кратко: так называемое «дачное» бездорожье для нее не проблема, но есть вопросы по части геометрической проходимости. Клиренс 185 мм (как у седанов В-класса, адаптированных к российским условиям), немалый передний свес, ничем не прикрытый задний редуктор и низко висящая поперек кузова «банка» глушителя вынуждают осторожничать на проселке, испещренном промоинами. И в глубокую колею с такой геометрией лучше не соваться.

Что же касается цен на протестированный нами автомобиль, то говорить о них в настоящее время тяжело, поскольку машины Suzuki сейчас — это, перефразируя сентенцию известного мультиязычного персонажа, очень странные предметы: они вроде есть, но вроде и нет. Официально



ХАРАКТЕРИСТИКИ Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet AWD

Технические характеристики

| | |
|-----------------------------|--------------------|
| Длина х ширина х высота, мм | 4175 х 1775 х 1610 |
| Снаряженная масса, кг | 1235 |
| Объем багажника, л | 375 |
| Клиренс, мм | 185 |

Двигатель

| | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| Тип | Бензиновый, 4R, с турбонаддувом |
| Объем, куб. см | 1373 |
| Мощность, л. с. при об/мин | 140/5500 |
| Крутящий момент, Нм при об/мин | 220/1500–4000 |
| Трансмиссия | 6-ступенчатая, автоматическая |
| Привод | Полный |

Ездовые параметры

| | |
|----------------------------------|------|
| Разгон до 100 км/ч, с | 10,2 |
| Максимальная скорость, км/ч | 200 |
| Средний расход топлива, л/100 км | 6,2 |

оценки Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet AWD

| ИНТЕРЬЕР | 7,86 | Suzuki Vitara – из тех автомобилей, о которых говорят, что внутри они больше, чем снаружи. Все хорошо также и с эргономикой. Чего не скажешь о внутренней отделке... |
|-------------------------|-------------|--|
| Обзор | 9 | |
| Эргономика | 9 | |
| Качество материалов | 7 | |
| Простор | 8 | |
| Передние сиденья | 8 | |
| Задние сиденья | 7 | |
| Багажник | 7 | |
| ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ | 8,2 | Сухие цифры технических характеристик 1,4-литрового турбомотора не впечатляют, но на практике лучшего пожелать трудно. То же можно сказать и об управляемости. Внедорожные способности несколько ограничиваются не самой удачной геометрией. |
| Динамика | 8 | |
| Управляемость | 9 | |
| Тормоза | 8 | |
| Экономичность | 8 | |
| Внедорожные способности | 8 | |
| КОМФОРТ | 7,33 | В целом Vitara шумновата и жестковата, но при этом подвеска очень хорошо держит сильные удары. Опциональный состав – на уровне середины 2010-х годов. |
| Акустический | 7 | |
| Ездовой | 8 | |
| Оснащенность опциями | 7 | |
| ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА | 7,80 | Отличная альтернатива «китайцам»! Если удастся найти новую машину из дилерских запасов или неукатанный экземпляр на «вторичке». |

новые машины японской марки в РФ не поставляются, но у некоторых дилеров все еще можно найти «Витару» и 2021–2022 годов выпуска. Чаще – с 1,6-литровым «атмосферником», изредка встречаются и 1,4-литровые турбированные кроссоверы. Цены на последние стремятся к трем миллионам рублей...

По словам продавцов в салонах, основной акцент

дилеры японской марки делают сейчас на поставки по пресловутому параллельному импорту: везут и «праворукие» машины из Юго-Восточной Азии, и те же «Витары» венгерской сборки, изначально ввезенные, например, в ОАЭ или Турцию. Что же касается сервисного обслуживания, то это сейчас – основной хлеб дилеров Suzuki.



Полный привод на Suzuki Vitara работает корректно, муфта замыкается без рывков и посторонних звуков, а кузов автомобиля отличается похвальной жесткостью: при диагональном вывешивании багажник открылся и закрылся без проблем

Каков итог?

Так все-таки: новый «китаец» или Vitara 2021–2022 годов выпуска? Что лучше за сопоставимые 2,8–2,95 млн рублей? Главные козыри «Витары», на наш взгляд, – это полный привод, доступный и с «атмосферником» 1.6, и с турбомотором, проверенные временем основные узлы и агрегаты, тот факт, что эта модель очень хорошо знакома механикам, работающим с японскими автомобилями, а также доступность запчастей для нее (все-таки автомобиль выпускается уже почти 10 лет).

Ну а главный фактор, сдерживающий продажи Vitara, – это (помимо прекращения официальных поставок) недостаточно развитая дилерская сеть: салонов Suzuki в нашей стране было мало и до нынешнего кризиса.

Если же удастся найти машину из нераспроданных дилерских запасов или неукатанный вариант на «вторичке» за сходную цену – «Витару» можно брать смело! Это, как принято говорить в таких случаях, честный автомобиль: не стремящийся пускать пыль в глаза лишними наворотами и прибабасами, зато практичный и отличающийся отменными ходовыми качествами. Редкое по нынешним временам сочетание!..



Стоимость на момент подготовки материала

Suzuki Vitara 1.4
2 949 000 ₺



Geely Monjaro



Роман Зубко

Высокий покупательский интерес к новому Monjaro становится понятен и объясним, если учесть, насколько удачными оказались предыдущие новинки Geely, созданные в рамках полноценного технического сотрудничества с Volvo Cars: «паркетник» Coolray и кросс-купе Tugella. Оба автомобиля, напомним, уже побывали на наших тестах и проявили себя исключительно с лучшей стороны: такие «китайцы» вполне сопоставимы по дизайну, комфорту и ходовым качествам если не с лучшими из «европейцев», то по крайней мере с популярными у нас «корейцами» и «японцами»!

Вместе с тем Coolray позиционируется как массовая компактная модель, а Tugella рассчитана на тех, кто любит «жечь резину» чуть ли не в каждом повороте. Что делать тем, кому нужен просторный и комфортный семейный кроссовер? До недавнего времени бренд Geely предлагал в подобном сегменте лишь Atlas

Появления в России нового Geely Monjaro покупатели ждали долго. С момента своего мирового дебюта он ехал к нам около двух лет, в течение которых российский рынок новых автомобилей успел измениться до неузнаваемости. А добравшись наконец до РФ, тут же оказался у нас в дефиците: из-за высокого спроса на основных для бренда рынках сбыта квота на Россию оказалась невелика. Журнал «Движок» провел один день в компании с новым флагманом Geely, чтобы выяснить: стоит ли вставать в очередь за Monjaro?

Pro, но эта модель построена на платформе прежнего поколения, а потому уступает автомобилям новой генерации по комфорту и ходовым качествам.

Совместить простор большой семейной машины с возможно-

стями современных технологий призван новый Monjaro. Построен он на той же платформе CMA (Compact Model Architecture) совместной разработки Volvo и Geely, что ранее легла в основу уже упомянутых Coolray и Tugella.



Когда спрос опережает предложение

Слово «компакт», на первый взгляд, вряд ли применимо к кроссоверу длиной под 4,8 метра и снаряженной массой 1855 кг. Но в том и преимущество модульных платформ, что фиксировано у них только расстояние между рулем и передней осью, а строить на их основе можно автомобили абсолютно разных внешних и внутренних размеров.

Выглядит Monjaro солидно и основательно — как, собственно, и полагается флагманской модели мирового (теперь уже) бренда. В облике кроссовера нет ни игривости Coolray, ни псевдоспортивности Tugella, как нет и того, что называют «крикливой азиатчиной» — всё строго и в чем-то даже элегантно. Разве что радиаторная решетка на фотографиях кажется излишне крупной, но вживую она вполне идет крупному семейному кроссоверу. Особенно если автомобиль серебристого цвета, как у нас на тесте.



Все три дисплея на передней панели отличаются высоким разрешением, контрастом и быстродействием, а кроме того, не бликуют в солнечную погоду

Интерьер Geely Monjaro — это царство двухцветной кожи тонкой выделки и современных технологий в виде трех (!) дисплеев высокого разрешения на передней панели

Monjaro в исполнении Flagship штатно оснащается премиальной аудиосистемой Bose с 10 динамиками. При стандартных настройках система не режет ухо чересчур «задранными» басами и отличается точным и достоверным воспроизведением средних частот: на заметку любителям классики и джаза, а также рока и блюза в акустических аранжировках

Настоящий же вау-эффект наступает в салоне: приятная на вид и на ощупь кожа двух цветов, прозрачная панорамная крыша, черная обивка потолка, три ЖК-дисплея высокого разрешения на передней панели (цифровая «приборка», экран мультимедийной системы плюс отдельный дисплей для переднего пассажира), трехзонный климат-контроль. Это точно китайский кроссовер? На фоне такого интерьера меркнет даже Volvo XC90!..

Причем дизайн не вступает, как когда-то говорили, «в антагонистическое противоречие» с эргономикой: все нужные функции можно найти быстро, не копаясь в недрах меню «мультимедийки», а микроклимат, например, легко настроить традиционными (и весьма стильными!) клавишами, выстроенными в ряд под центральным дисплеем. Никаких вопросов не возникло и к обзорности: большая площадь остекления вкупе с не самыми массивными стойками кузова легко позволяют контролировать обстановку вокруг автомобиля в городской толчее; на парков-



ке же всегда поможет эффектная (и эффективная) система кругового обзора.

Взаимное расположение руля, педалей и водительского кресла выверено отлично: за рулем удобно устроится и высокоскоростной водитель, и щуплый «метр с кепкой». Посетовать можно разве что на излишне высокое расположение водительского сиденья. Впрочем, для кого-то, возможно, это как раз преимущество, а не недостаток машины...

Как и положено автомобилю родом из Поднебесной, задним пассажирам новый Monjaro предоставляет максимально



В комплектации Flagship (как у нас на тесте) передние сиденья Monjaro удачно профилированы и обладают полным набором электрорегулировок, включая угол наклона подушки; есть также память настроек

возможный запас пространства для ног. Кроме того, к услугам седоков на втором ряду — собственные регулировки климатической системы, подогрев сидений, USB-разъемы, а также подлокотник с подстаканниками. Немного странным, учитывая класс автомобиля, выглядит лишь отсутствие продольной регулировки заднего «дивана». Или раздельных капитанских кресел в списке опций.

Зато багажник — мечта владельца загородного дома: 562 литра под шторкой, 704 л — под крышу при установленных задних сиденьях и целых 1532 литра при полностью сложенном «диване»! При этом проем и «грузовой отсек» — правильной формы, есть также ниша под канистру и удобный «подвал» для хранения знака аварийной остановки и набора автомобилиста. В подполье только лишь «докатка»...

«Ну а как новый Monjaro едет? И не растерял ли он в угоду покупателям семейных кроссоверов

преимущества платформы CMA в виде очень хороших динамики и управляемости?» — спросит любой, кто хоть раз был за рулем Coolray и Tugella. Если вкратце, то с ходовыми качествами у Monjaro полный порядок!

Двухлитровый турбомотор, развивающий 238 л.с. при 5500 об/мин и 350 Нм в диапазоне от 1800 до 4500 оборотов, разгоняет кроссовер массой 1855 кг с места до «сотни» лишь на 0,8 секунды медленнее, чем более легкую «Тугеллу». (Monjaro прodelывает это упражнение за 7,7 секунды, Tugella — за 6,9 с.) А еще — отлично тянет с самых «низов»: никаких проблем при разгоне с хода нет ни в городе, ни на трассе. И с 8-ступенчатым «автоматом» двигатель состав-



ляет едва ли не идеальную пару: переключается коробка быстро и плавно (на маршруте «город — пригород» едешь, как на вариаторе), вовремя сбрасывает передачу-другую при обгоне.

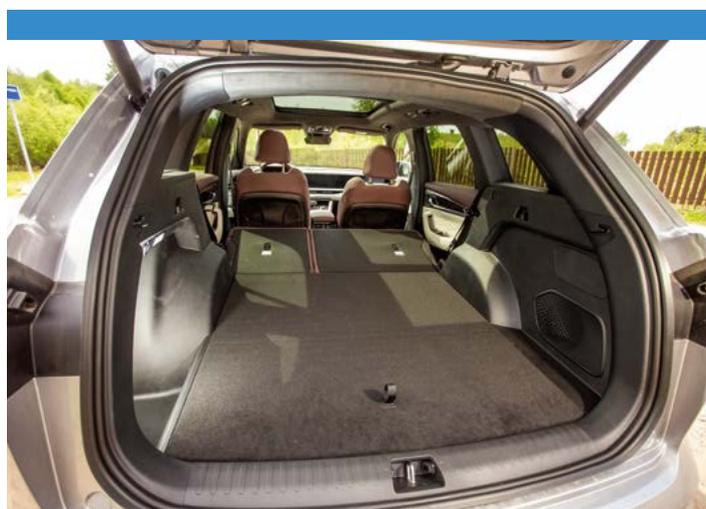
При такой работе силового агрегата не хочется даже «играть» с системой выбора режимов вождения. Но мы попробовали: исключительно с исследовательской целью. И остановились в итоге на варианте «Комфорт» как на той самой «золотой середине», при которой и двигатель отзывчив, и расход топлива не сильно превышает паспортные данные.

Отрегулировать (через меню мультимедийной системы) можно и уровень усилия на руле. Причем есть два способа регулировки: можно привязать ее к режимам вождения или задать нужный уровень напрямую, выбрав между «Стандартным»,

«Комфортным» и «Спортивным». Здесь лучшим вариантом вновь оказался «Стандартный», хотя идеальным был бы средний между «Стандартом» и «Комфортом».

Но главное — как ни играй с настройками, Monjaro в любом случае останется «не по-семейному» послушен и подконтролен водителю. И если «тепловозной» устойчивости на прямой от кроссовера с такой длиной колесной базы ждешь подосознательно, то на извилистых дорожках готовность автомобиля менять курс так быстро, как того хочет водитель, оказалась приятным сюрпризом.

Monjaro несколько не упирается на входе в поворот, цепко держит траекторию и с охотой делится с водителем информацией о том, что происходит с управляемыми колесами. Конечно, отзывчивости более легкой и компактной «Тугеллы»



ХАРАКТЕРИСТИКИ Geely Monjaro

| Технические характеристики | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| Длина x ширина x высота, мм | 4770 x 1895 x 1689 |
| Снаряженная масса, кг | 1855 |
| Объем багажника, л | 562–1532 |
| Клиренс, мм | 210 |
| Двигатель | |
| Тип | Бензиновый, 4R, с турбонаддувом |
| Объем, куб. см | 1969 |
| Мощность, л. с. при об/мин | 238/5500 |
| Крутящий момент, Нм при об/мин | 350/1800–4500 |
| Трансмиссия | 8-ступенчатая, автоматическая |
| Привод | Полный |
| Ездовые параметры | |
| Разгон до 100 км/ч, с | 7,7 |
| Максимальная скорость, км/ч | 215 |
| Средний расход топлива, л/100 км | 8,5 |

ОЦЕНКИ Geely Monjaro

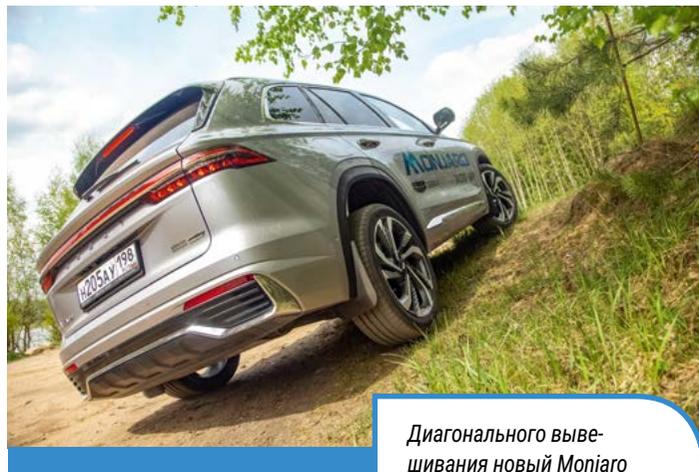
| ИНТЕРЬЕР | 8,57 | |
|-------------------------|------|---|
| Обзор | 9 | Интерьер Geely Monjaro – это царство исключительно приятной на вид и на ощупь двухцветной кожи и современных технологий, а также простор для всех без исключения сидоков. Эргономика и обзорность – на уровне лучших представителей класса. |
| Эргономика | 8 | |
| Качество материалов | 9 | |
| Простор | 9 | |
| Передние сиденья | 9 | |
| Задние сиденья | 8 | |
| Багажник | 8 | |
| ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ | 8,0 | |
| Динамика | 8 | Придаться по части ходовых качеств не к чему, но Tigella, построенная на той же платформе, едет лучше. В повадках же Monjaro чувствуется «лишний вес»... |
| Управляемость | 8 | |
| Тормоза | 8 | |
| Экономичность | 8 | |
| Внедорожные способности | 8 | |
| КОМФОРТ | 9,33 | |
| Акустический | 9 | На ходу Monjaro не по-китайски тих и комфортен. А опциональный состав – на уровне машин премиум-класса. |
| Ездовой | 9 | |
| Оснащенность опциями | 10 | |
| ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА | 8,63 | Лучший «китаец» из всех, что были на наших тестах! На фоне Monjaro даже Volvo XC90 в чем-то меркнет... |

у Monjaro нет, да и крены у него великоваты, но для 4,8-метрового семейного кроссовера он управляется весьма и весьма недурно!..

