



сентябрь 2023 • #120

Движок

про автомобили в деталях



ВЫСТАВКА

MIMS
Automobility
Moscow

**НОВИНКИ
И ТРЕНДЫ**

28
36
Смотрите
статьи
на страницах

48

В среднем весе

Тест-драйв
грузовиков
«КАМАЗ Компас»



16

Битва «азиатов»

Тест-драйв
Geely Coolray vs Suzuki SX4



52

Comtrans 2023

Пережиток
или право на жизнь?



10

Форум IMAF 2023

Настоящее и будущее
российского авторынка

62

RDS Europe 2023

Григорий Бурлуцкий
стал чемпионом серии



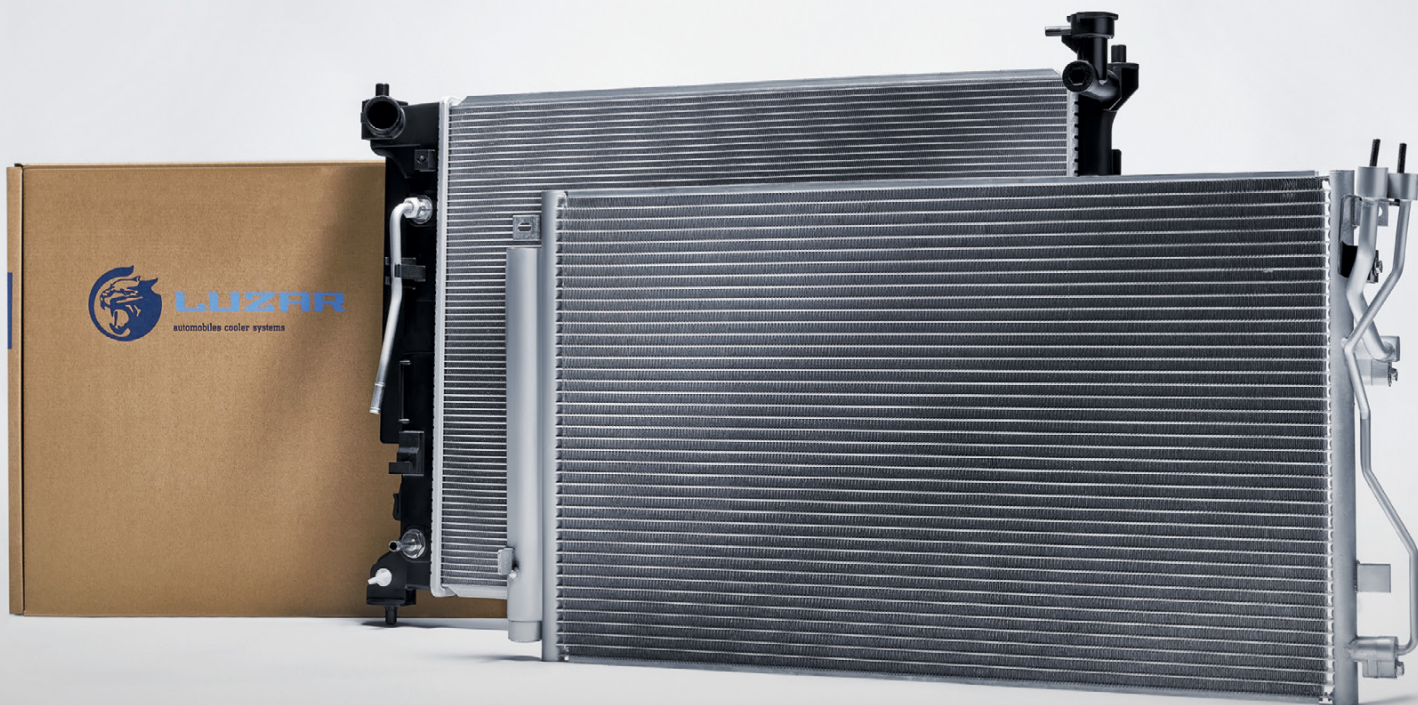
LUZAR

детали системы охлаждения

Производим автомобильные запчасти на 97% актуального автопарка

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

Выбери на luzar.ru 🔍



Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости Carville Racing



КОМПРЕССОРЫ AIRLINE

Вы выбираете дорогу, мы следим за безопасностью



Работа от
прикуривателя и АКБ



Повышенная
производительность – 50 л/мин



Морозостойкий
провод и шланг

➤ airline.su



Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Силков Константин Валентинович

Главный редактор:
Зубко Роман Юрьевич

Обозреватель:
Вадим Аскаров

Дизайн журнала, сайта, видео:
Владимир Мироненко



Сайт журнала:
dvizhok.su



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

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

Подписано в печать 10.09.2023 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.

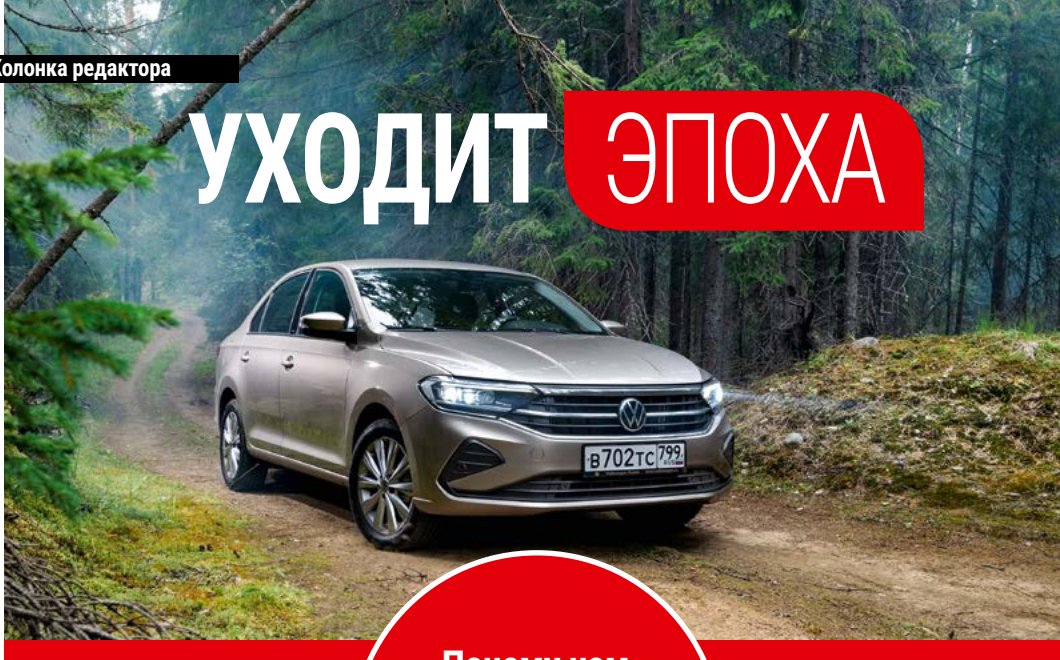
Распространяется
БЕСПЛАТНО

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.

УХОДИТ ЭПОХА



Почему нам будет не хватать российского Volkswagen Polo?

За последние полтора года новостей об уходе того или иного бренда с российского рынка автомобилей или запчастей было столько, что каждая из них в отдельности перестала восприниматься как что-то, из ряда вон выходящее. Мол, уходит от нас очередная западная (или даже восточная) компания — ну и ладно: будем покупать китайское или свое, отечественное, если надо; параллельный импорт, опять же, никто не отменял. Однако некоторые из таких новостей символизируют, ни много ни мало, окончание эпохи.

Как выяснили наши коллеги из «Газеты.ру», российские дилеры распродали оставшиеся экземпляры лифтбека Volkswagen Polo калужской сборки. Два последних автомобиля (в комплектации с говорящим по нынешним временам названием Respect) ушли за 2,1 млн рублей. Впредь «российских» Polo на нашем рынке больше не будет — по крайней мере в ближайшем будущем. Как не будет и чего-то большего, символом и живым воплощением чего, собственно, и являлся калужский лифтбек. А вот ответ на вопрос «Чего же именно?» придется начать издаляка.