Самое приятное, что жертвой управляемости не стала плавность хода: даже будучи «обутым» в 20-дюймовые «катки» размерности 245/45 R20 (в комплектациях Flagship и Exclusive; в стандартном исполнении Luxury стоят 19-дюймовые колеса) Monjaro почти полностью фильтрует

разного рода дорожную мелочевку, отлично сглаживает неровности среднего калибра и не пасует перед по-настоящему глубокими ямами с острыми краями.

Внедорожные способности кроссовера в сухую погоду в окрестностях Петербурга провести было негде, да и не входит в круг задач семейного кроссовера покорение непролазной грязи. Тем не менее мы можем констатировать, что при диагональном вывешивании муфта



Диагонального вывешивания новый Monjaro не боится, а честный клиренс 210 мм позволяет без опаски скакать по бордюрам

BorgWarner и страхующая электроника срабатывают быстро и четко, а клиренс 210 мм – вполне честный: так называемое «дачное бездорожье» для Monjaro не проблема.

Каков итог?

Новый Geely Monjaro оказался весьма удачным автомобилем: совместив преимущества платформы СМА с просторным и отлично отделанным салоном и настроенной на комфорт ходовой, он без всяких оговорок стал настоящим флагманом бренда! Стоит этот кроссовер, разумеется, недешево: тестовый автомобиль в исполнении Flagship оценен в 4 699 990 рублей без учета маркетинговых программ. Но если принять во внимание тот набор потребительских качеств, который предлагает новый флагман Geely, заявленная цена представ-

ляется вполне адекватной.

Остается лишь пожалеть, что в ближайшее время мы вряд ли сравним его напрямую с прежними лидерами сегмента среднеразмерных семейных кроссоверов российского рынка. Есть все основания полагать, что Monjaro стал бы для них сильным конкурентом, если бы они все еще были доступны в нашей стране.



Благодарим компанию «Экспо Кар», официального дилера Geely в Санкт-Петербурге, за предоставленный на тест автомобиль.

Стоимость на момент подготовки материала

Geely Monjaro
4 699 990 ₽



LUZAR выпустил на рынок РФ еще 10 турбокомпрессоров

Бренд LUZAR объявил о расширении линейки автозапчастей в товарной группе «Турбокомпрессоры».

В фокусе внимания – иномарки «нулевых» с дизельными моторами: представители бренда сообщили о появлении в фирменном каталоге 10 новых артикулов турбокомпрессоров для дизельных двигателей.

Четыре из них предназначены для послепродажного обслуживания вэнов – это турбины для Hyundai H1 Starex (арт. LAT 0864; 33 470 рублей), Volkswagen Transporter T5 (арт. LAT 1807; 37 770 рублей) и Multivan (арт. LAT 1805; 33 210 рублей), а также Ford Transit третьего поколения с дизелем 2.4 (арт. LAT 1008; 22 050 рублей).

Для Land Rover Freelander второй генерации с 2,2-литровым дизелем LUZAR предлагает сразу два турбокомпрессора: типа BV43 (арт. LAT 0864; 33 470 рублей) или GTB1752V (арт. LAT 1000; 43 310 рублей). Аналогичная ситуация с моделями Renault Megane и Scenic с двигателем 1.5dCi, владельцам которых предложены турбины BV39 (арт. LAT 0901; 29 800 рублей) и KP35 (арт. LAT 0904; 18 270 рублей).

Еще две новые позиции от LUZAR – это турбокомпрессоры для Toyota Land Cruiser Prado 150 с 2,8-литровым дизелем (арт. LAT 1902; 59 430 рублей), а также для Renault Duster и Megane с двигателем 1.5D (арт. LAT 0903; 19 780 рублей) ■



Zekkert начал выпускать глушители

Ассортимент автозапчастей и компонентов марки Zekkert пополнился деталями новой категории – «Глушители».

Первоначально, как сообщает пресс-служба бренда, в продажу поступили 43 артикула из новой товарной группы. Новинки предназначены для популярных в России автомобилей зарубежных марок.

В частности, глушители Zekkert подходят для таких машин, как Daewoo Nexia (95–), Matiz (98–); Renault Logan (04–), Duster (12–); Nissan X-Trail (01–), Qashqai (07–); Ford Focus II (04–); Toyota Camry (06–); Cherry Tiggo (T11) (05–).

Среди основных преимуществ глушителей Zekkert в руководстве бренда выделяют прежде всего применение в их конструкции высокопрочной алюмокремниевой стали, устойчивой к прогоранию и коррозии при воздействии агрессивной среды; точный температурный контроль; закатную технологию сборки корпусов глушителей и прочные герметичные швы; качественную шумопоглощающую набивку из базальтового волокна E-Glass.

Все детали изготовлены на современном высокотехнологичном оборудовании и проходят проверку качества на каждом этапе производства. Гарантия на глушители Zekkert составляет 2 года или 60 000 км – в зависимости от того, что наступит раньше ■



Febest расширил ассортимент ШРУСов и пыльников

Представители бренда Febest рассказали о майских новинках в фирменном каталоге. В розничную продажу поступили 18 артикулов триподов, ШРУСов и пыльников.

Большинство новинок адресовано владельцам корейских машин. Например, для Kia Optima четвертого поколения Febest теперь предлагает наружные ШРУСы (арт. 2210-OPTA48) и триподы (арт. 2216-D4224).

Два новых трипода стали доступны владельцам кроссоверов Hyundai Tucson предыдущего поколения (арт. 1216-D7 и 1216-D7AT2WD для переднеприводных версий) и Santa Fe третьей генерации (арт. 1216-DM24MT и 2216-XM12).

Для «третьего» Santa Fe также предлагается внутренний левый ШРУС (арт. 1211-DM24MTLH), а для Hyundai ix35 и Tucson 2010–2013 г. в. – трипод (арт. 1216-IX35). Еще два новых артикула для «корейцев» – это наружные ШРУСы с валом для развозных грузовиков Kia K2500/K2700/K2900/K3000S (арт. 2214-K2500 и 2214-K2700).

Ассортимент наружных ШРУСов также пополнили детали для BMW первой серии поколения F20 (арт. 1910-F30R) и кроссоверов Geely Atlas (арт. 3510-NL32WDA48). Внутренние ШРУСы Febest предлагает владельцам первого Renault Duster (задний; арт. 2411-DUSTR) и Toyota Camry Gracia (правый; арт. 0111-SXV20RH). Еще один новый трипод предназначен для Mazda 6 GG (арт. 0416-DJ24).

Еще три новинки – это комплект пыльников ШРУСа для родственных Citroen C4 (арт. 2517P-C3) и Peugeot 308 (арт. 2517P-C4), а также пыльник рулевой рейки для Renault Logan и Sandero первого поколения (арт. RNRKB-LOGII) ■





Textar представил четыре набора колодок для «европейцев» и тормозные диски для Lexus UX

Компания TMD Friction сообщила об очередном расширении линейки тормозных колодок и дисков, выпускаемых под брендом Textar.

Как следует из обновленного каталога, новые задние колодки Textar теперь предлагает для компактного паркетника Audi Q2 (арт. 2238801). Они же подойдут для замены оригинальных колодок у хорошо знакомых нам Skoda Karoq и Volkswagen Taos, а также T-Roc, который сейчас является европейским бестселлером VW. Еще одни задние колодки предназначены для соплатформенных кроссоверов Jaguar F-Pace и Range Rover Velar (арт. 2640901).

Ассортимент колодок Textar для передней оси пополнили запчасти для Toyota Fortuner актуального поколения (арт. 2266301) и спорткаров Porsche – Boxster, Cayman (в том числе GT4) и 911 (арт. 2556601). Также в фирменной линейке бренда появились задние тормозные диски для Lexus UX и Toyota RAV4 (арт. 92343103) ■

TMI Tatsumi расширил линейку газовых упоров

В номенклатуре амортизаторов багажника и капота TMI Tatsumi добавилось более сотни новых артикулов.

Газовые упоры TMI Tatsumi появились на российском рынке в 2021 году, однако изначального ассортимента из более чем 90 позиций оказалось недостаточно, чтобы охватить действующий автопарк. Поэтому в фирменном каталоге амортизаторов багажника/капота появились еще свыше 100 деталей, сообщили представители бренда.

По их словам, эти запчасти отличаются качественной полировкой и термической закалкой штоков в сочетании с высокой точностью изготовления. Покупателям обещают, что газовые упоры сохранят первоначальные технические характеристики в течение всего срока службы даже при самых непростых условиях эксплуатации, что в конечном счете позволит продлить срок службы крышек и прилегающих элементов.

Вся фирменная продукция бренда TMI Tatsumi сертифицирована в соответствии с требованиями российского рынка, а заводы компании сертифицированы по стандарту ISO/TS 16949:2009. На все газовые упоры бренда действует гарантия 2 года с момента покупки ■



ZEKERT

DIFFERENT ROADS. ONE SOLUTION.



АВТОЗАПЧАСТИ С ГАРАНТИЕЙ

www.zekert.de

BIG Filter модернизировал фильтры для популярных иномарок

Компания «БИГ Фильтр» объявила о выпуске на рынок модернизированных фильтров для популярных в России автомобилей зарубежных марок.

В частности, как сообщает пресс-служба компании, модернизирована конструкция воздушного фильтра GB-95118 для кроссоверов Renault: Duster II, Kaptur, Arkana.

При производстве обновленной модели используется фильтровальная бумага более высокого качества. Конструкция фильтра в результате модернизации дополнена синтетическим предочистителем, задерживающим крупные частицы. Площадь фильтрации увеличена до 0,811 кв. м. Производитель отмечает, что обновленный фильтр обеспечивает более высокий результат по эффективности фильтрации.

Фильтр новой конструкции стал на 6 мм выше, что, по заявлению компании, обеспечивает «максимально плотную посадку фильтрующего элемента в корпусе и, как следствие, стопроцентную герметичность». Модернизированный воздушный фильтр GB-95118 уже поступил в розничную продажу.

Инженеры BIG Filter также модернизировали конструкцию салонных фильтров GB-9973 для автомобилей Volkswagen Group: Audi, SEAT, Skoda, Volkswagen. Фильтр доработан за счет дополнительных планок (так называемых крыльев). Подобные элементы, как уточняют в «БИГ Фильтр», регулируют плотность посадки фильтра в корпусе, обеспечивая максимальную герметичность конструкции ■



Goodyear представил третье поколение «липучек» UltraGrip

Стремительно меняющийся авторынок вынуждает шинников готовить замену даже недавним новинкам.

Модель UltraGrip Ice 3 позиционируется в качестве конкурента Pirelli Ice Zero FR, Michelin X-Ice Snow, Nokian Hakkapeliitta R5, Continental VikingContact 7, при этом американцы со ссылкой на испытания организации UTAC утверждают, что по показателям «зацепа», управляемости и торможения на льду (а также управляемости на снегу), UltraGrip Ice 3 превосходят всех вышеупомянутых соперников.

Также заявлено, что пятно контакта у новой шины на 20% больше, чем у прошлогодних UltraGrip Ice SUV Gen-1, а показатели эластичности и эффективности торможения на снегу в сравнении с предшественником UltraGrip Ice 2 выше на 35 и 21% соответственно.

Третье поколение UltraGrip Ice также выигрывает по накаату (сопротивление качению стало меньше на 10%) и шумности (-2 дБ) за счет оптимизированного рисунка канавок.

Шины UltraGrip Performance 3 заменят как модель UltraGrip 9+, так и UltraGrip Performance+. Обещаны 94 типоразмера с посадочным диаметром от 14 до 21 дюйма, а также лучшие среди ключевых конкурентов (Bridgestone Blizzak LM005, Pirelli Cinturato Winter 2, Continental WinterContact TS870 и Michelin Alpin 6) показатели управляемости на снегу и торможения как на сухом, так и на мокром асфальте.

Сопротивление качению относительно шины в 2021 году снизилось на 3%, а вес шины – на 10% (более точный показатель зависит от типоразмера). Также упоминаются доработанные водоотводящие канавки, которые эффективно борются с аквапланированием и не дают снегу забиваться в протектор ■



Trialli расширил ассортимент роликов приводного ремня

Представители бренда Trialli рассказали о новых позициях в фирменном каталоге. На этот раз линейку фирменных компонентовполнили ролики приводного ремня.

Значительная часть новинок предназначена для автомобилей BMW. Ролики приводного ремня Trialli теперь выпускает для 5 Series (E60) и X5 (E53) (арт. CM 5507; 1850 рублей, арт. CM 5686; 4640 рублей и арт. CM 5629; 1015 рублей), 3 Series (E46 и E90) (арт. CM 5627; 1285 рублей и арт. CM 5380; 3140 рублей), 5 Series поколений E39 (арт. CM 5628; 825 рублей и арт. CM 5383; 3140 рублей), F10 (арт. CM 5689; 2270 рублей и арт. CM 5374; 3890 рублей), X5 поколений E70 (арт. CM 5681; 4370 рублей), F15 (арт. CM 5682; 7880 рублей) и G05 (арт. CM 5687; 6140 рублей), а ролик с кронштейном генератора – для кроссоверов X3 первого поколения и X5 поколений E53 и E70 (арт. CM 5081; 2760 рублей).

Также в продаже появились ролики приводного ремня для Toyota Land Cruiser Prado J120 и первого Fortuner (арт. CM 5632; 1620 рублей и арт. CM 5506; 6420 рублей), Subaru Outback второго поколения (арт. CM 5117; 3750 рублей), Mazda6 GH (CM 5625; 2730 рублей), Mitsubishi Lancer X (арт. CM 5558; 4100 рублей) и Outlander XL (арт. CM 5215; 3110 рублей), Chevrolet Captiva (арт. CM 5446; 2530 рублей), Ford Focus III и Kuga (арт. CM 5463; 5320 рублей), Mercedes-Benz ML (W166) (арт. CM 5447; 6480 рублей).

Наконец, в линейке роликов приводного ремня для малотоннажников появились запчасти для Ford Transit (арт. CM 5623; 6380 рублей) и Peugeot Boxer, а также всех соплатформенных моделей альянса PSA (арт. CM 5434; 4550 рублей) ■





Магна «электрифицирует» автомобили одного из европейских автопроизводителей

Компания Магна получила от крупного мирового автопроизводителя, базирующегося в Европе, контракт на поставку фирменной системы электропривода eDS Mid.

Производство системы eDS Mid для нужд заказчика начнется в 2026 году, сообщает пресс-служба канадского производителя и поставщика автокомпонентов.

С 2027-го система электропривода Магна будет устанавливаться на кроссоверы и седаны официально не названного автопроизводителя. Система Магна eDS Mid представляет собой компактный высокооборотный электромотор, работающий от 800-вольтовой электросети. Мощность электродвигателя может варьироваться от 100 до 140 кВт (136–190 л. с.).

Система, как уточняет компания-разработчик, оптимизирована для применения на полноприводных электрических автомобилях. Максимальный крутящий момент, развиваемый электромотором, составляет 2000 Нм, при этом весит система eDS Mid менее 72 кг.

Производство системы eDS Mid будет организовано на заводах Магна в Кехнеце (Словакия) и Ланнахе (Австрия) ■

Pirelli возобновит производство шин Amtel

Компания Pirelli намерена возобновить производство шин марки Amtel в России.