В первой половине 2000-х, после того как российские власти озаботились привлечением зарубежных инвестиций в автопром, доступ иностранным «бэуш-кам» на наш рынок перекрыли заградительными пошлинами, зато в продаже у дилеров начали

появляться новые относительно недорогие иномарки российской сборки. Пионером здесь стал Ford, первым из мировых автопроизводителей запустивший в РФ собственное производство популярной по обеим сторонам Атлантики модели (Focus). Затем по его стопам пошли конкуренты, которые к тому же начали предлагать россиянам локализованные модели в более доступных ценовых сегментах.

Сначала мы увидели «российский» Renault Logan — автомобиль, по-настоящему массово доступный, но немного кондовый и грубоватый даже по меркам класса. Затем к нам пришли корейцы и предложили чуть более дорогие, но и более современные Hyundai Solaris и Kia Rio. А потом зашел с туза концерн Volkswagen, запустивший в Калуге производство седана Polo, а затем и лифтбека Skoda Rapid. Собственно, последний и эволюционировал потом в Rapid-II и VW Polo Liftback.

Именно в результате локализации у нас недорогих «Фольксвагенов» и «Шкод» стало очевидно, что, во-первых, «европеец» по доступной цене — никакая не фантастика, а обыденность (взгляните хотя бы,

чем именно заставлены дворы многоэтажных жилых комплексов на окраинах наших крупных городов), а во-вторых, что понятие «бюджетный автомобиль» отнюдь не тождественно понятиям «старомодный автомобиль» или «автомобиль, давно снятый с производства в ЕС».

Однако Polo-седан, Skoda Rapid и Polo-лифтбек символизировали в свое время не только это — они, по сути, были символами нового российского автопрома, уверенно становившегося частью мирового и успешно применявшего современные технологии, стандарты и практики. Даже расхожие когда-то гаражные байки о том, что, мол, на наших автозаводах «резьбовые соединения забиваются кувалдой», и те стали понемногу сходиться на нет: все начали понимать, что тот же «Фольксваген», собранный в России, еще пойдит отличить от того, что «Made in EU»!

Теперь «калужских» Polo и Rapid у нас нет. В этом сегменте остались только Lada Vesta NG — за 1,24 млн рублей в «базе» и от полутора миллионов в «средненавороченной» комплектации Enjoy. И «китайцы» по цене либо под два, либо за два миллиона (за столько же, напомним, проданы последние два Polo в не самом дешевом исполнении). И другого «бюджетного сегмента» на авторынке, как говорится, у нас для вас нет. И в обозримой перспективе — не будет!..



**START
VOLT**

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

Все виды материалов и конструкций —
никель, платина, иридий,
многоэлектродные

WWW.STARTVOLT.COM

Форум IMAF 2023

Настоящее и будущее
российского авторынка

10



Битва «азиатов»

Тест-драйв Suzuki SX4
против Geely Coolray

16



В среднем весе

Тест-драйв грузовиков
«КАМАЗ Компас»

48



Автомобильные масла на MIMS Automobility Moscow 2023

Кто пришел на смену
мировым брендам?

36



Григорий Бурлуцкий стал чемпионом RDS Europe 2023

62





НАДЁЖЕН НА ВСЕХ ГОРИЗОНТАХ

Автобизнес

- 6 **Новости**
- 10 **Форум IMAF 2023**
Настоящее и будущее российского авторынка

Автомобили

- 12 **Новости**
- 16 **Битва «азиатов»**
Тест-драйв Suzuki SX4 против Geely Coolray

Автокомпоненты

- 22 **Новости**
- 28 **MIMS Automobility Moscow 2023**
Новинки и тренды российского рынка запчастей
- 34 **Свечи зажигания STARTVOLT**
Типы, ассортимент, гарантия
- 36 **Автомобильные масла на MIMS Automobility Moscow 2023**
Кто пришел на смену мировым брендам?
- 42 **Тормозные колодки**
Как их правильно подобрать и не нарваться на подделку?

Комтранс

- 44 **Новости**
- 48 **В среднем весе**
Тест-драйв грузовиков «КАМАЗ Компас»
- 52 **Comtrans 2023**
Пережиток или право на жизнь?

Автоаксессуары

- 58 **Новости**

Автоспорт

- 60 **Мировой автоспорт:**
новости, цифры, факты, герои месяца
- 62 **Григорий Бурлуцкий стал чемпионом RDS Europe 2023**



ПОСТАВЩИК
НА ГЛАВНЫЙ
КОНВЕЙЕР



AUTO-RAD.RU



Groupauto проведет в Казани автосервисную конференцию

Компания «Groupauto Россия» в октябре проведет в Казани конференцию «Автосервис как успешный бизнес».

В ее рамках, как сообщает пресс-служба компании, состоятся шесть экспертных сессий на следующие темы: «Изменения на рынке автозапчастей за 2022–2023 годы. Куда смещать фокус, чтобы бизнес оставался прибыльным?», «Не допустить и предотвратить. Как сливаются клиенты и что с этим делать?», «Эффективные методы работы с клиентской базой. Практические советы и кейсы», «Маркетинг на СТО. Способы привлечения, удержания и возврата клиентов», «Как сделать клиентов постоянными и найти ключ к лояльности через точки контакта», «Как добиться лояльности сотрудников: работают ли корпоративы и тимбилдинги?».

В качестве спикеров на мероприятии выступят ведущие специалисты академии Groupauto, руководители успешных автосервисов, а также эксперты в сфере управления персоналом, маркетинга и аналитики рынка автобизнеса.

Партнером конференции выступает УК «Карвиль»; в качестве экспертов выступят представители брендов LUZAR, Trialli и StartVOLT. Также в рамках конференции пройдет выставка «Реальные бренды на рынке РФ», на которой будут представлены производители и поставщики запчастей, оборудования, инструментов, материалов, товаров и услуг для СТО, а также IT-компании, которые предоставляют софт-решения для автоматизации и оптимизации процессов в автосервисе.

Мероприятие состоится 26 октября в отеле «Казанская Ривьера» на проспекте Фатыха Амирхана, 1; начало — в 10:00. Зарегистрироваться для участия можно на официальном сайте мероприятия ■



На бывшем заводе Bosch в России возобновят производство

Подведомственный Минпромторгу ФГУП «НАМИ» планирует перезапустить производство систем ABS и ESP на бывшем заводе «Роберт Бош Самара» (сейчас — «НАМИ инновационные компоненты») в середине 2024 года.

Достигнута договоренность о поставках произведенных систем российскому АвтоВАЗу — об этом сообщает агентство ТАСС со ссылкой на гендиректора института «НАМИ» Федора Назарова. В частности, в поставках заинтересованы производители «Группа ГАЗ», «Соллерс» и Naval.

«Разработка систем ведется совместно с восточным партнером. Проект разделен на три этапа, последним из которых станет достижение 100%-ого уровня локализации», — отметил Ф. Назаров. ФГУП «НАМИ» приобрело 100% долей предприятия ООО «Роберт Бош Самара» в июне текущего года ■



В Эфиопии планируют производить автомобили Lada

Эфиопия запустит производство российских автомобилей Lada для африканского рынка.

Об этом заявил посол Эфиопии в России Чам Угала Уриат, пишет агентство ТАСС. «Российские автомобили Lada мы увидим в ближайшей перспективе в соседних странах, ведь АвтоВАЗ уже подписал контракт с одной из эфиопских компаний. Эти автомобили будут производиться в Эфиопии», — сообщил дипломат.

По его словам, российские автомобили могут поставляться в Судан и Южный Судан, Кению и Сомали. Журнал «Движок» направил официальный запрос в пресс-службу АвтоВАЗа. В компании не подтвердили, но и не опровергли эту информацию. «Это ошибочная формулировка вопроса — Эфиопия говорит о своих планах, которые мы не комментируем», — заявили в АвтоВАЗе ■



«Армтек» провел круглые столы о рынке автозапчастей

Дистрибьютор автозапчастей «Армтек» провел в Белоруссии круглые столы о рынке автокомпонентов.

В первой половине дня партнеры «Армтека» рассказали о продукции и деятельности брендов. Далее, по программе, прошел интерактив в формате круглых столов, в рамках которого участники смогли задать злободневные вопросы представителям брендов.

Подводя итоги дня, организаторы наградили лучших участников. Мероприятие прошло в загородном клубе «Три медведя». Среди участников были клиенты компании «Армтек», работающие как в легковом, так и в грузовом сегменте. В частности, в круглых столах приняли участие представители брендов УК «Карвиль»: LUZAR, Trialli, StartVOLT и Airline ■



www.kronerauto.com



**Качественные запчасти
для вашего автомобиля**



ИННОВАЦИИ

ТЕХНОЛОГИИ

ТОЧНОСТЬ

Великобритания отложила введение запрета на автомобили с ДВС на пять лет

Власти Великобритании приняли решение отложить введение запрета на продажу новых автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями с 2030 на 2035 год.