Как сообщили «Движку» в пресс-службе российского представительства итальянского концерна, шины Amtel появятся в продаже к зимнему сезону 2023/2024.

Линейка типоразмеров на первых порах будет включать покрышки посадочным диаметром от 13 до 17 дюймов. Новые модели Amtel, которые выйдут на российский рынок в 2023–2024 годах, разработаны при участии инженеров Pirelli, работающих на Кировском и Воронежском заводах компании.

«Amtel – хорошо известный бренд с отличной репутацией на российском рынке: превосходные технические характеристики и качество на уровне самых высоких стандартов шинной индустрии», – заявили также в Pirelli.

С появлением на рынке шин Amtel линейка брендов итальянского концерна будет охватывать практически все сегменты рынка наряду с марками Pirelli и Formula ■



タツミパフォーマンススペアパーツ



**Автокомпоненты
TMI TATSUMI**

Японские традиции
инженерного искусства

www.tatsumi.ru

Jikiu расширил линейку запчастей для рынка РФ

В руководстве бренда Jikiu объявили о расширении ассортимента запчастей, поставляемых на российский рынок послепродажного обслуживания.

Новинки, как сообщает пресс-служба бренда, предназначены для популярных в России автомобилей азиатских и европейских марок.

В мае в продажу в России поступили, в частности, сайлентблоки передних верхних рычагов для кроссоверов Kia Sorento (арт. BH13028).

Владельцам Nissan Patrol Y62 стали доступны пыльники передних внутренних ШРУСов (арт. CD22073). Для Honda Crosstour бренд Jikiu выпускает теперь рулевые тяги с артикулом ER28380; наконечники рулевых тяг выпущены в варианте для Mazda BT-50 (арт. ET25731).

Задние ступицы с артикулом HW22035 подходят для кроссоверов Nissan Murano Z50. В продажу поступили передние ШРУСы (арт. JC21083) для минивэнов Toyota Alphard H20. Владельцам седанов Renault Logan первого поколения адресованы опоры двигателя (арт. ME43072) ■



Carville Racing анонсировал начало продаж автомобильных фильтров

Бренд Carville Racing объявил о расширении фирменного ассортимента запчастей за счет новой товарной группы «Автомобильные фильтры».

Как сообщает пресс-служба бренда, в течение мая начнутся поставки масляных, воздушных, салонных и топливных фильтров Carville Racing. На первых порах ассортимент бренда будет насчитывать 87 SKU для самых распространенных на российском рынке автомобилей.

В частности, фильтры Carville Racing будут подходить для машин Lada, ГАЗ, УАЗ, Chevrolet, Daewoo, Hyundai, Kia, Renault, Volkswagen Group, Ford, Toyota, Nissan и других. Ассортимент фильтров в руководстве бренда планируют расширять ежемесячно; до конца текущего года для заказа будут доступны не менее 700 SKU.

Как отмечают в Carville Racing, при создании фильтрующих элементов фильтров бренда используются нетканые материалы, поставляемые компаниями — мировыми лидерами отрасли.

На индивидуальной упаковке каждого фильтра указаны OEM- и кросс-номера MANN и Mahle — для быстрого поиска популярных на рынке моделей. Кроме того, на упаковке размещен индивидуальный QR-код для быстрого перехода к подробной информации о характеристиках, применяемости и OEM-номерам ■



Blitz представил новые тормозные диски

Компания Carberry GmbH объявила о расширении ассортимента деталей тормозной системы, выпускаемых под брендом Blitz.

Как сообщает пресс-служба Carberry, в линейке компонентов бренда появились свыше 100 новых артикулов, доступных для заказа со склада компании.

Среди новинок в компании выделяют, в частности, тормозные диски для «корейцев» Hyundai i40 2011 модельного года, Kia Ceed II 2012 м. г. и Kia Optima 2010 м. г. (арт. BS0603). В продажу поступили также детали для внедорожника Jeep Grand Cherokee 2010 м. г. (арт. BS0566). Владельцам вэнов Mercedes Vito (W447) 2014 м. г. адресованы тормозные диски с артикулом BS0643.

Среди основных преимуществ тормозных дисков Blitz в Carberry GmbH называют применение высококачественных сплавов, обработку каждой детали специально разработанным антикоррозийным составом, высокоточную обработку и финишную балансировку дисков, использование при производстве вентилируемых дисков специальной системы вентиляционных каналов для более эффективного охлаждения диска.

Все компоненты тормозной системы Blitz сертифицированы в соответствии с требованиями стран ЕС, РФ и стран Таможенного союза. На всю продукцию бренда действует годовая гарантия с момента покупки ■



StartVOLT начал выпускать свечи зажигания

Бренд StartVOLT объявил о начале поставок на российский рынок автозапчастей новой товарной группы – свечей зажигания.

На старте продаж, как сообщает пресс-служба бренда, ассортимент включает в общей сложности 34 SKU. В частности, свечи StartVOLT из первых партий подходят для автомобилей Lada, ГАЗ, УАЗ, Chevrolet, Daewoo, Hyundai, Kia, Renault, Ford, Nissan, Volkswagen Group, Opel, а также для отечественной мототехники.

В ближайшие 2 месяца бренд расширит ассортимент свечей зажигания еще и за счет 110 SKU. По итогам 2023 года ассортимент свечей зажигания StartVOLT должен расширяться до более чем 600 SKU. Свечи будут выпускаться как отдельными модельными позициями, так и комплектами по 4–6 штук.

Как заявляют в руководстве бренда, по применяемым материалам и конструкции свечи StartVOLT полностью соответствуют оригинальным: в линейке есть никелевые, платиновые, иридиевые, многоэлектродные модели и т. д.

На свечи зажигания StartVOLT действует расширенная гарантия: 2 года с момента продажи или 25 000–60 000 км пробега (в зависимости от типа изделия) ■



ЛІКІВ

НАДЕЖНО. КАЧЕСТВЕННО. ПОНЯТНО.

10 ЛЕТ НА РЫНКЕ

РЕКЛАМА

 ШИРОКИЙ
АССОРТИМЕНТ

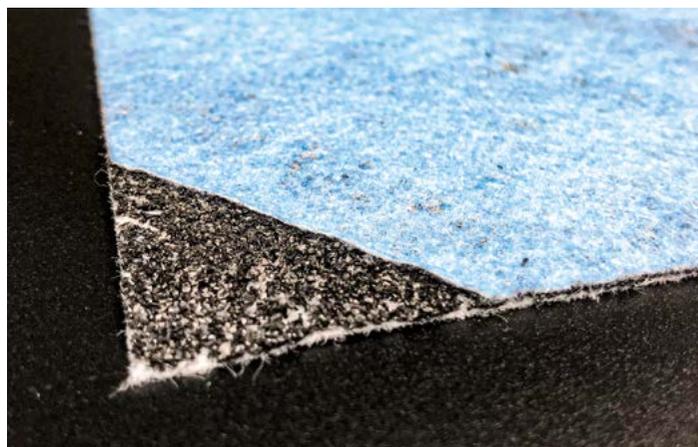
 ГАРАНТИЯ 2 ГОДА
ИЛИ 40000 КМ

 ПРОЦЕНТ
РЕКЛАМАЦИЙ <0,04

Certified by


RMP
NAGAMOSHI
TECHNOLOGY CORPORATION, JAPAN

Антибактериальные фильтры



Dvizhok.su

Реальная польза или уловка маркетологов?

В последнее время на рынке автозапчастей наблюдается существенный рост предложения в сегменте антибактериальных фильтров салона. В том, что они собой представляют, и стоит ли верить рекламе, «Движок» разбирался вместе с техническими специалистами компании «БИГ Фильтр».

Прежде всего стоит отметить, что антибактериальные фильтры — это, по сути, угольные фильтры, которые, как заявляют компании-производители, имеют ряд дополнительных опций и преимуществ.

Про запахи в салоне

Основная задача активированного угля в составе фильтра — задерживать вредные вещества из воздуха, поступающего в салон автомобиля, а отнюдь не останавливать неприятные запахи, как принято считать. Например, угарный газ вообще не имеет запаха, но в малых

концентрациях способен вызывать головокружение и тошноту, а в больших — приводить к удушью. Альдегиды, в свою очередь, могут и вовсе обладать приятным ароматом, но при этом раздражать слизистые оболочки, приводить к заболеваниям дыхательных путей и повреждать нервные клетки.

Будьте внимательны: отсутствие неприятного запаха в салоне — совсем не показатель эффективности угольного фильтра!

Конечно, при использовании угольного фильтра ощущение неприятного запаха в салоне

снижается. Но устранить его полностью может только надетый по всем правилам химзащиты противогаз.

Стоит помнить, что восприятие запахов — индивидуальная особенность организма (особенно в контексте пандемии COVID-19), а адсорбирующие свойства — объективная характеристика, которую можно измерить в лабораторных условиях.

Живут ли бактерии на фильтре?

Существует мнение, что на нетканом материале бактерии не живут. Это заблуждение. Золотистый стафилококк, клебсиелла, кишечная палочка — эти болезнетворные бактерии и другие патогены (дрожжи, плесневые грибы) могут обитать на любых поверхностях, если для их роста созданы хорошие условия, такие как высокая влажность и возможность питания. В том числе и на поверхности фильтра.

Вместе с наружным воздухом на поверхность фильтрующего материала попадает множество источников пищи для бактерий,

начиная от мелких насекомых и заканчивая пылью и другими частицами. Разрастаясь, патогены выделяют токсины прямо в салон автомобиля и представляют опасность для здоровья человека, вызывая аллергические реакции и даже хронические заболевания.

Помимо слоя активированного угля, антибактериальные фильтры имеют дополнительный слой со специальной пропиткой, которая, по заявлению производителей, снижает скорость развития разного рода грибов и бактерий. Но эта пропитка не убивает бактерии и грибы, а замедляет их развитие. Чтобы такие фильтры работали, их необходимо своевременно менять.

Составы пропитки у разных производителей отличаются и являются коммерческой тайной. Известны случаи аллергических реакций на отдельные изделия. Вот почему важно внимательно подходить к такой покупке. К примеру, при желании антибактериальный слой можно легко имитировать с помощью цветного пигмента.

Перед покупкой следует проверить информацию о том, доказана ли эффективность использованного материала. На это указывает наличие испытаний по стандартам ISO 846 и ISO 20743. Цель этих тестов — измерение активности микроорганизмов на поверхности материала, обра-



ботанного антибактериальными и фунгицидными средствами.

Наличие упоминаний о прохождении испытаний по данным методикам позволяет убедиться в эффективности антибактериального слоя. Такая информация может быть размещена как на самой упаковке, так и на сайте производителя.

Каков итог?

Вредные выбросы, ухудшающаяся экология, пандемия и, как следствие, растущее число аллергий и хронических заболеваний заставляют людей все больше задумываться о профилактике и защите своего здоровья, в связи с чем антибактериальные фильтры приобретают все больше поклонников. Устанавливать такие фильтры в салон определенно стоит. Однако нужно внимательно изучать информацию на упаковке и в официальных источниках, чтобы не попасться на уловки маркетологов.



Испытания, которые проходят фильтры

ISO 846 (метод А) – тест на рост грибов. Испытуемые образцы подвергают воздействию суспензии грибковых спор при относительной влажности воздуха $\geq 95\%$ в течение не менее 4 недель. В тесте используются споры грибов:

- Аспергилл черный (*Aspergillus niger*) – поражает бронхолегочную систему и придаточные пазухи.
- Пеницилий (*Penicillium funiculosum*) – может провоцировать заболевания у людей с ослабленным иммунитетом.
- Грамположительные плесневые грибы *Paecilomyces variotii* – могут вызывать различные микозы, язвенные болезни кожи и внутренних органов.
- Хетомий шаровидный (*Chaetomium globosum*) – вызывает астму, ринит и другие респираторные заболевания.
- Темно-пигментированная плесень (*Cladosporium cladosporoides*) – играет важную роль в запуске сезонных аллергических реакций.

ISO 846 (метод С) – тест на устойчивость к бактериям. Испытуемые образцы подвергают воздействию суспензии бактерий при относительной влажности воздуха $\geq 95\%$ в течение не менее 4 недель. В тесте используются бактерии:

- Синегнойная палочка (*Pseudomonas aeruginosa*) – условно-патогенная для человека бактерия, возбудитель внутрибольничных инфекций. Лечение затруднительно ввиду высокой устойчивости к антибиотикам.
- Коринебактерии (*Corynebacterium*) – условно-патогенные микроорганизмы, влияющие на развитие воспалительных процессов в организме человека. Большинство видов коринебактерий, существующих в природе, не патогенны для человека, однако существует целый ряд исключений. Например, *Corynebacterium diphtheriae*, способная вызывать дифтерию.

ISO 20743 / JIS L 1902 – тест на антибактериальную активность текстильных изделий. Исследуемые образцы нетканого материала подвергают воздействию различных штаммов бактерий и рассчитывают разницу между количеством бактерий на необработанной и обработанной поверхности. В тесте используются бактерии:

1. Золотистый стафилококк (*Staphylococcus aureus*).
2. Кишечная палочка (*Escherichia coli*).
3. Клебсиелла пневмонии (*Klebsiella pneumoniae*) – возбудитель заболеваний дыхательных путей (риносклерома, бронхит, пневмония, абсцесс легких) и других тяжелых болезней.
4. Коринебактерии (*Corynebacterium flaccumfaciens*)

**BIG
FILTER**

ORIGINAL
& GENUINE PARTS



НОВИНКА! PREMIUM СЕРИЯ САЛОННЫХ ФИЛЬТРОВ PRO

ЗАЩИТА И ПРЕМИАЛЬНОЕ КАЧЕСТВО
ФИЛЬТРАЦИИ ВОЗДУХА ОТ:

- канцерогенных летучих веществ и смога
- аллергенов и вредных частиц
- бактерий и плесневых грибов



БОЛЬШОЙ ТЕСТ САЛОННЫХ ФИЛЬТРОВ для Toyota



Оригинал
Toyota

VS

MANN Filter • BIG Filter • Mando •
Lucas Filters • Corteco • Sakura •
Fenox • Metaco • Parts-Mall • Stellox •
Tatsumi • TSN • Zekkert • Filtron



Вадим Аскарлов

Журнал «Движок» продолжает ставшие уже традиционными ежегодные испытания фильтров в весенне-летний сезон. Однако до этого мы тестировали только воздушные фильтры, несправедливо обходя вниманием салонные, а ведь именно в эти жаркие месяцы, в период обилия пыли и цветения аллергенных растений, наличие в автомобиле качественного салонного фильтра необходимо очень многим. Мы испытали 15 салонных фильтров для широкой линейки автомобилей популярной в России марки Toyota.

В качестве «подопытного» мы решили выбрать фильтр, у которого огромная применимость. Под оригинальным номером Toyota 87139YZZ30 он устанавливается практически на весь модельный ряд японской компании: от Camry 2006 модельного года до RAV4 2019 м. г., не говоря уже обо всех аналогичных моделях Lexus. Более того — этот фильтр подходит и для ряда моделей Subaru, Land Rover и Jaguar.

Испытанные образцы

Оригинальный фильтр: Toyota 87139YZZ30

1560 ₺

Стрелка направления потока поставлена неправильно. Если у фильтра нет торцевых планок, то поток должен поступать в крайнюю открытую гофру. Поток раздувает крайнюю гофру, и она закрывает щель по краям корпуса фильтра. В данном случае стрелка указывает неверное направление — соответственно, фильтр установится так, что грязный воздух будет идти мимо гофры напрямую в салон.

Также на фильтре отсутствует маркировка даты изготовления, поэтому неизвестно, сколько он лежал на складе. Как заверяют сами производители фильтровального материала, при ненадлежащих условиях хранения уже через год фильтр начинает терять свои начальные свойства. Также крайние гофры оригинального фильтра оказались очень плохо спаяны.



MANN Filter CU 1919

650 ₺



Модель от мирового лидера в производстве фильтров ожидаемо имеет всю необходимую маркировку: артикул, дату и страну производства. Стрелка направления потока указывает нужное направление.

BIG Filter GB-9926/C

595 ₺



На корпусе фильтра имеются все положенные отметки: артикул, дата и страна производства. Стрелка направления потока указывает нужное направление.

Mando MMF025050

280 ₺



Не указана дата производства.