Об этом заявил премьер-министр страны Риши Сунак, пишет Automotive News Europe. По его словам, власти не могут возложить расходы, связанные с сокращением вредных выбросов, на британцев.

Риши Сунак также заявил, что правительство по-прежнему придерживается цели достичь нулевого уровня выбросов к 2050 году, но при этом Великобритания может позволить себе замедлить темпы отказа от ДВС, потому что уже и так далеко опережает многие другие страны мира. Кроме этого, премьер-министр добавил, что подавляющее большинство автомобилей, продаваемых в Великобритании, к 2030 году и так будут электрическими и без вмешательства правительства.

Автопроизводители, которые уже приняли ключевые инвестиционные решения в соответствии с введением запрета на продажи автомобилей с ДВС в 2030 году, раскритиковали такое решение ■



Петербургский завод Hyundai нашел покупателя

Завод южнокорейской компании Hyundai в Санкт-Петербурге купит российская компания.

Об этом заявил журналистам вице-премьер и глава Минпромторга Денис Мантуров. «У нас уже решения все сформированы относительно приобретения Hyundai. По крайней мере то, что заявлялось непосредственно самой компанией. Поэтому в ближайшее время будет принято решение. Покупателем будет отечественная компания», — сказал Д. Мантуров.

Ранее глава комитета по промышленной политике, инновациям и торговле Санкт-Петербурга Кирилл Соловейчик говорил, что предприятие может быть продано компании из Казахстана. По словам Дениса Мантурова, продажа автозавода Hyundai состоится с правом обратного выкупа, но опцион ограничен сроком два года.

Напомним, предприятие приостановило работу 1 марта 2022 года, а в конце 2022 года на заводе снова началось производство кузовов седанов Solaris для экспорта в Казахстан ■

Срок действия водительских прав могут увеличить до 20 лет

В Госдуме планируют увеличить срок действия водительского удостоверения с 10 до 20 лет.

Предложение об увеличении срока действия водительских прав, как сообщает «РИА Новости» со ссылкой на главу думского комитета по транспорту Евгения Москвичева, находится на стадии обсуждения.

Если водитель добросовестный, то, по словам Е. Москвичева, нет смысла «лишний раз заставлять гражданина собирать справки». Ранее срок действия водительских прав уже продлевали на три года. Однако это коснулось только тех водителей, срок действия удостоверений которых истекает в период с 1 января 2022 года по 31 декабря 2023 года.

Тогда же власти продлили на один год срок действия диагностических карт для транспортных средств, зарегистрированных в районах Крайнего Севера и перевозящих опасные грузы ■





В России снизили утильсбор на гибридные автомобили

Правительство РФ утвердило новые ставки для расчета утилизационного сбора на автомобили с гибридными силовыми установками последовательного типа.

Теперь для расчета суммы утильсбора на гибриды применяется тот же коэффициент, который установлен на электрокары, сообщили в пресс-службе Министерства промышленности и торговли РФ.

Таким образом, утильсбор на гибриды станет меньше — ранее он рассчитывался как для автомобилей с двигателями внутреннего сгорания, ставка для которых выше, чем для электромобилей. Так, для электрических машин действует ставка 1,63, если речь идет о транспортных средствах возрастом до трех лет, и 6,1 — если автомобиль старше.

Базовый коэффициент при расчете утильсбора равен 20 тыс. рублей. Причем коэффициенты одинаковы на автомобили, ввезенные как физическим лицом, так и юрлицами. Предполагается, что снижение утильсбора на гибриды позволит сделать такие машины более доступными и популярными на рынке.

По данным агентства «Автостат», на 1 июля в России насчитывалось 32,7 тыс. электромобилей и подключаемых гибридов. Около 21,4% от этого количество приходится на подключаемые гибриды или плагин-гибриды. Аналитики подчеркивают, что в последнее время на российском авторынке гибридных моделей появляется все больше ■

Автозавод «Соллерс» во Владивостоке возобновил работу

Компания «Соллерс» перезапускает работу автомобильного завода во Владивостоке, где ранее выпускались автомобили Mazda.

На предприятии будут выпускать пока что только одну модель, она будет выходить под брендом Sollers. Фактически речь идет о пикапе JAC T6. По информации издания, машина будет стоить от 2,4 млн. рублей за бензиновую версию и от 2,5 млн. рублей за автомобиль с дизельным двигателем.

В начале 2024 года на конвейер встанет еще один пикап, а затем производитель будет выходить и в другие сегменты. Площадка во Владивостоке традиционно занималась только сборкой, поэтому для увеличения процента локализации «Соллерс» интегрирует в автомобили дизельный двигатель, который будет выпускать в Елабуге.

Компания Mazda, наряду с Ford и Isuzu, вышла из СП с «Соллерс» в 2022 году. На предприятии во Владивостоке выпускались седан Mazda 6 и кроссоверы CX-5 и CX-9 для российского рынка. Завод производил также двигатели для этих автомобилей. Осенью прошлого года Mazda объявила о том, что передаст группе «Соллерс» свою долю в СП за символическую сумму 1 евро с правом обратного выкупа российских активов в течение трех лет ■



タツミパフォーマンスパーツ



**Автокомпоненты
TMI TATSUMI**

Японские традиции
инженерного искусства

www.tatsumi.ru



Роман Зубко

С приветственным словом к участникам форума обратились генеральный директор компании ITEMF Экспо (организатора MIMS Automobility Moscow) Анна Манвелова и генеральный директор Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) Тадзио Шиллинг, отметившие важность диалога представителей автобизнеса и органов государственной власти в текущих реалиях и наличия для этого площадок, подобных MIMS и IMAF.

Начальник отдела развития машиностроения, легкой и химической промышленности Минпромторга РФ Рустам Абульмамбетов рассказал о принятой в нашей стране стратегии развития автопрома до 2035 года. По его словам, в правительстве поддерживают производство новых видов транспорта (в том числе – электромобилей и гибридов), а кроме того будут поддерживать развитие необходимой для него инфраструктуры до тех пор, пока доля таких машин в продажах не будет превышать 10–15%.

Пример стратегии развития отрасли на уровне региона привел заместитель губернатора

Форум IMAF 2023

В столице в рамках выставки MIMS Automobility Moscow 2023 прошел XIV Международный московский автомобильный форум IMAF 2023. В ходе него состоялась, в частности, пленарная дискуссия на тему «Трансформация и будущее глобального и российского автомобильного рынка». О том, какими видят перспективы авторыннка РФ принимавшие участие в дискуссии его участники и эксперты, – в материале «Движка».

Липецкой области Сергей Курбатов. В регионе, по его словам, проведена кластеризация производства для определения ключевых отраслей промышленности, нуждающихся в поддержке. Среди таковых были выделены,

в частности, автомобилестроение и сельскохозяйственное машиностроение. Для более эффективной работы с кадрами в регионе внедрена специальная автоматизированная информационная система.



**Настоящее
и будущее
российского
авторынка**

В целях привлечения в регион инвесторов в Липецкой области создана «Особая экономическая зона», резиденты которой получают целый ряд налоговых льгот. В частности, ставка налога на прибыль в первые пять лет работы для таких компаний составляет 2%, с 5 до 10 лет – 7%, далее – 15,5%. Кроме того, для них обнуляется земельный налог (сроком на 5 лет), а также налог на имущество и транспортный налог (на 10 лет).

О том, как в НАМИ смотрят на проблему локализации производства автокомпонентов в России, на форуме рассказал заместитель генерального директора предприятия по маркетингу и коммерции Николай Шмидт. По его словам, в результате ухода с нашего рынка крупных международных поставщиков

Генеральный директор компании ITEMF Экспо (организатора MIMS Automobility Moscow) Анна Манвелова



Генеральный директор Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ)
Тадзио Шиллинг

российская автомобильная отрасль столкнулась не только с отсутствием собственных компетенций в разработке и производстве автокомпонентов, но и с отсутствием крупного заказчика, который был бы способен финансировать научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки и освоение производства.