Lucas Filters LFCP191

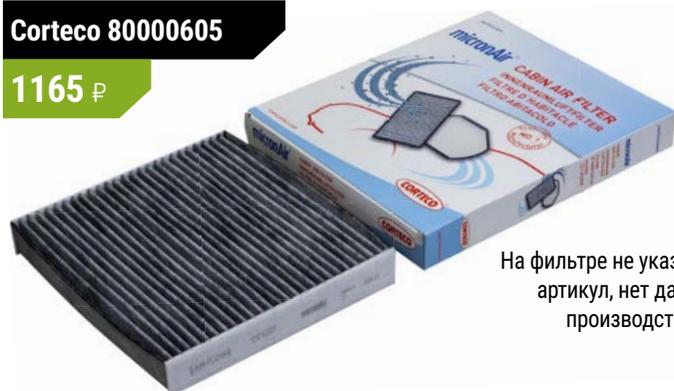
420 ₺



У фильтра есть торцевые планки — соответственно, его можно ставить любой стороной. Страна производства не указана.

Corteco 80000605

1165 ₺



На фильтре не указан артикул, нет даты производства.

Sakura CAC-1112

920 ₺



Отсутствует дата производства, стрелка направления потока поставлена неправильно. Очень малое количество гофр — явная экономия на бумаге. Соответственно, ресурс фильтра будет меньше.

Fenox FCS105

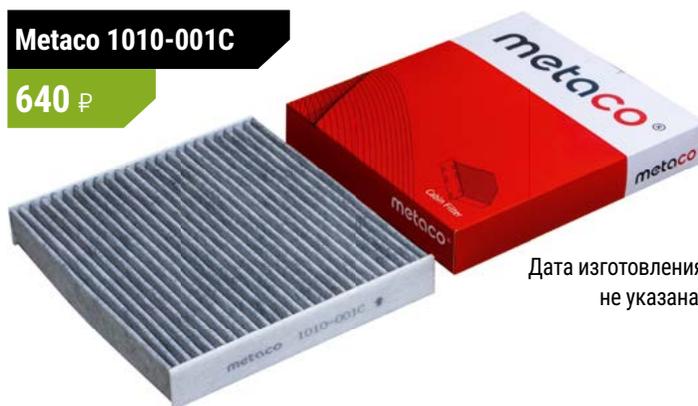
420 ₺



Стрелка направления потока поставлена неверно, отсутствует дата производства.

Metaco 1010-001C

640 ₺



Дата изготовления не указана.

Parts-Mall PMF-077

430 ₺



Отсутствует дата производства. На самом фильтре указан оригинальный артикул Toyota, а не конкретного производителя.

Stellox 71-10202-SX

270 ₺



Не указаны страна производства и дата изготовления.

TMI Tatsumi TBD1032

340 ₺



Не указана дата изготовления.

TSN 9.7.153

430 ₺



Стрелка направления потока поставлена неверно, не указана страна производства, указан только месяц производства.

Zekkert IF-3024K

430 ₺



Нет указания на страну производства. Нет даты изготовления.

Filtron K 1210

470 ₺

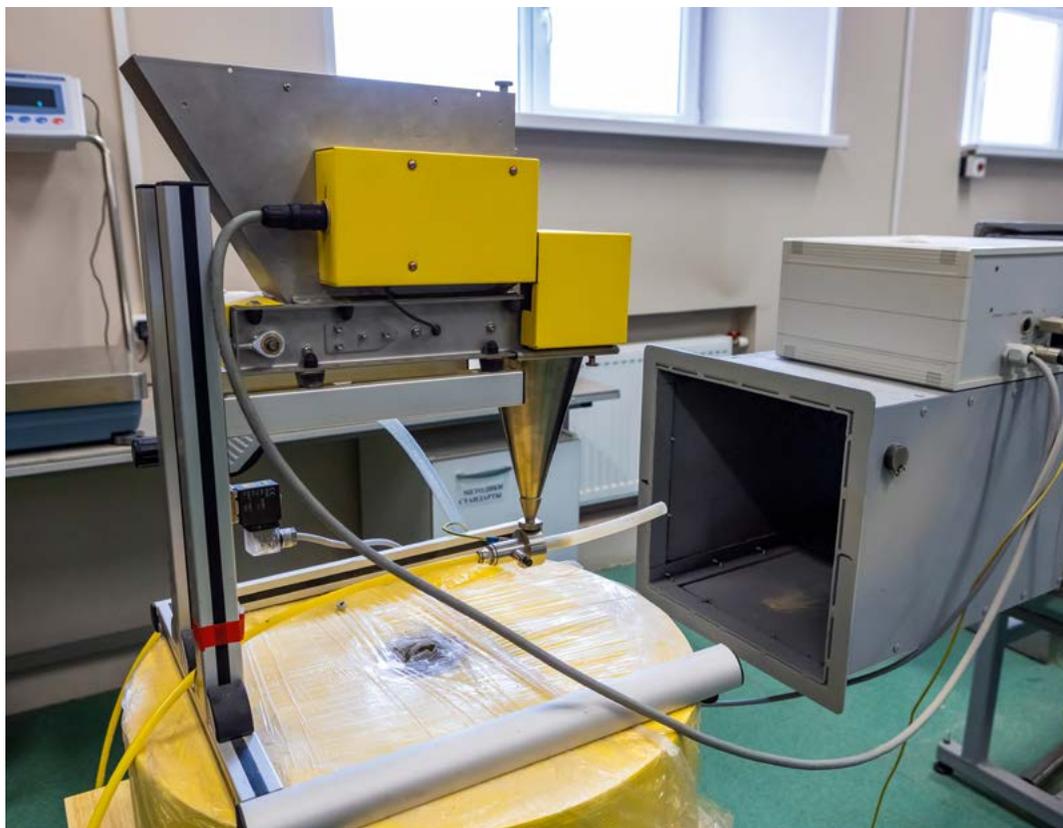


Нет даты изготовления.

Ход испытаний

С помощью специальной аэродинамической установки мы определим начальную и конечную эффективность очистки, а также общую пылеудерживающую способность каждого из представленных образцов. В качестве основного загрязнителя будем использовать специальную «аризонскую пыль» самой мелкой фракции. Эта субстанция считается идеальной для тестирования очищающей способности фильтров.

Начнем с результатов **начальной эффективности очистки**. Данный показатель высчитывается как отношение разницы веса фильтра до и после начала испытания к весу поданной пыли. Чем ниже этот показатель (см. таблицу), тем больше грязного воздуха новый фильтр пропустит в салон, пока не наберет достаточно пыли, которая в дальнейшем сама станет дополнительным фильтром. В результате испыта-



www.stellox.com



600 товарных групп



58 000 артикулов
для легковых и грузовых
автомобилей

STELLOX
ЭКСПЕРТ В ДЕТАЛЯХ

TecDoc
CERTIFIED DATA SUPPLIER



ний лучшие результаты по эффективности показал образец марки **BIG Filter** (E = 99,01%). Совсем незначительно ему уступил **MANN Filter** (98,84%).

Затем мы изучили **конечную эффективность очистки**, которая измеряется при достижении в системе перепада давления 200 Па. При этих замерах уже гораздо большее количество участников теста показало достойные результаты, так как фильтры наполнились пылью, которая сама по себе стала действовать как дополнительный фильтрующий элемент. Лучший результат у модели бренда **Zekkert** (E = 99,57%). Совсем немного ей уступили **BIG Filter** (E = 99,09%), **MANN Filter** (E = 99,13%), **Lucas Filters** (E = 99,01%), **Filtron** (E = 99,01%) и **Stellox** (E = 99,11%).

Финальным этапом наших испытаний стало определение **пылеемкости** тестовых образцов. По сути, это ресурс фильтра, так как чем больше пыли он удержит, пока его параметры не ухудшатся до неприемлемых по сопротивлению значений, тем лучше. Большинство участников успешно справилось с этим этапом теста, так что проще перечислить тех, кто оказался не готов к ресурсному испытанию: это оригинал **Toyota**, **Mando**, **Lucas Filters** и **Sakura**.

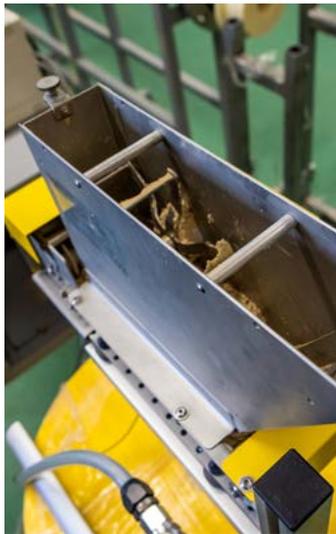


Таблица 1. Начальная эффективность очистки (%)

| Toyota | MANN Filter | BIG Filter | Mando | Lucas Filters | Corteco | Sakura | Fenox | Metaco | Parts-Mall | Stellox | TMI Tatsumi | TSN | Zekkert | Filtron |
|--------|-------------|------------|-------|---------------|---------|--------|-------|--------|------------|---------|-------------|-------|---------|---------|
| 52,83 | 98,84 | 99,01 | 69,35 | 96,29 | 94,44 | 46,90 | 55,07 | 95,89 | 95,19 | 96,25 | 87,77 | 63,15 | 98,01 | 72,09 |

Таблица 2. Конечная эффективность очистки (%)

| Toyota | MANN Filter | BIG Filter | Mando | Lucas Filters | Corteco | Sakura | Fenox | Metaco | Parts-Mall | Stellox | TMI Tatsumi | TSN | Zekkert | Filtron |
|--------|-------------|------------|-------|---------------|---------|--------|-------|--------|------------|---------|-------------|-------|---------|---------|
| 52,66 | 99,13 | 99,09 | 97,77 | 99,01 | 98,10 | 42,24 | 49,00 | 98,57 | 97,77 | 99,11 | 97,77 | 69,20 | 99,57 | 99,01 |

Таблица 3. Пылеемкость испытанных фильтров (г)

| Toyota | MANN Filter | BIG Filter | Mando | Lucas Filters | Corteco | Sakura | Fenox | Metaco | Parts-Mall | Stellox | TMI Tatsumi | TSN | Zekkert | Filtron |
|--------|-------------|------------|-------|---------------|---------|--------|-------|--------|------------|---------|-------------|------|---------|---------|
| 16,8 | 23 | 21,9 | 13,2 | 12,9 | 20,7 | 9,8 | 19,8 | 20,7 | 20 | 22,4 | 20,4 | 25,4 | 23,7 | 22,7 |

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



Результаты испытаний

По итогам теста мы решили разделить всех его участников на три группы.

1) Лидеры теста: фильтры, которые не просто справились с испытанием, а превысили показатели эффективности, которые требуют автопроизводители.

2) Соответствующие требованиям образцы: фильтры, эффективность которых вполне соответствует требованиям автопроизводителей и которые можно смело эксплуатировать в любом автомобиле.

3) Непригодные для использования: фильтры, которые по своим показателям никак не соответствуют требованиям и не смогут качественно защитить салон автомобиля от вредного воздействия окружающей среды.

К аутсайдерам испытаний мы причислили фильтры брендов **Sakura, Toyota, TSN** и **Fenox**. Фильтр **Sakura** показал очень низкую как начальную, так и конечную эффективность, а это значит, что он будет задерживать только крупные частицы. То же самое можно сказать и о фильтрах **TSN** и **Fenox**. Их результаты чуть лучше, но все равно очень далеки от необходимого минимума. Удивительно, что оригинальный фильтр **Toyota** не просто показал крайне слабые результаты, но и практически разрушился по итогам теста! Вполне возможно, что к нам в руки попала подделка, хотя все фильтры приобрелись кон-

трольной закупкой через крупного дистрибьютора автозапчастей.

К достойным внимания образцам мы решили отнести фильтры брендов **Mando, Lucas Filters, Metaco, Corteco, TMI Tatsumi, Filtron** и **Parts-Mall**. Продукт марки **Filtron** обладает показателями конечной эффективности и пылеемкости на уровне фаворитов, но он не смог попасть в коргору лучших из-за довольно низкой начальной эффективности. Фильтры **Metaco, Tatsumi, Corteco** и **Parts-Mall** немного не дотягивают до показателей лидеров теста по эффективности, но интервал от замены до замены выдержат точно. У **Lucas Filters** хорошие показатели эффективности, но пылеемкость недостаточная. Фильтр **Mando** не обладает высокими начальными показателями, но имеет хорошую конечную эффективность. Пылеемкость также могла бы быть и получше, а потому этот фильтр получает наше одобрение с натяжкой.

Лидеры нашего теста – фильтры **Stellox, MANN Filter, BIG Filter** и **Zekkert**. Продукт от **Stellox** ненамного превосходит по показателям **Parts-Mall** и **Corteco** из средней группы, но лучше по пылеемкости, а значит – и по ресурсу. Остальные три участника – **MANN, BIG Filter** и **Zekkert** – стали безоговорочными лидерами наших испытаний.



Лидеры теста



Непригодные для использования





Движок

Dvizhok.su

– самый посещаемый сайт
среди российских автомобильных

B2B-изданий

250 000 уникальных посетителей в месяц*

•
Еще больше самых актуальных новостей
из мира автомобилей и автокомпонентов

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

•
Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей
российского и зарубежного автобизнеса

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

•
Для рекламодателей – все возможные форматы
интернет-размещений

* по данным Yandex.Metrika за первый квартал 2019 года

бизнес

автомобили

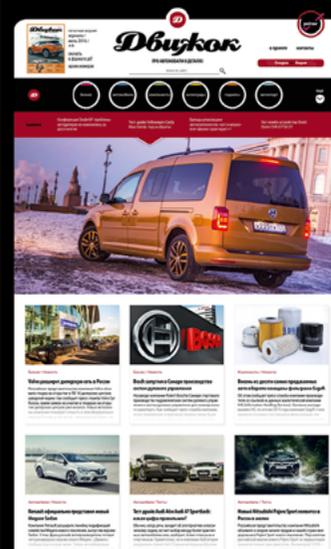
компоненты

аксессуары

гаджеты

автоспорт

комтранс



Последовательно ИЛИ ПАРАЛЛЕЛЬНО?



Роман Зубко

Журнал «Движок» поговорил с экспертами – представителями российской автоиндустрии – о том, как обслуживаются машины, поставляемые в нашу страну по схеме параллельного импорта. В частности – о том, доступны ли на рынке запчасти для таких автомобилей, отслеживаются ли (и как) отзывные кампании в их отношении и как действуют механики при необходимости сложного ремонта. Все подробности – в нашем материале.

Особенности обслуживания автомобилей, поступающих в РФ по параллельному импорту

Один из автомобилей, попавших в РФ именно за счет параллельного импорта, уже побывал на нашем тесте (см. материал о Mazda CX-4 в апрельском номере «Движка»). Еще тогда мы задались вопросом, как обслуживаются такие машины. На какие гарантийные условия может рассчитывать покупатель? Следует ли обращаться по поводу ТО и ремонта только к дилеру, продавшему автомобиль? А если приехать на независимую СТО – возьмутся ли там за такого рода машину или опять-таки отправят к дилеру?

С этими и другими вопросами мы обратились, во-первых, в крупный дилерский холдинг, активно занимающийся ввозом машин в РФ по схеме параллельного импорта, во-вторых, в одну из крупнейших в стране сетей независимых СТО и в-третьих – в Российскую ассоциацию независимых станций техобслу-

живания (РАСТО). А заодно выяснили, доступны ли на популярных интернет-площадках запчасти для машин, ввозимых по параллельному импорту.

Взгляд дилера

После того как Правительство РФ легализовало систему параллельного импорта, поставками

машин по этой схеме весьма энергично занялся автохолдинг «Ключавто». А в конце февраля нынешнего года в его руководстве объявили об открытии специального направления В2В-продаж автомобилей подобного рода – «Ключавто Импорт». Соответствующее подразделение холдинга занимается организаци-

ей импорта автомобилей и их последующей продажей сторонним дилерским центрам.

О том, как обслуживаются в рамках группы компаний автомобили, ввозимые по параллельному импорту, и какая на них распространяется гарантия, «Движку» рассказала директор по развитию автохолдинга «Ключавто» Юлия Овчинникова.

По ее словам, в отношении доступных в салонах «Ключавто» автомобилей, ввезенных по системе параллельного импорта, действует следующее условие: двухлетняя техническая поддержка группы компаний в соответствии с требованиями закона «О защите прав потребителей». Техподдержка распространяется на все автомобили, поступающие в автоцентры холдинга парал-



лельным импортом (сегодня это машины брендов Toyota, Lexus, Mazda, Suzuki, Mercedes, Porsche, BMW, Land Rover).

Запчасти для таких машин также поставляются по схеме параллельного импорта. «Мы заключаем прямые договоры на их поставку, — рассказала „Движку“ Ю. Овчинникова. — Первоначально компания „Ключавто“ размещает заказ у поставщика и уже в РФ формирует свой склад запасных частей для нужд автохолдинга». Ценообразование на эти запчасти зависит, по словам эксперта, от нескольких факторов, главные из которых — закупочная цена и стоимость доставки.

На вопрос «Движка» о том, проще ли в обслуживании и ремонте те автомобили, которые продавались ранее в РФ (например Mazda6/Atenza или Toyota RAV4), чем те, что никогда раньше не поставлялись в нашу страну (например, Mazda CX-4 или Toyota Avalon), Юлия Овчинникова ответила, что в «Ключавто» не отмечают сложностей в обслуживании тех или иных моделей. «Специалисты автохолдинга обладают глубокой технической экспертизой в работе с самыми разными марками. В портфеле „Ключавто“ более 35 брендов, поэтому вопрос обслуживания моделей, ранее не представленных в РФ, не является для нас проблемным», — заключила эксперт.

Своего рода лайфхаком для мастеров и конечных потребителей может стать то, что основные узлы и агрегаты на некоторых автомобилях, пришедших к нам по параллельному импорту, могут быть аналогичны тем, что стоят на машинах, ввезенных в страну ранее. «Поставленные параллельным импортом автомобили Mazda и Toyota оснащены агрегатами, аналогичными моделям, привезенным ранее в Россию. Что касается кроссовера Mazda CX-4, то он оснащен агрегатами, установленными на Mazda CX-5, в Toyota Avalon установлены агрегаты, которые есть в Toyota Camry. Разница может быть по отдаче двигателя, настроенной на заводе, или по регламенту обслуживания автомобилей», — рассказала «Движку» Ю. Овчинникова.



Один из самых актуальных вопросов в эпоху «ползучей» изоляции российского авторынка от мирового — отзывные кампании и как они организуют диагностику и ремонт потенциально проблемных машин? «Ключавто», по словам Ю. Овчинниковой, отслеживает отзывные кампании, которые объявляются на рынках сбыта продаваемых группой компаний автомобилей.

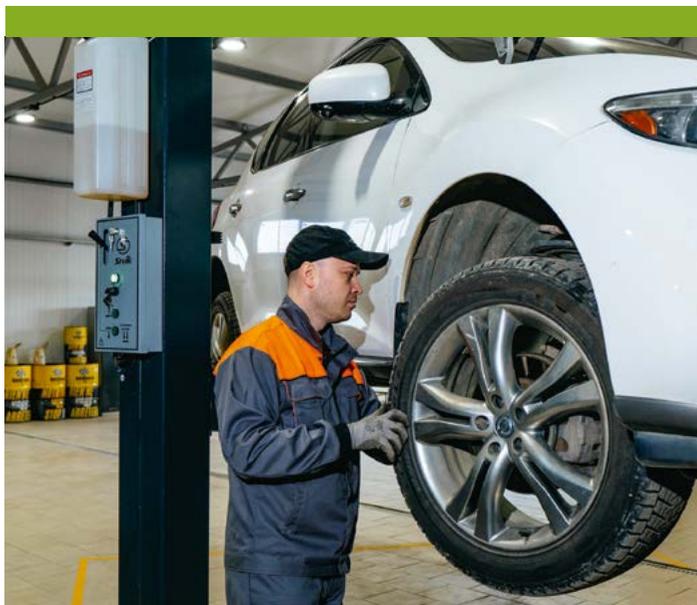
«Автохолдинг обеспечил все проданные автомобили технической поддержкой, действующей 2 года или 75 000 километров пробега. Отзывная компания является частью сервисной поддержки, ее основанием служит систематическое обращение автовладельцев по одной и той же причине неисправности, — рассказала директор холдинга по развитию. — В „Ключавто“ организован отдел, который аккумулирует все обращения автовладельцев и приглашает клиентов, купивших автомобиль у компании, пройти мероприятия по обслуживанию

узлов и механизмов для предупреждения неисправностей».

Взгляд сетевой независимой СТО

Об особенностях обслуживания машин, ввезенных по параллельному импорту, на независимых СТО «Движку» рассказал технический директор сети автосервисов FIT Service Алексей Рузанов. Он отметил, что отследить и точно подсчитать количество таких машин в активном автопарке сейчас невозможно.

«Автомобили, ввезенные в РФ по параллельному импорту, — это не какая-то экзотика или особенные марки и модели. В страну ввозят популярные машины известных марок. Если это новый автомобиль из салона, то, как правило, он обслуживается у дилера. Если это б/у автомобиль — он будет обслуживаться в независимом автосервисе, — рассказал А. Рузанов. — Но отследить и подсчитать количество таких автомобилей невозможно.



Условно это те же BMW, Volkswagen, Skoda, Kia, Renault, Mazda, Hyundai и т. д. К тому же и до санкций автомобили возились в страну из Японии, Европы и США не через дилеров. Поэтому понять, какая из заехавших к нам машин ввезена официально, а какая нет, сейчас не получится».

С доступностью для НСТО запчастей и расходников, необходимых для обслуживания и ремонта машин (в том числе поступающих по параллельному импорту), сегодня, по словам эксперта, проблем нет. «Практически все запчасти есть в наличии — как оригинальные, так и аналоги. Проблема с дефицитом запчастей решена. Сложности для ряда марок могут возникать только с запчастями для кузовного ремонта», — отметил А. Рузанов. По его словам, участники рынка поставщиков и производителей автозапчастей оперативно отреагировали на ситуацию, возникшую в прошлом году. На рынок РФ в итоге вышло значительное количество новых игроков, среди которых есть в том числе и небольшие компании-производители.

«Появление новых брендов дает возможность автовладельцам выбирать запчасти из различных ценовых категорий. На рынке появились как недорогие, но качественные и сертифицированные бренды, так и новые производители с премиальными товарами», — отмечает эксперт. Сложности сегодня, по его словам, могут быть прежде всего с деталями для кузовного ремонта автомобилей европейских и американских марок, особенно свежих годов выпуска.

При этом географических особенностей на рынке автозапчастей в настоящее время нет, утверждает А. Рузанов. «Сегодня, с учетом развития логистики, с Дальнего Востока в Москву можно привезти запчасть за 2–5 дней. Другое дело, что региональные склады крупных дистрибьюторов, безусловно, учитывают автопарк региона и держат соответствующий запас запчастей», — рассказал «Движку» технический директор сети FIT Service.

Ну а если возникнет необходимость в сложном внеплановом



ремонте, например, силового агрегата? Какова будет стратегия независимой СТО: неисправный узел будет меняться на новый или контрактный или же сервисмены все же предпочтут перебирать и ремонтировать сломавшийся агрегат?

По словам Алексея Рузанова, в случае с крупными агрегатами нужно исходить из экономической составляющей и ремонтно-пригодности каждого конкретного агрегата. «У автовладельцев сегодня есть выбор: производить капитальный ремонт или менять на б/у агрегат с небольшим пробегом. Расчеты необходимо производить по конкретной марке, модели, году выпуска. Решения могут быть разными. В случае с АКПП, например, в РФ уже появились предприятия по их восстановительному ремонту, что на сегодня является оптимальным вариантом», — отметил эксперт.

Позиция РАСТО

По словам главы Российской ассоциации станций технического обслуживания (РАСТО) Ольги Селезневой, какого-то масштаб-

ного притока на СТО машин, поступивших к нам по параллельному импорту, в ассоциации не наблюдают. «Я как руководитель крупной СТО в Московской области какого-то масштабного ввоза автомобилей по параллельному импорту не ощутила.

За последние два года поток машин, приезжающих на ремонт и ТО, сократился на треть. Клиенты, мягко говоря, не богатеют, поэтому вынуждены сокращать свои расходы — даже те, что связаны с техническим состоянием их собственных автомобилей», — отметила эксперт.

На российском рынке автозапчастей, по словам О. Селезневой, место мировых брендов — производителей и поставщиков автокомпонентов — заняли так называемые собственные торговые марки дистрибьюторов, осуществляющие по большей части интернет-продажи без какого-либо сопровождения для СТО.

«Вместо уже привычных программ поддержки СТО со стороны европейских производителей автокомпонентов мы имеем весьма сомнительную гаран-

тию. Как правило, это денежная компенсация без погружения в причину брака. Информационной поддержки по подбору или установке деталей нет.

Я уже не говорю о технических семинарах или курсах повышения квалификации сотрудников автосервисов», — рассказала «Движку» глава РАСТО.

Наиболее острой, по словам Ольги Селезневой, является сейчас проблема с оригинальным запчастями. «Мы очень сильно зависим от „полки“ дистрибьютора. Вторая большая проблема — с качеством поставляемых неоригинальных деталей. Иногда не соответствует кросс-код, бывает так, что места крепления детали подходят, а геометрия другая. В общем, сплошное поле чудес!» — сетует эксперт. Нет (или почти нет) у НСТО и какой-либо информации об отзывных кампаниях.

Каков итог?

Судя по комментариям большинства наших экспертов, автомобили, поступающие

на российский рынок по схеме параллельного импорта, — это действительно не какая-то экзотика, от которой стоит бежать как от огня. По большей части это машины, либо поставлявшиеся к нам ранее по вполне официальным каналам (как те же Mazda 6 и CX-5 или Toyota Camry и RAV4), либо автомобили, технически с ними унифицированные (например, Mazda CX-4 базируется на агрегатах CX-5, а Toyota Avalon — по сути, аналог хорошо известного у нас Lexus ES).

Покупателям же такого рода машин прежде всего стоит дать два совета. Во-первых, за покупкой лучше обращаться к крупному дилеру, оказывающему всестороннюю техподдержку, а во-вторых — не стоит гнаться за совсем уж экзотичными вариантами вроде китайских «Фольксвагенов» или «японцев» родом из Юго-Восточной Азии. Поскольку запчастей для них в наличии, если что, может и не оказаться...



Toyota Avalon





CTP[®]



ПРОИЗВОДИМ ОРИГИНАЛ

Восстановление запчастей



Юрий Буцкий

В конце марта нынешнего года Союз автосервисов организовал целый ряд экскурсий из серии «В гости к другу» в формате Дня открытых дверей. Участники Союза и представители СМИ посетили СТО сети «ЕвроАвто», а также площадки компаний «Механика» и «Гидравлика», руководители которых провели экскурсии, совмещенные с лекциями. Все подробности — в материале «Движка».

Среди гостей были руководители различных предприятий, технические специалисты, журналисты и блогеры. Заявленная тема — «Значение восстановительного производства для экономики и экологии». Лейтмотив мероприятия — скажи «Нет!» апологетам «одноразового» мира. Автомобильные агрегаты, узлы и детали, как и сами автомобили, должны служить долго. Мы расскажем, что для этого надо сделать, заявили организаторы.

Общение началось с посещения автосервиса «ЕвроАвто» в Химках. Это естественно, ведь именно на СТО начинается путь автомобиля к устранению неисправностей. Приемка, фотофиксация деталей, составление наряд-заказа, контакт с клиентом — таковы первые шаги.

Старший продавец «ЕвроАвто» Денис Северюгин

Клиенту предлагается выбор: отремонтировать его собственную деталь, заменить ее на новую или установить уже отремонтированную со склада. Такая же схема предлагается для узлов и агрегатов. Выбор обосновывается.

Например, у прибывшего автомобиля неисправна рулевая рейка. В «ЕвроАвто» говорят, что могут отремонтировать поврежденную деталь. Но! Вот дорогая новая рулевая рейка, а вот — б/у в хорошем состоянии, практически в полтора раза дешевле. Именно клиент решает, что ему больше подходит.

Клиентам предлагаются отремонтированные и контрактные моторы

Проблема с двигателем? Его можно заменить на другой — б/у или контрактный. Контрактный мотор отличается тем, что он не эксплуатировался в нашей стране. Значит, скорее всего, работал в более благоприятных условиях и меньше изношен. Кроме того, приобретенный на аукционах агрегат юридически чист. Его родословную легко отследить в Google.

Моторы, находящиеся на складе и предлагаемые клиентам, готовятся к продаже тщательно: снимается навесное оборудование, проводится эндоскопия,

вакуум-тест, механическая очистка и консервация.

Двигатель фотографируют, проводят вакуум-тест, после чего перемещают агрегат на склад, где он будет ожидать клиента

А если клиент все же настаивает на ремонте собственного двигателя? Тогда, в зависимости от дефектов, агрегат ремонтируется силами СТО или направляется на восстановительное производство — например, в компанию «Механика». Но суть одна — двигатель продолжает служить: либо работает на автомобиле, либо ждет своей очереди на складе. Служит, а не идет на переплавку.

Об особенностях восстановления автомобильных узлов и агрегатов собравшимся рассказал основатель и владелец «Механики» Дмитрий Даньшов. Странникам «одноразового» мира досталось от эксперта, как говорится, по полной!

Основатель и владелец компании «Механика» Дмитрий Даньшов

Чтобы изготовить коленчатый вал, нужно добыть руду, обогатить, сварить первичный чугун, переплавить его, ввести дорогие легирующие добавки, отлить собственно вал — это лишь основные этапы сложного производства. А сколько при этом уйдет угля и электроэнергии? Дмитрий



Основатель и владелец компании «Механика» Дмитрий Даньшов

Российские ребилдеры против «одноразового» мира

Даньшов приводит цифры. А сколько выделится вредных газов и пыли? Снова цифры — и довольно серьезные. И что же? Отслужил коленчатый вал свое — и в переработку? Заново добывая руду, повторяй весь цикл?

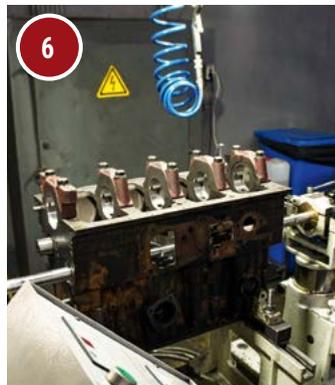
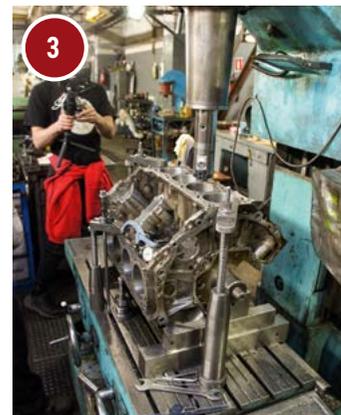
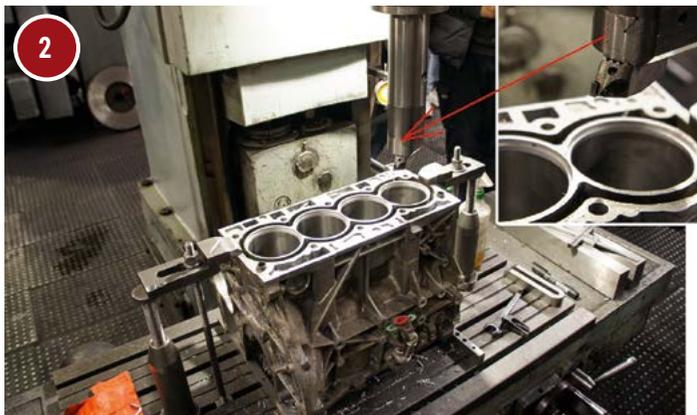
Нет: надо беречь ресурсы планеты и давать агрегатам вторую жизнь. И полностью отказаться от идеологии «попользовался — выбросил — купил новое». Российские ребилдеры — за восстановление!

В «Механике» есть многое для подобного рода работ: оборудование, технологии, инженерные кадры. Даже литейное производство. Надо провести гильзовку блока — отольем любые гильзы и проведем! И станки собственной конструкции выпускаем.

К сожалению, формат статьи не позволяет полностью воспроизвести рассказ Дмитрия Даньшова, поэтому ограничимся фоторядом, где показаны основные этапы восстановления двигателя: расточка и хонингование блока цилиндров, шлифовка коленчатого вала, ремонт постелей блока, холодная обкатка восстановленного двигателя. Разумеется, на всех этапах проводится тщательный контроль качества.