В НАМИ выход видят в развитии в России сферы реверс-инжиниринга, в которой предприятие, по словам Н. Шмидта, обладает необходимыми компетенциями и оборудованием. В частности, в НАМИ могут получать 3D-модели восстанавливаемых деталей методами томографии или 3D-сканирования, а также с помощью их комбинации.

Генеральный директор АО «МАЗ „Москвич“» Ханс-Петер Мозер отметил, в свою очередь, что для создания российского производства автокомпонентов «необходима консолидация усилий всего российского авто-

мобилестроения», и напомнил, что «локализация большинства автокомпонентов целесообразна только при выпуске более 100 тыс. автомобилей в год».

Завод «Москвич», по словам г-на Мозера, выступает за унификацию комплектующих различными автопроизводителями и разработку общих платформ, узлов и компонентов для повышения объемов производства и снижения себестоимости. «Для унификации ключевых автокомпонентов необходимо разрабатывать единые технические требования и организовывать совместные заказы», — отметил Ханс-Петер Мозер. Среди необходимых мер господдержки отрасли гендиректор «Москвича» назвал увеличение бюджета на программы льготного автокредитования и лизинга одновременно с увеличением порога стоимости автомобилей, льготное кредитование локальных автопроизводителей и производителей комплектующих от правительства, государственные контракты на поставку, а также создание зарядной инфраструктуры для электромобилей.

В планах предприятия на 2023–2024 годы, по словам г-на Мозера, — переход к мел-

коузловой сборке (со сваркой кузова, окраской и штамповкой), а также освоение целого ряда новых моделей. В нынешнем году на конвейер завода встал лифтбек «Москвич 6», в 2024-м в производство будут запущены модели «Москвич 5» и «Москвич 8». В будущем году руководство предприятия намерено выпустить в общей сложности 44 тыс. машин, среди которых порядка 40 тыс. будут оснащены ДВС, а 4 тыс. — электромотором. В планах до конца 2025-го — освоение еще двух моделей, но что это будут за машины, г-н Мозер не уточнил.

Ключевыми планами Группы АвтоВАЗ по развитию производственной линейки до 2025 года поделился на форуме начальник управления по взаимодействию с федеральными органами власти и отраслевыми организациями тольяттинского предприятия Александр Виноградов. На 2024 год, по его словам, намечен старт производства электрического универсала e-Largus; в Тольятти и Ижевске будет запущено совместное производство новых моделей Lada с партнерами из дружественных стран; кроме того, начнется выпуск нового бюджетного автомобиля Lada Iskra. В 2025 году на конвейер встанут кроссовер класса B+ на базе Lada Vesta, а также модели Vesta и Largus на газомоторном топливе (CNG).

Ключевыми проблемами, стоящими в настоящее время перед отраслью, А. Виноградов назвал радикальное сжатие внутреннего рынка, рост прямого и скрытого импорта автомобилей (плюс претензии компаний, занимающихся подобным импортом, на господдержку), а также дефицит инвестиций в автомобильной и компонентной отраслях. Негативными последствиями этих проблем (в случае, если контрмеры не будут вовремя приняты) могут стать дальнейшее снижение доли продаж отечественных автопроизводителей, массовый переход автозаводов на «отверточную» сборку, сокращение производства и добавочной стоимости, сокращение налоговых поступлений со стороны отрасли, сокращение рабочих мест, утрата инженерных компетенций в России, а также новый рост технологической зависимости (теперь уже — от КНР).

Среди предлагаемых АвтоВАЗом мер — сохранение привязки всех мер господдержки к уровню фактической локализации производства, установление обязательных требований к локализации производства автомобилей для их участия в госпрограмме льготного автокредитования, совершенствование законодательства о госзакупках, а также включение требований к локализации в законодательство о такси.

Каков итог?

Судя по прозвучавшим на форуме IMAF 2023 выступлениям, отечественный автопром скорее жив, чем мертв, а создание в нашей стране отрасли по производству автокомпонентов (как минимум по их восстановлению или реверс-инжинирингу) — вполне реальная задача. Главное, чтобы предлагаемые меры господдержки отрасли дошли до тех игроков рынка, кто занимается высоколокализованным производством и инвестирует, как говорится, вдолгую. В противном случае призрак технологической зависимости от тех, кто представлялся новым надежным партнером, станет не «страшилкой», а реальностью.





Omoda S5 GT

получила рублевый ценник

Бренд Omoda объявил о начале продаж на нашем рынке нового седана S5 GT.

Автомобиль представлен в двух комплектациях: Neo и Ultra. Стартовая цена нового S5 GT в версии Neo составляет 2 839 900 рублей без скидок (2 539 900 рублей с учетом действующих маркетинговых программ). Седан в комплектации Ultra на 100 тыс. рублей дороже предыдущей версии — 2 939 900 рублей без учета выгоды, а с примененными скидками — 2 639 900 рублей).

Под капотом Omoda S5 в версии GT — 1,6-литровый турбомотор мощностью 150 л.с., работающий в паре с 7-ступенчатым «роботом» DCT. Версия Neo получила 17-дюймовые диски с яркими увеличенными тормозными суппортами, боковые зеркала заднего вида с интегрированными указателями поворота, обогревом, электрическими регулировками и электроприводом складывания.

В салоне автомобиля — сиденья из искусственной кожи, 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедиа с Bluetooth-модулем и возможностью синхронизации с мобильными устройствами через Apple CarPlay или Android Auto, панорамный люк и подсветка интерьера.

Автомобиль оснащается передними и задними парктрониками, датчиками дождя, освещения, давления и температуры в шинах, камерой заднего вида, круиз-контролем, двухзонным климат-контролем, электрическим тормозом с функцией AutoHold, вентиляцией передних сидений, а также обогревом руля с электроусилителем, лобового стекла, форсунок стеклоомывателя и всех кресел.

Omoda S5 GT в комплектации Ultra дополнили встроенным видеорегистратором и системами мониторинга объектов в слепых зонах BSD, предупреждения о покидании полосы LDW, удержания автомобиля в пределах разметки LKA, помощи при перестроении LCA, предупреждения об опасности при открывании дверей DOW, предупреждения о фронтальном столкновении FCW и заднем перекрестном столкновении RCTA, функцией автономного экстренного торможения AEB, круиз-контролем ACC и ассистентом помощи при движении в заторе TJA ■

Evolute рассекретил новый i-Van

Компания «Моторинвест» раскрыла первые подробности о технической начинке электровэна Evolute i-Van.

Новый i-Van, как сообщает пресс-служба компании, станет пятой моделью бренда Evolute на российском рынке. Электровэн позиционируется как транспорт для корпоративных и коммерческих пассажирских перевозок, а также как семейная машина для передвижения в пределах города. Длина нового i-Van составляет 5135 мм, колесная база — 3000 мм.

В движение Evolute приводится синхронным электродвигателем с постоянными магнитами, развивающим пиковую мощность 89,7 кВт (122 л.с.) и максимальный крутящий момент 300 Нм. Питается электромотор от литий-железо-фосфатной батареи емкостью 67,5 кВт·ч. Заявленный запас хода составляет 400 км — производитель, правда, не указывает, в каком именно ездовом цикле проводились замеры.

В режиме быстрой зарядки пополнить запас электроэнергии в батарее с 30 до 80% можно за 37 минут, время медленной зарядки — порядка 15 часов. В салоне нового электровэна — семь посадочных мест. На втором ряду — пара отдельных «капитанских» кресел, на заднем — трехместный «диван» со складывающейся по частям спинкой.

Салон электромобиля отделан экокожей, в числе доступного оборудования — кондиционер, стеклоподъемники с электроприводом, парктроник, камера заднего вида, функция предупреждения пешеходов о приближении машины. Кроме того, новый электровэн получил мультимедийную систему с сенсорным дисплеем диагональю 10 дюймов и функцией синхронизации со смартфонами через интерфейсы Apple CarPlay и Android Auto.

Производство нового Evolute i-Van будет развернуто на предприятии «Моторинвеста» в Липецкой области. Цены на электровэн объявят ближе к старту продаж, сроки которого официально пока не названы ■



В России стартовали продажи кроссовера Belgee X50

Компания Geely Motors объявила о старте продаж на российском рынке кроссовера Belgee X50.

Под капотом Belgee X50, как сообщает пресс-служба компании, располагается 1,5-литровый мотор мощностью 150 л.с. в сочетании с 7-ступенчатым преселективным «автоматом» с двойным сцеплением. Новый Belgee X50 представлен на нашем рынке в трех комплектациях: Active, Style и Prestige.