Руководитель компании «Гидравлика» Юрий Валько



Но автомобиль — это не только двигатель, уж извините за банальность. И гости направились в компанию «Гидравлика». Здесь им рассказали, как восстанавливают рулевые рейки, насосы, детали подвески и разнообразные пневмо- и гидросистемы. Не только рассказали, но и показали.

Руководитель компании «Гидравлика» Юрий Валько

Генеральный директор ТЦ «Гидравлика» Юрий Валько сжато и в то же время точно сформулировал главную задачу ребилдинга: жизнь агрегатов должна быть

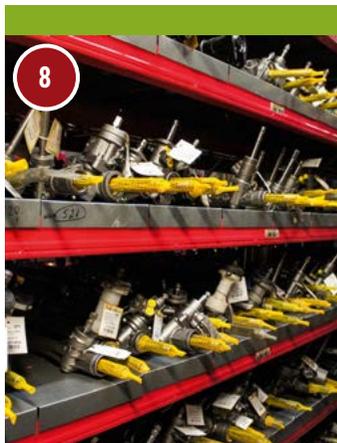
гораздо длиннее назначенной заводом-производителем. В «Гидравлике» продлеваем ее в два-три-четыре раза — в зависимости от того, как эксплуатировался агрегат.

Каков итог?

Если кратко, отметим: хорошо, когда думающие профессионалы объединяются. Чем шире такая консолидация, тем больше надежды, что у них все получится. И мы будем ездить на долговечных и надежных автомобилях, беречь ресурсы планеты и дышать чистым воздухом...



- 1 У «Механики» есть собственное литейное производство. Перед нами чугунные гильзы цилиндров с демонстрацией этапов их изготовления
- 2 Расточка цилиндров — один из ключевых этапов восстановления блока
- 3 Расточка цилиндров V-образного мотора, установленного на скалке
- 4 Хонинговальный станок СК-12 производства компании «Механика»
- 5 На этом станке шлифуют коленчатые валы
- 6 Восстановление постелей распределительного вала
- 7 Стенд для холодной обкатки отремонтированных двигателей
- 8 На складе главное — порядок и... покой? Нет, движение узлов и деталей!
- 9 Стенд для проверки амортизаторов
- 10 Рулевая рейка. Под пыльником — влага и коррозия. Это результат неправильного монтажа. Исправим и восстановим!



LUZAR представил конденсер для тягача КАМАЗ К5

Бренд LUZAR объявил о выводе на российский рынок грузовых автозапчастей радиатора кондиционера для тягача КАМАЗ-54901.

Новый конденсер LRAC 0719 для флагманского тягача челнинской марки имеет алюминиевую трубчато-ленточную конструкцию; размер сердцевины составляет 750 x 350 x 16 мм.

Все радиаторы LUZAR, как отмечает пресс-служба бренда, проходят проверку на герметичность (через наращивание давления), коррозионную и вибрационную стойкость. Фирменная гарантия на весь ассортимент конденсеров составляет 2 года.

Новый радиатор кондиционера LUZAR LRAC 0719 для КАМАЗ-54901 уже поступил в продажу. Розничная цена новинки — 13 190 рублей ■



Коммерческий «электрокаблук» Mercedes-Benz eCitan вышел на рынок

Компания Mercedes-Benz Vans объявила о выходе на рынок электрической модификации коммерческого компактвэна Citan. Заодно дебютировала длиннобазная версия модели.

Новый eCitan — это несколько упрощенная версия дебютировавшей в конце прошлого года модели EQT. Фактически от «Мерседеса» тут только дизайн и интерьер: «каблучки» разработаны в тесном партнерстве с Renault и представляют собой вариации на тему Kangoo E-Tech.

Развозной «каблук» eCitan Panel Van проще всего опознать по глухим распашным задним дверям, в то время как у пассажирской модификации Tourer эти двери остеклены.

При этом eCitan Panel Van дебютирует еще и в длиннобазной версии. Расстояние между осями составляет 3100 мм против 2716 мм у стандартного «каблучка», а габаритная длина кузова выросла с 4498 до 4922 мм. Объем грузового отсека у «короткой» модификации — 2,9 кв. м, а у «длинной» — 3,62 кв. м. Грузоподъемность — 544 и 722 кг соответственно, хотя даже базовый Kangoo E-Tech может взять на борт 600 кг.

Электромотор у всех «каблучков» один-единственный: он установлен над передней осью и развивает 90 кВт (122 л. с.) и 245 Нм. Литий-ионная тяговая батарея емкостью 45 кВт·ч позволяет проехать 283–284 км в цикле WLTP (у версии Tourer — 280 км), а зарядиться с 10 до 80% при использовании разъема постоянного тока можно за 38 минут (максимальная мощность зарядки — 80 кВт). Максимальная скорость у обеих версий ограничена 132 км/ч.

Начальная цена короткобазного eCitan Panel Van — 36 тыс. евро, в то время как аналогичный Kangoo E-Tech стоит на две тысячи евро дешевле, а бензиновый Citan можно купить за 20 тыс. евро. За доплату доступен тот же набор электронных ассистентов, что и у более статусного EQT ■

В апреле продажи новых грузовиков в России выросли более чем в два раза

По итогам апреля на российском рынке было реализовано 11 838 новых грузовых автомобилей, что в 2,2 раза больше, чем в апреле 2022 года. Об этом сообщает аналитическое агентство «Автостат» со ссылкой на данные АО «ППК».

Лидирует на российском первичном рынке грузовиков КАМАЗ, дилеры которого реализовали в апреле в общей сложности 3058 новых автомобилей. Вместе с тем рыночная доля бренда снизилась с 40,2% в апреле 2022 года до 25,8% в апреле 2023-го.

Одновременно наращивают свое присутствие на рынке РФ бренды из Китая: второе, третье, четвертое и пятое места в рейтинге самых популярных марок занимают, соответственно, Sitrak (2074 ед.), Shacman (1549 ед.), FAW (1082 ед.) и Howo (609 ед.). Следом идут белорусский МАЗ и российский ГАЗ.

Самым популярным новым грузовиком на российском рынке по итогам апреля стал Sitrak C7H, разошедшийся тиражом 2074 экземпляра. Вторым по востребованности в РФ стал еще один грузовик из Поднебесной: FAW CA3310 с результатом 876 проданных машин. Третий по популярности «китаец» — Shacman SX3258 (584 ед.) — замыкает пятерку лидеров рынка, на третьем и четвертом местах расположились два КАМАЗа: 65115 (676 ед.) и 43118 (622 ед.).

Шесть из десяти бестселлеров — родом из Поднебесной, остальные четыре модели — отечественных брендов. Продажи практически всех автомобилей — лидеров грузового рынка РФ в апреле выросли, за исключением КАМАЗа 43118, продажи которого снизились на 13,7% к апрелю 2022 года.

В январе — апреле 2023 года в России было продано 38 586 новых грузовиков, что на 39,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года ■



На российском рынке LCV наметился восстановительный рост

По данным агентства «Автостат», в апреле нынешнего года в России продано в общей сложности 7167 новых легких коммерческих автомобилей (LCV) — на 45,7% больше, чем в апреле 2022-го.

Лидером сегмента LCV российского авторынка по-прежнему является ГАЗ, в апреле занявший долю 61% (годом ранее она составляла около 40%) с результатом 4372 автомобиля. На втором месте с огромным отставанием от лидера расположился УАЗ (1255 легких коммерческих машин); замыкает «призовую» тройку Lada (376 ед.).

В пятерку лидеров по итогам апреля ворвался новый бренд «Соллерс», реализовавший в России 254 автомобиля «Атлант» и «Арго», которые выпускаются, напомним, на мощностях бывшего СП Ford-Sollers в Татарстане.

Сам Ford покинул российский рынок окончательно, однако дилеры по-прежнему распродают оставшиеся на складах запасы «товарных» автомобилей. В апреле из подобных остатков реализована 191 штука; при этом доля «Форда» на российском рынке LCV упала с 15,3 до 2,7%.

Самой популярной в России моделью класса LCV в апреле была «ГАЗель Next», разошедшаяся по стране тиражом 2619 экземпляров, далее в рейтинге расположились еще две модели ГАЗ, пара УАЗов, Lada и «Соллерс Атлант». Из иномарок самым востребованным остается Ford Transit, некогда занимавший второе место в «абсолюте», но теперь откатившийся на восьмую (!) строчку рейтинга.

С января по апрель текущего года в России продано, по данным «Автостата», 23 546 новых автомобилей категории LCV, что на 27,1% меньше, чем за аналогичный период 2022 года ■



«Завод КДМ» выпустил мусоровоз на шасси КАМАЗ «Компас-12»

Вслед за камазовским партнером «РИАТ» свой мусоровоз на базе среднетоннажника «Компас-12» представил смоленский «Завод КДМ».

Это уже четвертая модификация малогабаритного мусоровоза СМ 8 от «Завода КДМ» (число в индексе модели соответствует объему бункера-накопителя, индекс «Компаса» — СМ 8-06): прежде в качестве заготовки использовались Isuzu и MAZ, а в конце 2022 года был представлен мусоровоз СМ 8-04 на шасси JAC.

По габаритам (7520 x 2400 x 2910 мм) «Компас-12» полностью идентичен «Джаку», но надстройка тут другая. Бункер емкостью 8 куб. м имеет коэффициент прессования 1:7, причем полный цикл занимает 19, а не 22 секунды, как у СМ 8-04. 3,8-литровый дизель Cummins ISF3.8S5168 (166 л. с., 600 Нм) работает в паре с 6-ступенчатой «механикой» Fast Gear 6DS60T.

Элементы гидросистемы и лакокрасочное покрытие поставляются из-за границы, а сам бункер выполнен из стали Hardox. Элементы системы управления скрыты под защитным коробом.

Рады удобства эксплуатации пульты управления продублированы на обеих сторонах кузова. Среди преимуществ СМ 8-06 также упоминается предпусковой подогреватель, который позволит запустить двигатель при температуре воздуха ниже -18 °С.

Проект реализован совместно с компанией «Тракс Восток Рус», которая является официальным дистрибьютором среднетоннажников «Компас». По словам представителей завода, это упростит послепродажное обслуживание мусоровоза, ведь обслуживание и ремонт шасси клиенту проведут в любом из 137 авторизованных сервисных центров «Компас».

Обслуживанием надстройки займутся выездные оперативные бригады «Завода КДМ». Гарантия на шасси действует 36 месяцев, на надстройку — 24 месяца ■

Грузовички «Соллерс Арго» подешевели во всех исполнениях

В «Соллерсе» объясняют это «долгосрочной стратегией по снижению стоимости владения».

Развозной грузовичок «Соллерс Арго» дебютировал на российском рынке вместе с вэном «Атлант», но пока заметно уступает последнему в популярности. В апреле, по данным агентства «Автостат», на 230 проданных «Атлантов» пришлось лишь 24 «Арго», поэтому в компании решили немного пересмотреть ценовую политику.

Теперь начальная цена с учетом скидки по лизинговой программе составляет 2 439 000 рублей — на 150 тыс. рублей меньше, чем было ранее. За эту сумму доступен промтоварный фургон максимальной снаряженной массой 2,5 тонны, оснащенный 2,0-литровым дизелем JAC HFC4DB2-1D (130 л. с., 285 Нм) класса «Евро-5» и 6-ступенчатой МКП JAC LC6T32.

«Соллерс Арго», напомним, — это копия бескапотного грузовичка JAC N25/35, который построен на базе Hyundai Porter. В качестве альтернативы предложен бензиновый мотор JAC HFC4GA3-3D (147 л. с., 196 Нм).

Представители «Соллерса» напоминают, что первые четыре ТО для покупателя «Арго» будут бесплатными и объясняют скидку «усилиями в области логистики, а также шагами по локализации производства автомобилей».

Малотоннажники «Соллерс» производятся с конца прошлого года в ОЭЗ «Алабуга» «отверточным» методом из китайских машинокомплектов, прежде площадка долгое время занималась производством Ford Transit.

Уже в нынешнем году руководство компании планирует перейти к производству полного цикла, со сваркой и окраской кузовов. Локализация также затронет ключевые электронные компоненты, элементы шасси и даже дизельные моторы ■



«ЛУКОЙЛ» представит масла для строительной техники на СТТ Экспо 2023

Компания «ЛУКОЙЛ» представит на открывающейся в конце мая в столичном выставочном центре «Крокус Экспо» выставке строительной техники СТТ Экспо 2023 новые моторные масла.

Как сообщает пресс-служба компании «ЛЛК-Интернешнл», производителя масел «ЛУКОЙЛ», в общей сложности экспозиция стенда будет включать более десяти масел и смазок различного назначения.

Основными экспонатами стенда станут моторные масла линеек Avantgarde Professional серий M5 и LE, а также Avantgarde Ultra M3.

Масла, как заявляет производитель, разработаны специально для дизельных двигателей, в том числе оборудованных фильтрами сажевых частиц и соответствующих современным эконормам. Для таких моторов необходимы высокое щелочное число масла и низкий показатель сульфатной зольности.

Также на стенде «ЛУКОЙЛа» будет представлено полностью синтетическое трансмиссионное масло MN 75W-90, разработанное для механических коробок передач, дифференциалов и главных передач коммерческой техники. Еще одной новинкой станет трансмиссионно-гидравлическое масло «Гейзер» MM Synth 5W-30, которое предназначено для внедорожной техники ■



На правах рекламы



Mercedes представил платформу VAN.EA

Больше половины продаж ванов и малотоннажников Mercedes-Benz к 2030 году будут обеспечивать полностью электрические модели. И построят их на платформе VAN.EA.

VAN.EA представляет собой конструктор из трех частей. Первая – передняя подвеска в связке с электроприводом – ляжет в основу всех без исключения батарейных моделей, от премиальных «персоналок» до развозных фургонов. Второй модуль – это установленная под полом тяговая батарея, размер которой зависит от назначения машины, а третий – задняя подвеска и опциональный второй электромотор.

В процессе смены платформы число доступных модификаций сократится более чем вдвое. Оптимизация модельного ряда будет проведена таким образом, чтобы не только не потерять аудиторию, но даже увеличить продажи люксовых электро-MPV в Китае и батарейных малотоннажников в США.

Даже самые компактные модели смогут проехать более 500 км на одном заряде. Этому поспособствует не только переход на рабочее напряжение 800 В, но и выдающаяся по меркам класса аэродинамика, и даже особые шины.

Все модели на платформе VAN.EA будут иметь адаптивный круиз-контроль с функцией контроля полосы. К концу 2020-х владельцам пассажирских версий станет доступен автопилот третьего уровня, а коммерческих – сразу четвертого.

Унификация также призвана увеличить доходность бизнеса. До конца десятилетия показатель рентабельности продаж должен достигнуть двузначного показателя, постоянные затраты уже к 2025 году планируется снизить на 20% относительно показателей 2019-го, а среднее время производства одной машины – на 25%.

Дебют первой модели на платформе VAN.EA состоится в 2026 году ■

КАМАЗ представил зерновоз на шасси К3

Компания «РИАТ», официальный партнер Камского автозавода, разработала и произвела автопоезд-зерновоз на шасси КАМАЗ поколения К3.

В состав автопоезда входят самосвал модели 65115 и прицеп на пневмоподвеске, сообщает пресс-служба КАМАЗа. Общий объем груза, который способен перевозить новый зерновоз, – 54,5 куб. м. Автопоезд предназначен для перевозки зерновых культур и семян подсолнечника.

Подобные машины, как отмечают представители Камского автозавода, весьма востребованы на рынке сельхозтехники. Автопоезда-зерновозы активно эксплуатируются, в частности, в Ростовской, Оренбургской, Челябинской и Свердловской областях.

На новых прицепах установлены мощные гидроцилиндры высокого давления. Опрокидывающее устройство – с приводом от насоса через коробку отбора мощности автомобиля. По словам главного конструктора проекта «Кузова» ОАО «РИАТ» Андрея Кукина, в конструкции нового зерновоза применена металлическая платформа коробчатого типа.

«Сделаны два уровня боковых бортов: верхние – на верхней навеске, нижние – на нижней навеске. Задний борт изготовлен цельным на верхней навеске, запорное устройство бортов – механическое, открывание идет вручную. Управление подъемом кузова – электропневматическое из кабины. Установлен тент-каркас с наматывающим устройством. Резиновый профиль по периметру борта исключает просыпание зерна», – рассказал А. Кукин.

Как отмечают в пресс-службе КАМАЗа, автотехника камской марки изготавливается сегодня на санкционно устойчивой компонентной базе, с применением комплектующих от отечественных производителей и из дружественных стран ■



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



«И так сойдет!..»



Можно сколько угодно рассуждать о перспективах российского рынка коммерческого транспорта, но факт остается фактом: создать конкурента ГАЗу в сегменте LCV под российским брендом было невозможно. По крайней мере до недавнего времени. Прошлогодние события освободили предприятие «Соллерс-Елабуга» от присутствия на конвейере в Татарстане хорошо изученного и популярного Ford Transit, которому в спешном порядке пришлось искать замену. И жизнь неожиданно позволила появиться на свет новому российскому бренду Sollers. «Движок» решил выяснить: готов ли новоиспеченный «россиянин» заменить привычный всем «Транзит» и сможет ли он подвинуть «ГАЗель»?

Sollers Atlant



Вадим Аскарлов

Судьба у «транзитозаменителя» — хоть книгу пиши! Первое упоминание датируется 2010 годом, когда в Китае появился JAC Sunray, который, в свою очередь, внешне очень напоминал всем известный Mercedes-Benz Sprinter. Естественно, ничего общего с «немцем» у «Санрея» по технической части не было, а сомнительным копированием внешности популярных в мире автомобилей в Китае тех времен вряд ли можно было кого-то удивить. Нельзя сказать, что на «Солнечный луч» обрушилась какая-то невиданная популярность, но на огромном китайском рынке места хватит всем! Вот и Sunray нашел свою нишу, а JAC порой эпатировал публику интересными разработками вроде электрического фургона.

Однако потом компания занялась тем, что у нее всегда получа-

лось отлично, — продажей своих моделей другим производителям «под ключ». Из этой серии, например, эксперимент Таганрогского автозавода, который взял целую плеяду разных китайских автомобилей и выпускал их под своим брендом. Среди них был и JAC. В 2019 году в Республике Беларусь неожиданно объявили о выпуске первого белорусского коммерческого фургона. Не совсем белорусского, правда: на самом деле это наш герой начал свое эпохальное шествие по странам третьего автомобильного мира. JAC Sunray появился под названием MA3-3650.

Потом был «КАМАЗ Компас», но в этом случае «китайцы» отдали только кабину и интерьер, а практически сразу после «Компаса» была заключена, наверное, главная сделка подобного типа для JAC — продажа своих кроссоверов для нужд новоиспеченного бренда «Москвич». Ну а наш сегодняшний герой поспешил вслед за своим легковым собратом, только уже под собственным

брендом Sollers. А JAC превратился в своего рода международную автомобильную франшизу.

Для рядового автомобилиста сделка с «Москвичом» выглядит гораздо более масштабно, ведь это один из символов отечественного автомобилестроения. Однако в реальности «Соллерс Атлант» — гораздо более важный шаг на пути «китаизации» российского автомобилестроения. Сколько в реальности купят «Моквичей»? Три тысячи? Может быть, пять. А вот в том, что коммерческий сегмент, опустевший без «Транзита», который был главной движущей силой многих корпоративных автопарков, будет целыми партиями скупать все, что сойдет с конвейера в Елабуге, сомнений нет никаких!

Как уже было сказано, визуально «Атлант» сильно напоминает Mercedes-Benz Sprinter. И если очень похожая оптика еще не может быть прямым доказательством, то декоративная линия на кузове, точь-в-точь совпадающая с «мерседесов-

ской» по расположению, уже прямо намекает, кто «позировал» дизайнером, рисовавшим Sunray. По крайней мере выбор был сделан неплохой, если, конечно, можно говорить о какой-то внешней привлекательности в случае с коммерческим транспортом.

Внутри все не так интересно. Прямых заимствований здесь уже нет; да и в целом это довольно простой и классический интерьер для фургона. А вот возраст чувствуется уже отчетливо! Водителю особо не позавидуешь: несмотря на то что сама подушка сиденья вполне мягкая, диапазон настроек очень и очень скромный. Устроиться так, как удобно тебе, практически невозможно: руль не регулируется никак и найти баланс между наклоном спинки и расстоянием до колонки очень тяжело. Подлокотник имеет только одно положение, и в моем случае это «очень высоко». Да, возможно, дело в том, что автор этих строк — не самый высокий человек, но и в Китае, насколько известно, живут тоже



не гренадеры, а машину делали именно для них.

Отвлечься от неудобной посадки прослушиванием музыки тоже не получится. Понятно, что в коммерческом сегменте грешить на аудиосистему несколько странно (все-таки машина эта — не для развлечения, а для заработка), но в 2023 году магнитола, которая по качеству напоминает кассетные проигрыватели конца 80-х, выглядит, мягко говоря, странным решением. Особенно это странно, если вспомнить, откуда родом наш герой. Неужели в Китае, где за копейки можно заказать вполне качественную «музыку» с известного всем сайта, не нашлось ни одной более-менее приличной магнитолы? В том же «Соболе NN», например, установлен довольно современный Android-планшет с широкими возможностями и неплохим звучанием.

Может быть, салон порадует водителя удобством и эргономикой? Нет, не порадует: в машине нет ни одного подстаканника, и есть большие сомнения, что это продиктовано борьбой с потенциальным пьянством за рулем. Может быть, есть ниши для бумаг



и различной мелочевки, облегчающие работу экспедиторам? Опять мимо! Есть только пара широких отсеков в дверях и две непонятные полки на центральной панели, куда поместится только очень маленький телефон. Кстати, двухдиновая магнитола не только отвратительно звучит, но и жутко трясется и скрипит в посадочных местах. Зато есть... пепельница! Сразу видно: современный автомобиль...

И есть бортовой компьютер. Правда, отображает он сильно ограниченное количество данных, а самую ценную для водителя информацию не показывает.

За все время длительного теста индикатор среднего расхода топлива у нас так и не заработал. Беглый поиск в интернете показал, что это очень распространенная проблема, а в разговорах с дилерами выяснилось, что она едва ли не повсеместная! Оказывается, все новые «Соллерсы Атлант» приходят с неработающими счетчиками среднего расхода топлива. И это парадокс, объяснить который невозможно ничем. Компания знает, что на всех автомобилях, которые она продает, он не работает, и... продолжает продавать. Никого ничего не смущает.

Впрочем, бортовой компьютер — вещь хоть и полезная, но не сказать чтобы обязательная. Как говорится, на скорость не влияет. Но вот что точно влияет на безопасность движения — так это щетки стеклоочистителя, которые на тестовом «Атланте» перестали работать при пробеге 3500 км. Дело оказалось в копеечном предохранителе, но осадочек, как в известном анекдоте, остался.

Напомним, автомобиль этот собирают в России, под российским брендом (с соответствующими оговорками, конечно) и для россиян. По крайней мере в теории, а на практике, кажется, никто особо не разбирался, где эта машина должна выполнять свои основные обязанности. Как иначе объяснить тот факт, что в ней нет каких бы то ни было электрообогревов? Понятно, что подогрев сиденья, лобового стекла и уж тем более руля — это блажь, без которой на коммерческом автомобиле можно и обойтись, но обогрев зеркал — вещь, жизненно необходимая в наших реалиях, даже если машину предполагается эксплуатировать в средней полосе! Особенно странно, что электропривод



зеркал присутствует, и добавить к нему еще и нагревательный элемент особого труда не составило бы. Но этого пока никто не сделал. Вдвойне удивительно, что производитель не стал экономить на кнопке включения света в багажном отсеке и стеклянной перегородке. Хотя уж от этого точно можно было отказаться.

Несмотря на то что скоро «Соллерс Атлант» будет выпускаться в России по полному циклу, пока еще чувствуются огрехи в адаптации к нашим реалиям. К примеру, в попытке обнаружить аккумулятор мы не нашли его под капотом. Обнаружился он под водителем сиденьем, причем их там было две штуки. Казалось бы, что такого, вот только в инструкции по эксплуатации (на русском языке с фирменными иллюстрациями) указано, что аккумулятор должен находиться в подкапотном пространстве за правой фарой. Будем считать это всего лишь сложностями в быстром переносе производства из Китая в Россию...

Из первых официальных данных о новом «Соллерс Атлант» можно было подумывать, что при покупке машины на выбор доступны два турбодвигателя: известный по некоторым грузовичкам JAC 2,8-литровый мотор HFC4DE1-1D, развивающий 149 л. с. и 355 Нм, и более распространенный 1,9-литровый Cummins D19TDIE11 на 139 сил и 285 «ньютон». На поверку оказалось, что это не совсем так. «Камминз» можно будет заказать только для самой компактной версии «Атланта», а для машин среднего и большого размера

предусмотрен только JAC. А так как самый маленький фургон — всегда еще и самый непопулярный среди покупателей коммерческой техники, то можно быть уверенными, что таких машин на улицах мы почти не встретим. Так, белорусский собрат нашего «Соллерса» предлагает только двигатель JAC — безо всякой альтернативы.

Мотор этот не очень известен широкой публике, однако особых претензий к его надежности и ресурсу в Сети найти не удалось. Двигатель явно настроен на то, чтобы «тянуть», а не гнать во весь опор. Шестиступенчатая «механика» не просто позволяет, а практически рекомендует стартовать со второй передачи. Что такое скорость и динамика разгона, furgону, кажется, неизвестно. Еще одна характерная особенность силового агрегата в том, что никакой существенной разницы между разгоном «газ в пол» и обычным размеренным стартом просто нет. По сути, чем сильнее жмешь на педаль, тем больше звука получаешь, но (субъективно) на разгон это не влияет.

Китайский мотор требует обязательной заливки раствора мочевины (AdBlue). Соответствующую систему, естественно, все сразу отключают после покупки. По словам дилеров, никаких санкций за это даже на лицензированных машинах не предусмотрено

Отдельно стоит отметить очень странную настройку ESP.

Ее можно отключить, но на пустом заднеприводном фургоне делать это, особенно зимой, как-то нелогично. А нам порой этого очень даже хотелось! Всякий раз при прохождении острого поворота и нажатии на педаль газа система предательски отрубала тягу. Причем совсем не обязательно было выкручивать руль до упора и нажимать газ «в пол»: самый обычный разворот на перекрестке превращался в непростую задачу, поскольку ESP вмешивалась в процесс в самый ответственный момент без всякой видимой причины.

Посторонние звуки в салоне — тема для отдельного разговора. Вряд ли здесь можно грешить на силовую агрегат как таковой — скорее стоит обратить внимание на весьма посредственную шумоизоляцию моторного отсека.

Уже на двух тысячах оборотов пытаться говорить с пассажиром в салоне на не повышенных тонах бесполезно. И самое неприятное, что заглушить шум мотора музыкой невозможно, потому что... (см. раздел «Отвратительная магнитола»).

Казалось бы, как ситуацию со звуковым сопровождением можно сделать еще хуже? Но «Атлант» не перестает удивлять. Были у нас на тестах автомобили с неприятным звуком работающих «поворотников», но машины с таким тихим звуком, как у этого «Соллерса», нам еще не попадались. Проблема в том, что, учитывая посредственную шумоизоляцию, вероятность забыть выключить «поворотник» увеличивается многократно! В течение длительного теста я несколько раз забывал выключать «аварий-

ХАРАКТЕРИСТИКИ Sollers Atlant

| Технические характеристики | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Длина, ширина, высота, мм | 5990 x 2098 x 2645 |
| Максимальная полная масса, кг | 3490 |
| Объем грузового отсека, куб. м | 12,5 |
| Клиренс, мм | 160 |
| Двигатель | |
| Тип | Дизельный R4 |
| Объем, куб. см | 2746 |
| Мощность, л. с. при об/мин | 150/3200 |
| Крутящий момент, Нм при об/мин | 355/1800–2600 |
| Трансмиссия | 6-ступенчатая, механическая |
| Привод | Задний |
| Ездовые параметры | |
| Разгон до 100 км/ч, с | н. д. |
| Максимальная скорость, км/ч | 130 |
| Средний расход топлива, л | н. д. |



| ОЦЕНКИ | | Sollers Atlant |
|-------------------------------|-------------|--|
| ИНТЕРЬЕР | 7,0 | В салоне очень мало ниш и отсеков для хранения. К интерьеру не придерешься в плане эргономики, но морально он явно устарел. Удобно расположиться водителю будет весьма тяжело. |
| Обзор | 8 | |
| Эргономика | 8 | |
| Качество материалов | 6 | |
| Простор | 8 | |
| Сиденье водителя | 6 | |
| Сиденья пассажиров | 6 | |
| Багажник | 7 | |
| ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ | 6,75 | Мотор явно готов тянуть много и долго, но динамики от него не добиться. Маневренности с такой настройкой ESP ждать тоже не приходится. |
| Динамика | 6 | |
| Управляемость | 6 | |
| Тормоза | 8 | |
| Экономичность | 7 | |
| КОМФОРТ | 7,0 | Полное отсутствие шумоизоляции нивелирует даже радость от наличия круиз-контроля. |
| Акустический | 6 | |
| Ездовой | 7 | |
| Оснащенность опциями | 8 | |
| ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА | 6,92 | Добротная рабочая лошадка... была бы лет пятнадцать назад. |

ку» после остановок — просто потому, что было не слышно звука работавших «поворотников».

Возвращаясь к мотору: тяги даже для загруженного фургона хватает с избытком — полтонны за спиной не чувствуются совсем. Узнать расход топлива, как уже было сказано, не представляется возможным, но, по нашим подсчетам, меньше 15 литров солярки на «сотню» нам потратить не удалось — вне зависимости от загруженности машины и стили вождения.

Причина — в неудачном для экономичной езды подборе передаточных чисел в трансмиссии: на скорости за 90 км/ч при

включенной шестой передаче обороты двигателя приближаются к отметке две тысячи, а при 100 км/ч — и вовсе ее превышают. Из-за этого держать на трассе вмняемую крейсерскую скорость и при этом экономно расходовать топливо невозможно: ты либо вписываешься в поток и сжигаешь солярку почем зря, либо экономишь и мешаешь даже фурам.

Багажное отделение радует отделкой. Не так много коммерческих фургонов предлагают тканевый верх багажника. Однако под обшивкой нет никаких проушин для крепления груза. Еще более странным выглядит

то, что никто не позаботился об удобстве доступа в грузовой отсек: нет ни одной ручки, ни одной подножки, и приходится либо с разбегу запрыгивать, либо пачкаться и залезать, опираясь на руки. Представьте, сколько раз за рабочий день водителю-экспедитору придется совершать эту процедуру. Такое ощущение, что конструкторы совсем не думали о покупателях, создавая автомобиль.

Каков итог?

Sollers Atlant под разными именами существует на рынке уже больше 10 лет. Но по ощущениям автомобиль воспринимается как сырой: кажется, его выпустили только вчера, не продумав огромное количество мелких деталей. Можно сколько угодно рассуждать о сомнительной надежности «Транзитов» из Татарстана, о которой написаны миллионы постов и комментариев в Сети, и вполне возможно, что «Атлант» окажется надежнее «американца». Но если сравнивать удобство эксплуатации и комфорт вождения, то здесь эти машины играют в разных лигах! До уровня «Форда» «Соллерсу» — как нынешнему «Москвичу» до современных легковых моделей Ford.

Тогда, может, «ГАЗель» падет под натиском нового конкурента? Вряд ли. Никаких серьезных преимуществ у «Атланта» перед «Некстом» нет, а в стоимости «российский китаец» и вовсе проигрывает. Машины в сопоставимых версиях будут отличаться по цене почти на полмиллиона

Стоимость на момент подготовки материала

Sollers Atlant
3 309 000 ₽

рублей в пользу нижегородской модели!

Да, при покупке в лизинг «Соллерс» становится на 200 тыс. дешевле, но он все равно остается дороже — при этом, повторюсь, преимуществ перед «Некстом» у «Соллерса» нет. А уж о том, что при прочих равных наш потребитель выберет уже хорошо знакомую «ГАЗель Next», а не машину неизвестного бренда, можно даже не говорить. Получается, единственный соперник, перед которым «Атлант» имеет весомые преимущества, — старая «ГАЗель Бизнес». Но тут разница в цене уже такая, что о конкуренции говорить бессмысленно.