В комплектации Active кроссовер оснащается 17-дюймовыми колесными дисками, светодиодными дневными ходовыми огнями и противотуманными фарами с функцией подсветки поворотов, комбинированными задними фонарями, а также поворотниками, интегрированными в наружные зеркала заднего вида; последние снабжены обогревом и электрорегулировками.

В салоне у Belgee X50 7-дюймовый дисплей цифровой приборной панели, 10,25-дюймовый экран мультимедиа с Bluetooth-модулем и аудиосистема с шестью динамиками. В базовой комплектации новый X50 оснащен круиз-контролем с ограничителем скорости, электромеханическим стояночным тормозом Auto Hold, датчиками парковки, камерой заднего вида, системой мониторинга давления и температуры в шинах, а также антипробуксовочной системой и электронной системой курсовой устойчивости.

В версии Style модель получила панорамную крышу с люком, 18-дюймовые диски, подсветку зеркал в солнцезащитных козырьках, датчики освещения и однозонный климат-контроль. Belgee X50 в максимальной комплектации Prestige дополнен светодиодными фарами ближнего и дальнего света, подсветкой околodверной зоны в наружных зеркалах заднего вида, тормозными суппортами красного цвета, камерами кругового обзора на 360 градусов и встроенным видеорегистратором.

Стоимость автомобиля в базовой комплектации Active начинается от 2 050 990 рублей (с учетом спецпредложения по программе Trade-In), в версии Style – от 2 160 990 рублей. Belgee X50 в топовом исполнении Prestige оценен минимум в 2 260 990 рублей ■



АвтоВАЗ запустил продажи Lada Granta Sport

АвтоВАЗ объявил о начале продаж спортивной версии модели «Гранта» — Lada Granta Sport.

Новая Granta, как сообщает пресс-служба компании, оснащена 16-клапанным двигателем мощностью 118 л.с. и механической коробкой передач. Также Granta Sport получила заниженную на 20 мм подвеску, специальные шины с мягким составом резиновой смеси, дисковые тормоза повышенной эффективности на обеих осях и модифицированную топливную систему, газораспределительный механизм и программу управления двигателем.

Кроме того, на автомобиле установлена прямоточная система выпуска отработавших газов. Примененный на моделях серии аэродинамический обвес был испытан в аэродинамической трубе; как заявляет производитель, он позволяет снизить коэффициент подъемной силы на величину до 45%.

Для оформления салона и молдингов бампера использованы элементы традиционного для спортивных моделей Lada красного цвета. Granta Sport получила также спортивные кресла с выраженной боковой поддержкой и руль с кожаной отделкой и красной отметкой «нулевого» положения.

Новая Granta Sport доступна в двух типах кузова: седан и лифтбек. Стоимость автомобиля в кузове седан составляет 1 249 900 рублей, в кузове лифтбек – 1 289 900 рублей ■



Семиместный Jetour X90 Plus доехал до России

Компания Jetour объявила о старте продаж на российском рынке кроссовера X90 Plus в семиместной версии.

Автомобиль с третьим рядом сидений предлагается только в комплектации Luxury. Стоимость новинки составляет 3 839 900 рублей. Семиместный кроссовер Jetour X90 Plus получил увеличенный запас свободного пространства над головой и в ногах пассажиров второго ряда. Длина колесной базы – 2850 мм.

Объем багажника равен 136 литрам, а со сложенным третьим рядом сидений – 723 литрам. Если сложены и второй, и третий ряд сидений, объем багажника достигает 1634 литров. Под капотом семиместного Jetour X90 Plus располагается 2-литровый мотор мощностью 245 л.с. и 375 Нм крутящего момента. Двигатель агрегатируется с роботизированной коробкой передач 7DCT с двойным сцеплением мокрого типа. В списке оснащения новинки – полностью светодиодная оптика, 20-дюймовые литые колесные диски, панорамная крыша с электроприводом, система бесключевого доступа, система кругового обзора и многое другое. В салоне автомобиля установлена аудиосистема Sony с восемью динамиками ■



Kaiyi X3 получил рублевый ценник

Бренд Kaiyi объявил о начале продаж на нашем рынке кроссовера X3.

Новые кроссоверы, как сообщает пресс-служба бренда, в ближайшее время поступят в салоны официальных дилеров Kaiyi в РФ. Kaiyi X3 оснащен 1,5-литровым мотором мощностью 113 л.с. в сочетании с 5-ступенчатой механической трансмиссией или вариатором на выбор.

На российском рынке автомобиль доступен в двух комплектациях: Comfort и Luxury. Кузов машины может быть окрашен в один из шести цветов: белый, черный, красный, светло-серый, темно-серый, синий. Автомобили в комплектациях Comfort и Luxury внешне отличаются дизайном решетки радиатора: в «базе» она классическая, в варианте Luxury — модная нынче «матричная» (на фото).

В салоне новинки — 7-дюймовый цветной дисплей приборной панели и 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедиа. В частности, модель в версии Comfort оснащена системой курсовой устойчивости ESP последнего поколения. Kaiyi X3 в максимальной комплектации Luxury получил 18-дюймовые колесные диски, светодиодную оптику, кожаный салон, камеру заднего вида с динамической разметкой, рейлинги на крыше и ряд других функций.

Стоимость кроссовера в базовой комплектации Comfort с «механикой» составляет 2 117 650 рублей, а в версии Comfort с вариатором — 2 220 950 рублей. Kaiyi X3 в топовом исполнении Luxury оценен в 2 282 930 рублей ■

Changan Lamore доехал до России

Компания Changan Motors Rus объявила о старте продаж седана Lamore на российском рынке.

Автомобиль, как сообщает пресс-служба компании, уже доступен для заказа в дилерских центрах Changan в России. Новый Lamore стоит на нашем рынке от 2 789 900 рублей. По пути в Россию Lamore несколько потерял в максимальной мощности: первоначально в Changan Motors Rus заявляли, что автомобиль будет оснащаться 1,5-литровым 180-сильным турбомотором — теперь же сообщают, что седан оснащается турбированным двигателем того же объема и мощностью 166 сил.

При этом максимальный крутящий момент заявлен прежним: 300 Нм при 1500-4000 об/мин. Агрегируется мотор с 7-ступенчатым «роботом» с двойным мокрым сцеплением; привод — исключительно передний. Передняя подвеска Lamore — на основе стоек McPherson, сзади установлена «многорычажка».

В список доступного для российской версии Lamore оборудования входят, в частности, полностью светодиодная оптика, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски, многофункциональное рулевое колесо, анатомические кресла, отделанные перфорированной экокожей, 10-дюймовая цифровая панель приборов, 13,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы в виде планшета, система синхронизации со смартфонами посредством CarPlay и Android Auto, аудиосистема с шестью динамиками, адаптивный круиз-контроль, камера заднего вида с динамическими линиями разметки, интегрированный видеорегистратор и т.д. В фирменной линейке Changan в России новый Lamore стал 15-й по счету моделью ■



Volkswagen показал новый Tiguan



Компания Volkswagen представила третье по счету поколение кроссовера Tiguan.

Новый Tiguan, как сообщает пресс-служба компании, построен на платформе MQB Evo и оснащен опциональной адаптивной системой управления шасси DCC Pro с двухклапанными амортизаторами.

«Третий» Tiguan, как и новый Passat, представленный в конце августа, получит двигатели четырех типов: турбодизели семейства TDI, бензиновые турбомоторы (TSI), так называемые «мягкие» гибриды (eTSI), а также подключаемые гибриды (eHybrid).

В числе модификаций с традиционными ДВС будут 1,5 и 2,0-литровые бензиновые турбомоторы на 200 и 262 л. с., а также 2,0-литровый 150-сильный турбодизель. Топовый Tiguan Hybrid будет развивать 272 л. с. и частично заменит прежнюю «заряженную» версию Tiguan R.

Снаружи кроссовер третьего поколения получил модернизированную переднюю часть в стиле нового «Пассата» со светодиодными матричными фарами IQ. LIGHT HD и 20-дюймовые колесные диски. Основные вентиляционные отверстия радиаторной решетки перенесены на внешние стороны бампера.

Внутри Tiguan третьей генерации оснащен модульной информационно-развлекательной системой четвертого поколения (MIB4) с 15-дюймовым ЖК-экраном, проекционным дисплеем, а также голосовым помощником (IDA voice assistant).

В стандартную комплектацию автомобиля входят системы смены полосы движения (Side Assist), автономного экстренного торможения (Front Assist), удержания в полосе движения (Lane Assist), дистанционной парковки (Park Assist Pro) и помощи при маневрировании с прицепом (Trailer Assist), а также камеры заднего вида. В Европе новый Volkswagen Tiguan поступит в дилерские центры в первом квартале 2024 года.

Цены на кроссовер будут объявлены позже ■

Кроссовер BAIC X55 официально представили в России

На отечественный рынок вышла новая модель китайского бренда BAIC — кроссовер X55.

Среднеразмерный кроссовер стал четвертым автомобилем в модельной линейке бренда в России. Внешность BAIC X55, как сообщает производитель, выполнена «в стилистике футуризма с отсылкой к спортивной эстетике».

Кроссовер получил панорамную крышу, выдвигающиеся дверные ручки, светодиодную оптику и двухцветную окраску кузова с эффектом парящей крыши. Под капотом — 1,5-литровый бензиновый турбомотор мощностью 178 л. с. и 300 Н·м максимального крутящего момента.

Двигатель агрегируется с преселективной роботизированной коробкой передач 7DCT. Такой тандем позволяет кроссоверу разогнаться с места до 100 км/ч за 7,8 секунды. При этом максимальный тормозной путь от 100 до 0 км/ч составляет 35,6 метра. Средний расход топлива BAIC X55-7,7 литра на 100 км в смешанном цикле (по WLTP).

В салоне автомобиля установлен цифровой 10,1-дюймовый дисплей приборной панели и сенсорный дисплей мультимедиа диагональю 10,25 дюйма. Сиденья оснащены функцией подогрева, вентиляцией и поясничной поддержкой с электрорегулировкой.

Панорамная крыша, как сообщают в BAIC, является самой большой в классе: площадь остекления — 0,81 кв. м. Важное дополнение — функция автоматического закрывания люка при дожде.

BAIC X55 получил широкий набор систем активной и пассивной безопасности, что позволило автомобилю получить максимальные пять звезд в краш-тесте по системе C-NCAP. На российском рынке кроссовер будет доступен в двух комплектациях: Comfort и Elite по цене 2 755 000 и 2 999 000 рублей соответственно. Производится BAIC X55 на заводе «Автотор» в Калининградской области ■



Suzuki SX4 vs Geely Coolray



Роман Зубко

«Японец» с небольшим пробегом или новый «китаец»? Таким вопросом почти наверняка задавался каждый, кто выбирал в последнее время машину за два с небольшим миллиона рублей. Именно таких «дуэлянтов» мы и свели в нашем тесте: в поединке с не очевидным изначально исходом у нас сошлись чуть подержанный (2021 год выпуска, пробег около 50 тыс. км) Suzuki SX4 1.4 BoosterJet и новый Geely Coolray. Чья возьмет? Делайте ваши ставки, господа!..

Дизайн, конечно, дело субъективное, но этот раунд (хоть мы и не ставим оценки за внешность) выигрывает, на наш взгляд, Geely! Как ни странно, именно в его облике не нашлось того, что называют «крикливой азиатчиной», — например, обилия хрома в отделке или массивной решетки радиатора. Оформление передней части современных машин Geely, создававшееся теперь уже прежним шеф-дизайнером компании Питером Хорбери, оказалось универсальным и в равной степени подходящим как компактному Coolray, так и более крупному Atlas.

Suzuki SX4 на фоне «Кулрэя» не выглядит ни современным, ни симпатичным: создается ощущение, что фары и радиаторная решетка взяты от какого-то другого автомобиля. В целом же это тот случай, когда до рестайлинга автомобиль выглядел даже гармоничнее, чем после.

ТЕСТ
ДРАЙВ

Битва
«азиатов»





Внутри SX4 тоже не особо впечатляет: мультимедийная система явно разрабатывалась в уже довольно давнем прошлом, меню бортового компьютера пролистывается длинными вращающимися рукоятками, похожими на стилиусы, пластик, примененный в отделке салона, — жесткий. Coolray на этом фоне производит впечатление автомобиля классом выше: полностью цифровая приборная панель, современная мультимедийная система (удачная в плане дизайна меню и быстрая с точки зрения отклика), добротные материалы отделки.

Как ни странно, подобрать удобную посадку за рулем в «китайце» тоже проще: в частности, потому что в «Кулрэе» шире диапазоны регулировок водительского кресла и руля. Если Geely радушно встретит водителя практически любого роста и комплекции, то в Suzuki высокорослым «рулевым» не особо рады: хочется отъехать назад чуть дальше, чем позволяет длина «салазков» сиденья, да и руль регулируется по вылету в ограниченных пределах — в итоге, устроившись «по педалям», приходится либо тянуться к рулю, либо ставить спинку кресла излишне вертикально.

По эргономике у наших «дуэлянтов» — ничья. И в том и в другом автомобиле меню «мультимедийки» организовано логично, а управлением климатической системой заведуют старые добрые клавиши и вращающиеся рукоятки — в дороге руки находят их интуитивно, не вынуждая



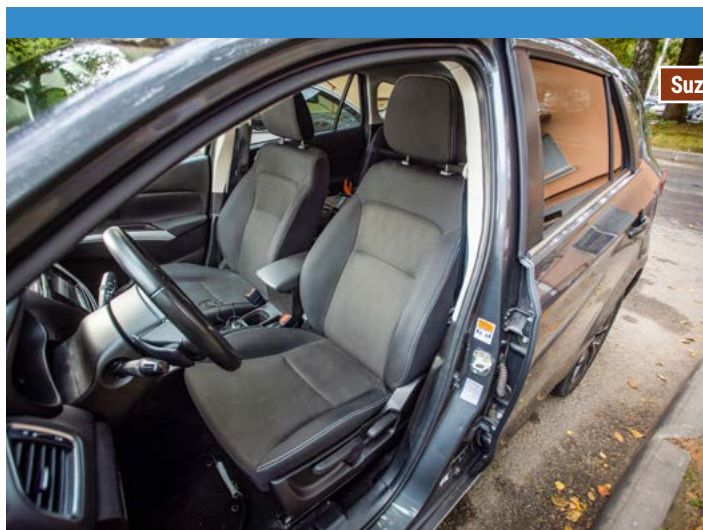
Suzuki SX4



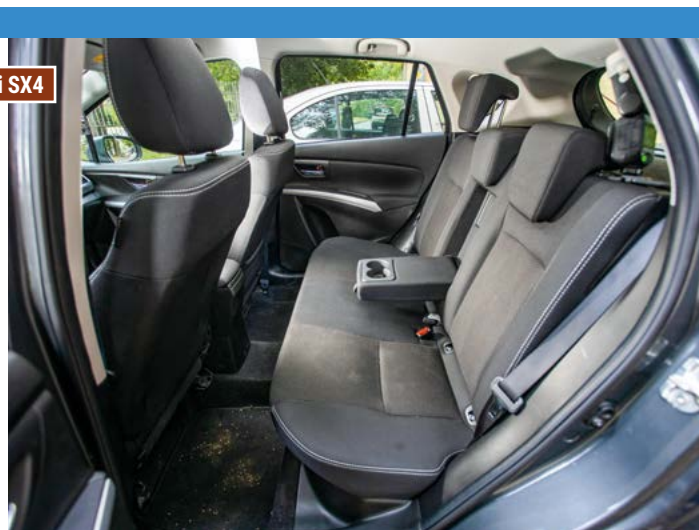
водителя отвлекаться. Однако сам климат-контроль эффективнее все же в Suzuki: в Geely ситуации, требующие отключать режим Auto и выставлять нужные

параметры вручную, возникают довольно часто. Что же до обзорности, то она хороша и тут и там: в обеих машинах нет каких-то явных слепых зон.

С точки зрения задних пассажиров удобнее Coolray: места и для ног, и над головой тут больше, есть полноценные дверные ручки, также к услугам обитателей второго ряда USB-разъемы. SX4 последними обделен, да и места тут меньше (а позади высокорослого водителя и вовсе тесно). Можно было бы сказать, что зато у «японца» сзади есть подлокотник с подстаканниками, коего не было у тестового «китайца», доставшегося нам в базовом исполнении Comfort. Однако сама эта деталь расположена неудобно (слишком низко, да еще и с ощутимым креном вперед по ходу движения), так



Suzuki SX4



что преимущество это — лишь теоретическое.