Так что, неужели все так плохо? Шанс для оптимизма все же есть. Дело в том, что Sollers выкупил не просто автомобиль, а полную лицензию на него. Значит, компания имеет право как угодно модифицировать фургон. А стало быть, у маркетологов и инженеров есть все возможности довести машину до ума: добавить нужные опции, избавиться от ненужных, продумать доступ в грузовой, да и просто сделать так, чтобы на ней было удобно работать. С другой стороны, это означает дополнительные затраты. Сможет ли здравый смысл возобладать или кошелек победит? Покажет только время...



В Москве пройдет 18-я выставка «Интеравто»

С 22 по 25 августа в выставочном комплексе «Крокус Экспо» в российской столице состоится 18-я международная выставка автомобильной индустрии «Интеравто».

Как сообщает пресс-служба оргкомитета мероприятия, на «Интеравто» будут представлены новейшие разработки в сферах автокомпонентов, гаражного и сервисного оборудования, расходных материалов для ремонта, автохимии, лакокрасочной продукции.

Выставка пройдет при поддержке Ассоциации «Объединение автопроизводителей России» (ОАР). Общая площадь экспозиции превысит 15 тыс. кв. м и в несколько раз превзойдет по этому показателю выставки прошлых лет. Необходимость увеличения выставочных площадей в оргкомитете «Интеравто» объясняют большим числом компаний-участников.

Свое участие в выставке подтвердили на данный момент свыше 150 компаний – производителей и поставщиков из Китая, Ирана, а также различных регионов России. Среди дебютантов 2023 года – бренды GNV Oil, ТД «Технохим Групп», GTS Spare Parts, Bronko, WiederKraft.

В рамках деловой программы выставки запланировано проведение Российско-китайского форума автопроизводителей по экономическому и торговому сотрудничеству в области автомобилестроения. Главная тема форума – «Выстраивание эффективной коммуникации и реализации совместных проектов в России».

Зарегистрироваться онлайн для посещения выставки «Интеравто-2023» можно на официальном сайте мероприятия ■



Новые ударные пневмогайковерты Airline поступили в продажу

Десять новых артикулов более чем вдвое расширили фирменный ассортимент.

Второй месяц подряд Airline пополняет номенклатуру гайковертов. Однако нынешнее расширение – самое крупное: на российский рынок выходят сразу 10 моделей, которые отличаются показателем крутящего момента и типом присоединительного квадрата.

Самый простой из новых гайковертов развивает крутящий момент 100 Нм и оснащен присоединительным квадратом 3/8 дюйма (арт. ATAZ103; 3260 рублей). Ступенькой выше расположилась модель ATAZ111 (14 150 рублей) с присоединительным квадратом 1/2 дюйма и крутящим моментом 1500 Нм.

Два новых гайковерта оснащены присоединительным квадратом 3/4 дюйма. Они отличаются крутящим моментом – 1600 (арт. ATAZ112; 18 080 рублей) или 1800 Нм (арт. ATAZ104; 23 100 рублей).

Шесть оставшихся артикулов – это ударные гайковерты с присоединительным квадратом 1 дюйм. В продаже есть версии с крутящим моментом 2000 (арт. ATAZ105; 26 310 рублей), 2600 (арт. ATAZ106; 26 440 рублей), 3200 (арт. ATAZ107; 31 280 рублей), 3800 (арт. ATAZ108; 33 500 рублей), 4800 (арт. ATAZ109; 35 940 рублей) и 5800 Нм (арт. ATAZ110; 37 290 рублей).

Фирменные гайковерты поставляются в комплекте с быстросъемным штуцером 1/4 дюйма и двумя уплотнительными кольцами. Разработчики утверждают, что гайковерты допускают длительную эксплуатацию без остановки и перегрева, а использование сжатого воздуха обеспечивает низкую пожаро- и взрывоопасность ■

Navitel дебютировал в сегменте автомагнитол

Две бюджетные модели открыли новую товарную группу бренда.

У российских автолюбителей бренд Navitel ассоциируется в первую очередь с навигаторами и видеорегистраторами, однако нынешнее расширение ассортимента совсем не типичное: на российский рынок выходят автомагнитолы RD3 и RD5.

Несмотря на внешние отличия, основные характеристики у магнитол схожие. Обе модели имеют Bluetooth с функцией громкой связи, пульт дистанционного управления и цветной дисплей с возможностью настройки режимов отображения. Магнитолы могут воспроизводить файлы в формате MP3, WMA, WAV и FLAC.

Выходная мощность устройств – 4 x 50 Вт, через разъем RCA можно подключить внешний усилитель. Есть и необходимый минимум – вход AUX и слот для карт памяти microSD (емкостью до 256 Гб), а также два порта USB-A: один служит для зарядки устройств (до 2,1 А), второй – для прослушивания файлов с USB-носителя.

FM-модуль рассчитан на диапазон частот 87,5–108 МГц. В памяти устройства можно сохранить до 18 станций, которые переключаются с помощью пульта ДУ либо посредством кнопок на передней панели.

Магнитолы поставляются вместе с монтажным инструментом и соединительными кабелями. Особенностью модели RD5 является возможность дополнительной настройки с помощью мобильного приложения CarLive, доступно пользователям смартфонов на ОС Android и iOS. Розничная цена такой модели несколько выше: 1990 рублей против 1790 рублей за Navitel RD3 ■





АВТОХИМИЯ
ПРОВЕРЕНО АВТОСПОРТОМ

CARVILLE.RACING

CR
CARVILLE RACING

Мировой автоспорт в цифрах и фактах

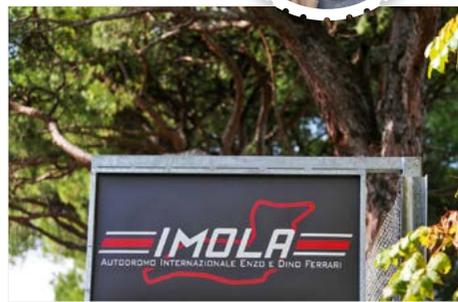
Вадим Аскарков



15 очков в пяти гонках F1 подряд набрал в этом сезоне Фернандо Алонсо, каждый раз финишируя третьим на своем Aston Martin ■



42 номер выведен из обращения в WRC в память о погибшем на тестах в Хорватии в этом году ирландском пилоте Крейге Брине ■



25 млн долларов могли потребовать организаторы гонок «Формулы-1» у промоутера Гран-при в Имоле, которое отменили из-за наводнения, но не стали этого делать ■



Даниил Квят провел тесты для новичков в Formula E. Российский пилот показал в заездах десятый результат ■



Команда **Toyota** продолжила свою победную серию в FIA WEC, выиграв этап на трассе Спа-Франкоршам ■



Калле Рованпера выиграл своей первый этап в сезоне, одержав победу на пятом этапе WRC в Португалии ■

«Формула-1»: положение в личном зачете после шести гонок

1. Макс Ферстаппен (Red Bull) – 109 очков
2. Серхио Перес (Red Bull) – 105 очков
3. Фернандо Алонсо (Aston Martin) – 75 очков
4. Льюис Хэмилтон (Mercedes) – 56 очков
5. Карлос Сайнс (Ferrari) – 44 очка



«Золото Кагана – 2023»: второй подряд триумф Мордковича

На астраханский ралли-рейд «Золото Кагана» – второй этап чемпионата России по ралли-рейдам и этап чемпионата Федерации мотоциклетного спорта России по кросс-кантри ралли – съехались в нынешнем году около сотни спортсменов. Коварная степь в итоге покорилась далеко не всем и не была благосклонна даже к фаворитам!

За свою яркую спортивную историю, которая насчитывает уже 12 лет, «Золото Кагана» по праву заслужило репутацию серьезной и хорошо организованной гонки, а астраханские трассы в этом году не обещали участникам легкой прогулки. Протяженность маршрута составила около 1000 км, из которых 823 км приходилось на зачетные спецучастки. В их рамках спортсмены ждали, в частности, пилотирование на высоких скоростях и сложная навигация, которая заставила даже маститых штурманов теряться в бесконечных развилках и поворотах.

Особое внимание было приковано к экипажу Дмитрия Мордковича и Ивана Безденежных на мотовездеходе Can-Am Maverick категории T3, выигравшему, напомним, первый этап чемпионата – баху «Северный лес – 2023». После триумфа в Ленобласти экипаж не менее успешно провел астраханскую гонку, оформив вторую подряд победу в чемпионате. Не поме-



шала ему даже неправильно настроенная подвеска, которая во второй гоночный день отняла у экипажа драгоценное время.

Для главных конкурентов Мордковича и Безденежных –



Владимира Васильева и Олега Уперенко на прототипе BMW зачетной категории T1 – гонка сложилась неудачно. Вышедший из строя двигатель не позволил продолжить соревнования, и экипаж уехал из Астрахани без очков. Из-за поломки привода на Toyota Hilux и большой пенализации не смог навязать борьбу лидерам и белорусский дуэт Андрея Голобородько и Алексея Кректуна – спортсмены завершили соревнование лишь на 31-м месте.

Самое зрелищное противостояние наблюдалось в грузовом зачете, где с первого дня гонки развернулась очная борьба между экипажами МАЗа под управлением Сергея Вязовича и КАМАЗа Андрея Каргинова.

Экипаж Вязовича вышел в итоге победителем, выиграв три этапа из четырех, Каргинов и Мардеев заняли второе и третье места соответственно в своей категории, отработав командное взаимодействие с новыми молодыми членами своих экипажей в рамках программы «КАМАЗ-мастер Юниор».

Атаковали на максимуме и участники самого массового зачета T3. Экипаж Дмитрия Черкесова и Владимира Простакова взял по итогам гонки серебро, а женский дуэт Анастасии Нифонтовой – Екатерины Жадановой завоевал почетную бронзу.

В категории «Продакшн» подтвердил звание сильнейшего прошлогодний победитель «Золота Кагана» Андрей Сушенцов в паре с Александром Щановым на Toyota LC200, на втором месте финишировал экипаж Вадима Новикова – Дмитрия Рыбина на «УАЗ Патриот», а награду за третье место увезли из Астрахани Антон Мельников и Антон Николаев.

В категории «Рейд спорт» с большим преимуществом выиграли Константин Иванов и Александр Горьков, опередив два экипажа на GAZelle Next: Александра Русанова – Андрея Мальцева и Алексея Игнатов – Евгения Павлова. В зачете мотоциклов победа досталась Евгению Тихонову на КТМ, а в квадроциклах лучшей стала Инна Мартыанова на Yamaha ■



Первый этап

RDS GP 2023

Антон Козлов,
Carville Racing Drift Team



Роман Зубко

В конце апреля на автодроме Moscow Raceway состоялся первый этап «Российской дрифт-серии» сезона-2023. Как это часто бывает, подмосковная трасса стала ареной для целого ряда сенсаций, главной из которых оказался триумф дебютанта серии – pilota Carville Racing Антона Козлова. Все подробности и результаты этапа – в материале «Движка».

К началу очередного сезона RDS GP команда Carville Racing обновила состав пилотов: к Никите Шикову, выступающему на Toyota Supra A90, и Николаю Горковенко (BMW F22) присоединился двукратный чемпион серии RDS Егоре Антон Козлов на BMW E30. Однако основное внимание в первый день соревнований было приковано не к нему, а к Дамиру Идиятулину из команды «SINTEC • Fresh Маркетплейс».

Автодром Moscow Raceway и раньше ему благоволил, но на сей раз Идиятулин и вовсе сотворил мини-сенсацию, став первым пилотом главной россий-

ской дрифт-серии, который смог два года подряд выиграть квалификацию на одной и той же трассе с максимальным результатом (100 баллов из 100 возможных).

Впрочем, чемпион RDS GP 2022 года Аркадий Цареградцев из «FailCrew x ДаркСайд» и Чарльз НГ (Star Për Stars Aimol) были также очень близки к максимальному результату: в лучших своих попытках оба получили от судей по 98 баллов. С 96,5-балльными результатами закончили квалификацию Григорий Гусев из LUKOIL Racing Drift Team и Евгений Лосев («SINTEC • Fresh Маркетплейс»).



Победа
дебютанта и сход
действующего
чемпиона

В «Клуб 90+» по итогам квалификации вошли также Леонид Шнайдер из TimeUp с результатом 95 баллов, Андрей Астапов (LUKOIL Racing Drift Team) с 93 баллами и два дебютанта RDS GP: Антон Козлов из Carville Racing с 92 баллами и Максим Гроссман (TimeUp) с 90,5 баллами. По 90 баллов получили Дмитрий Ермохин (Star Për Stars Aimol) и Владислав Шубадёров.

Неожиданно слабо выступил в квалификации на Moscow Raceway трехкратный чемпион RDS GP Георгий Чивчан: в первой попытке он допустил разворот и закончил ее, естественно, без очков, а во второй сумел набрать лишь 89 баллов. Точно таким же оказался результат его партнера по команде Takayama Forward Auto Романа Тиводара. Зато двумя результативными попытками отметился еще один дебютант RDS GP Тимофей Добровольский.

С ног на голову расстановка сил в стане фаворитов перевернулась уже в топ-16. Так, победитель квалификации Дамир





Идиятулин дальше этой стадии не прошел. На этом же этапе соревнований Евгений Лосев проиграл новичку команды Такаюта Forward Auto Тимофею Добровольскому, а действующий чемпион RDS GP Аркадий Цареградцев и вовсе оформил технический сход. Машина «Царя» сломалась еще в ходе утренней тренировки, а механики «FailCrew x ДаркСайд» хоть и сделали всё возможное и невозможное, но привести ее в чувство не смогли...

Из фаворитов самые высокие результаты продемонстрировал Георгий Чивчян. В топ-16 Гоча не без труда преодолел сопротивление Григория Гусева. При этом для определения победителя судьи впервые в истории RDS GP использовали рестарт одного из заездов. Чивчян, как выяснилось, допустил фальстарт, который был замечен судьями не сразу. В итоге был назначен перезезд одного из хитов, в котором Гоча ехал лидером, а Григорий был преследователем. Второй проезд в результате прин-

ципально ничего не изменил: в следующую стадию прошел Георгий Чивчян. В полуфинале он уступил лишь будущему победителю этапа, а в борьбе за третье место завоевал бронзу за счет обязательного Bye-run: дорогу к подиуму Чивчяну открыл технический сход соперника.

Проблемы фаворитов, однако, не превратили гонку в театр одного актера и не сделали ее легкой прогулкой для дебютанта соревнований! По словам Антона Козлова, особая нагрузка

в ходе первого этапа серии легла на механиков Carville Racing. «В первый тренировочный день, в четверг, у меня мало что получалось — не успели разобраться с настройками автомобиля под эту новую для меня трассу, — рассказал пилот. — В конце дня обнаружили эмульсию в масле и приняли решение произвести замену мотора на запасной, в котором около 630 сил. После того как механики провели всю ночь в боксе, производя замену мотора, утром обнаружилась проблема со сцеплением, и автомобиль

снова весь день обслуживался. На тренировки успел выехать в последние полчаса и немного настроиться».

Надежность техники в итоге сыграла ключевую роль в финальном поединке уикенда. В первом заезде, по общему мнению судей, Чарльз НГ и Антон Козлов выступили едва ли не безупречно. Во втором хите пилот из Гонконга, двигаясь по трассе в роли преследователя, допустил контакт с автомобилем россиянина, что привело к поломке подвески на машине виновника инцидента.

Победа, таким образом, досталась в итоге Антону Козлову, серебро взял Чарльз НГ, а бронзу — Георгий Чивчян; золото в командном зачете завоевал коллектив Carville Racing.

Второй этап «Российской дрифт-серии» 2023 года пройдет 3–4 июня на автодроме NRing под Нижним Новгородом. Всего этапов RDS GP в нынешнем году будет семь; финальный состоится в середине октября на «Сочи Автодроме».



Никита Шиков

Д

Николай Горковенко



Дамир Идиятулин



20
ЛЕТ
АВТОПОБЕД

LUZAR
детали системы охлаждения



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для сельскохозяйственных
машин и спецтехники

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

Выбери на www.luzar.ru 🔍





ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ

КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



Зарулен
рейс

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

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



Индивидуальный технический
паспорт в комплекте



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия

STARTVOLT.COM



ШРУСы и приводы
TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ
ЗНАЧЕНИЕ



52 000 000

циклов каждого шарика в ШРУСе



Равномерная передача
крутящего момента при любых
углах поворота колес



Эксплуатация в широком
диапазоне температур
окружающей среды



Селективная сборка
каждого ШРУСа



TRIALLI.RU