Багажники невелики у обеих тестовых машин, но по цифрам, на первый взгляд, выигрывает Suzuki: его грузовой отсек, судя по паспортным данным, должен вмещать 430 литров поклажи (против всего 330 литров у Geely). Но в реальной жизни все преимущество «японца» нивелируется ограниченной глубиной отсека: если грузить в SX4 коробки, очень скоро придется складывать сиденья. В случае с Coolray проблема прежде всего в большой погрузочной высоте. Благо в обоих кроссоверах сам отсек имеет правильную форму; есть также ниши под канистры и крючки для сумок и пакетов.

Под капотами у наших «дуэлянтов» — бензиновые турбомоторы, близкие как по рабочему объему, так и по отдаче: 4-цилиндровый 1.4 BoosterJet у Suzuki развивает 140 л. с. и 220 Нм, 3-цилиндровый 1.5T у Geely выдает 150 сил и 255 «ньютонов». Разница между коробками передач и системами привода более ощутима: Coolray оснащается 7-ступенчатым «роботом» DCT с двойным сцеплением и бывает исключительно переднеприводным, SX4 же достался нам на тест в варианте с классическим 6-ступенчатым «автоматом» Aisin и полным приводом. (Именно поэтому, к слову, мы не оценивали внедорожные способности тестовых машин — только геометрическую проходимость.)

Оба автомобиля (что было ожидаемо) наиболее ярко



Geely Coolray

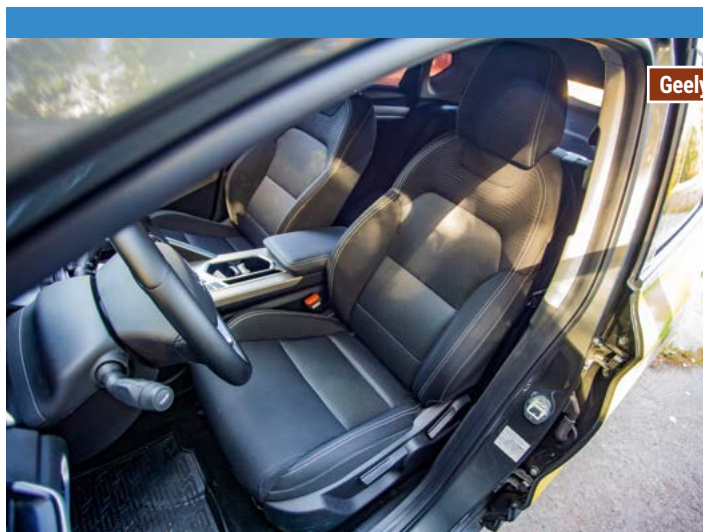
Geely Coolray внутри современнее и просторнее Suzuki SX4. И обладает к тому же более «продвинутой» мультимедийной системой

проявили себя в городе: наши подопечные оказались, выражаясь мотоциклетным языком (а как же иначе, если у нас на тесте техника марки Suzuki?), типичными стритфайтерами — покорителями запруженных транспортом городских улиц. Надо быстро ускориться со светофора? Пожалуйста! Влиться в поток, выезжая с прилегающей территории? Никаких проблем! Перестроиться, как только видишь просвет в нужной полосе? Без вопросов!..

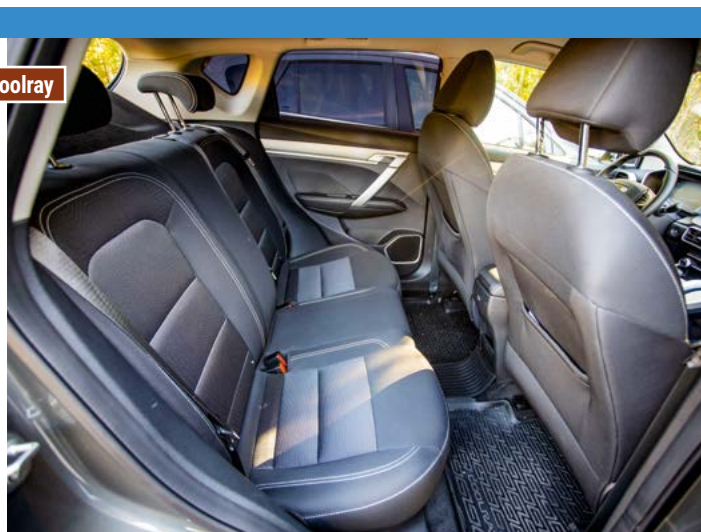


Если судить только по паспорту, то упражнение под названием «Разгон с места до 100 км/ч» быстрее проделывает Coolray: 8,4 секунды против 10,2. Но и SX4

не промах: «японец» столь охотно следует за педалью, что обвинить его в медлительности язык не поворачивается! Что же до ускорения с хода на трассе, то здесь



Geely Coolray





Suzuki SX4

безоговорочно выигрывает Geely: все-таки дополнительные 35 Нм не могут не давать о себе знать...

За экономичность мы ставим нашим испытуемым одинаковые оценки — на уровне, средневысоком для этого класса автомобилей. «Средне», потому что паспортных показателей мы не добились ни на одном из них. При этом ни тот ни другой не оставляют ощущения езды «от заправки до заправки» и легко укладываются в 7-8 литров на 100 км (в зависимости от загрузки дорог на маршруте и стиля езды).

К тормозам обоих тестовых автомобилей претензий не возникло: и в Geely, и в Suzuki они информативны и эффективны. Чуть больше времени на адаптацию к реакциям на действия педалью потребовал SX4, но это вполне можно списать на больший пробег автомобиля и, соответственно, износ колодок.

В том, что касается управляемости, наши «дуэлянты»

также оказались весьма близки и особых поводов для придинок не дали: оба автомобиля уверенно держат прямую, при этом не склонны упираться на входе в поворот и более чем цепко держат траекторию на дуге. Отличия же проявились скорее в настройках систем рулевого управления.

У Coolray руль вращается с ощутимым усилием, вот только информативным его не назовешь: от степени загрузки управляемых колес оно зависит слабо. У SX4 руль легче, но в то же время он более информативен: попадая на скользкое или мокрое покрытие, сразу чувствуешь, что происходит с управляемыми колесами. В итоге по прямым федеральным трассам ехать, возможно, приятнее на «Кулрэе», зато, чем более извилиста доро-

Стоимость
на момент подготовки материала

Suzuki SX4
2 250 000 ₽



Geely Coolray

Багажник, если судить только по цифрам, вместительнее у Suzuki, но у Geely он выигрывает по глубине; однако у него же больше погрузочная высота. Пространство внутри грузовых отсеков удачно организовано в обоих автомобилях

га, тем больше кайфа доставляет «Эс-Икс-четвертый»!

Главное — чтобы под колесами при этом было относительно ровное покрытие. Иначе удовольствие от вождения окажется смазанным посредственной плавностью хода. SX4 — откровенно жесткий автомобиль: он излишне рьяно собирает разного рода дорожную мелочевку, ощу-

тимо потряхивает на колдобинах посерьезнее и очень не любит выбоин с острыми краями и технологических стыков на эстакадах. На средних неровностях все более-менее пристойно, но по грунтовкам нужно ездить вдвойне осмотрительно. Мало того, что SX4 дискомфортен на череде неровностей, так еще и клиренсом обделен: 180 мм дорожного просвета явно недостаточно даже для среднестатистического «дачного» бездорожья.

Coolray, прямо скажем, тоже не вездеход, но от сугубо переднеприводного кросс-хэтчбека и не ждешь особой прыти вне дорог с твердым покрытием. Тем не менее преодолевать на нем

ХАРАКТЕРИСТИКИ	Suzuki SX4	Geely Coolray
Габариты и масса		
Длина х ширина х высота, мм	4300 × 1785 × 1585	4330 × 1805 × 1609
Снаряженная масса, кг	1235	1415
Объем багажника, л	430	330
Клиренс, мм	180	180
Двигатель		
Тип	Бензиновый R4, с турбонаддувом	Бензиновый R3, с турбонаддувом
Объем, куб. см	1373	1447
Мощность, л. с. при об/мин	140/5500	150/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	220/1500-4000	255/1500-4000
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Полный	Передний
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, с	10,2	8,4
Максимальная скорость, км/ч	200	190
Средний расход топлива, л/100 км	6,2	6,4

Suzuki SX4



Формально у тестовых автомобилей одинаковый дорожный просвет, на деле же не так называемом «дачном» бездорожье Coolray зачастую чувствует себя увереннее: у SX4 слишком длинный передний свес. Ну а преимущества полного привода Suzuki в полной мере проявятся зимой

пресловутые последние полтора километра до дачи комфортнее, чем на Suzuki. В частности, «китаец» увереннее себя чувствует на каменистых грунтовках, а на асфальте лучше сглаживает мелкие неровности. «Эффекта Subaru» в Coolray, конечно, нет: предел по энергоемкости здесь не особо велик, но в целом Geely лучше чувствует себя в российских реалиях, нежели его соперник.

Кроме того, «китаец», как ни странно, тише! В Suzuki особенно докучает гул шин (при том

что SX4 был «обут» в покрышки Michelin Primacy 4), а на трассе при достижении скорости 100 км/ч и выше к нему начинают

Geely Coolray



примешиваться аэродинамические шумы. Coolray — тоже не тихоня, но ни шины, ни ветер в зеркалах настолько явно на уши не дают: в целом он воспринимается как чуть более комфортный автомобиль, нежели соперник.

Каков итог?

Наверное, впервые за все время, что мы проводим сравнительные тесты автомобилей, нам настолько непросто отдать предпочтение кому-то из наших «дуэлянтов». В пользу каждого — весьма весомый набор аргументов.

На стороне Geely Coolray, например, более современный, просторный и эргономичный салон, чуть более бодрый в городских условиях двигатель и чуть лучше подходящая для российских условий подвеска. Однако отсутствие полного привода даже в списке опций поневоле заставляет искать альтернативные варианты.

Suzuki SX4 подкупает более интересной управляемостью,

классическим «автоматом», полноприводной трансмиссией и в целом проверенным временем силовым агрегатом. А также весьма износостойким салоном: в нашем случае возраст автомобиля, как и тот факт, что свои 50 тыс. км он пробежал в отнюдь не тепличных условиях журнальных тест-драйвов, выдавала лишь отполированная кожа на руле.

В итоге, если нужен именно новый автомобиль, предпочтительнее все же Coolray, на «вторичке» же лучше искать SX4. Причем с полным приводом: русскую зиму не отменили пока никакие глобальные изменения климата...



Благодарим группу компаний «369» и «Сузуки Мотор Рус» за предоставленные на тест автомобили.

Стоимость
на момент подготовки материала
Geely Coolray Comfort
2 329 990 ₽



ОЦЕНКИ	Suzuki SX4		
	Geely Coolray		
ИНТЕРЬЕР	7,85	8	Geely Coolray, как и положено «китайцу», просторнее внутри, кроме того, материалы отделки у него явно лучше. Но багажник больше у Suzuki SX4, к тому же погрузочная высота у него меньше.
Обзор	8	8	
Эргономика	8	8	
Качество материалов	7	8	
Простор	8	9	
Передние сиденья	8	8	
Задние сиденья	8	8	
Багажник	8	7	Едут оба автомобиля весьма бодро и задорно, но Coolray все же чуть динамичнее. Зато SX4 демонстрирует едва ли не примерное поведение на извилистых дорожках. Вне асфальта оба вынуждают осторожничать, но звания «пузотёрки» заслуживает прежде всего Suzuki.
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8	8	
Динамика	8	9	
Управляемость	9	7	
Тормоза	8	8	
Экономичность	8	8	
Геометрическая проходимость	7	8	
КОМФОРТ	7,33	8,33	Оба автомобиля — не «тихони», но Geely все же чуть комфортнее на наших дорогах. И список доступного для него оборудования шире.
Акустический	7	8	
Ездовой	7	8	
Оснащенность опциями	8	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,73	8,11	Если нужен именно новый автомобиль, то лучше Coolray, а вот на «вторичке» имеет смысл искать SX4.

Febest представил детали подвески для корейских машин

Бренд Febest объявил о расширении фирменного ассортимента запчастей для «корейцев» Kia и Hyundai.

В каталоге, как сообщает пресс-служба бренда, появились новые рулевые наконечники для ряда моделей Kia (Optima, K5, K7, Cadenza) и Hyundai (Polisade, Sonata, Santa Fe, Grandeur). Товары представлены артикулами 1221-SAN18LH и 1221-SAN18RH. Рулевая тяга с артикулом 2222-OPT16 подходит на Kia Optima, Magentis и K5.

В обновленной линейке представлены новые рулевые наконечники (арт. 2221-OPT16LH и 2221-OPT16RH) для моделей Kia (Optima, Magentis, K5, K7 и Cadenza), которые подходят и для автомобиля Hyundai Sonata. Фирменный ассортимент также пополнили задние продольные тяги (арт. 1225-TLRH и 1225-TLRRH) для Kia Sportage / Hyundai Tucson и Kia Sorento (арт. 2225-UMLH и 2225-UMRH).

Гарантия на детали подвески и рулевого управления Febest составляет 2 года или 40 тыс. км — в зависимости от того, что наступит раньше ■



Jikiu расширил фирменную линейку запчастей

Бренд Jikiu объявил о расширении ассортимента деталей для рынков стран Таможенного союза.

Фирменную линейку, как сообщает пресс-служба бренда, пополнили 14 новых артикулов. В продажу поступили детали для «японцев»: сайлентблоки передних рычагов для Honda Civic девятого поколения (арт. BH28155) и сайлентблоки задних рычагов для Nissan Skyline V36 (арт. BH22014), пыльники передних ШРУСов для Toyota Camry V40 (арт. CD21031) и Nissan Murano Z51 (арт. CD14006), пыльники передних амортизаторов для Lexus RX330 XU30 (арт. CS21049), рулевые тяги для Toyota Prius третьего поколения (арт. ER21012) и Mazda 6 GJ (арт. ER25912), втулки заднего стабилизатора для Nissan Murano Z50 (арт. BL22070), ступичные подшипники для Mazda2 первого поколения (арт. HWB51001).

В частности, увеличился ассортимент запчастей Jikiu для корейских автомобилей. Фирменную линейку пополнили сайлентблоки задних рычагов (арт. BH52007) и наконечники рулевых тяг (арт. ET52004) для Opel Antara, а также втулки заднего стабилизатора для Hyundai Elantra MD (арт. BL11043).

Среди других новинок — картриджи опор двигателя для «немца» Volkswagen Transporter 7D (арт. BE33003) и тяги заднего стабилизатора для кроссовера марки Land Rover Freelander (арт. LS47001) ■



TMI Tatsumi выпустил новые амортизаторы и их опоры

Бренд TMI Tatsumi объявил о расширении фирменного ассортимента деталей подвески для «японцев», «корейцев» и автомобилей европейского рынка.

Каталог, как сообщает пресс-служба бренда, пополнился амортизаторами и их опорами, рулевыми тягами и наконечниками, тягами стабилизатора, шаровыми опорами, опорами ДВС и КПП, втулками стабилизатора и сайлентблоками, отбойниками и пыльниками, а также пружинами и рессорами.

Благодаря использованию высококачественных материалов и специально разработанных составов, как отмечает производитель, амортизаторы и их опоры обладают идеальным сочетанием демпфирующих свойств и высоким уровнем прочности. При производстве отбойников, пыльников, опор ДВС и КПП, а также втулок стабилизатора и сайлентблоков используется синтетический каучук, поэтому, как отмечают представители бренда, товары отличаются высоким качеством и длительным сроком службы.

Рулевые наконечники, шаровые опоры, рулевые тяги и тяги стабилизатора, влияющие на безопасность движения, изготавливаются с применением особой конструкции шарового пальца. Ассортимент TMI Tatsumi насчитывает более 12 тыс. артикулов. На всю продукцию бренда распространяется расширенная гарантия — 2 года с момента покупки ■



CTR расширил ассортимент деталей ходовой

Компания Central Corporation расширила фирменную линейку запчастей тормозной системы, подвески, а также системы рулевого управления, выпускаемых под брендом CTR.

Всего в продажу поступили 60 новых артикулов, сообщает пресс-служба компании. Большая часть новинок представлена сайлентблоками: 20 новых артикулов подходят для Hyundai, десять — для Kia, один — для автомобилей General Motors Korea.

Кроме того, в линейке появились семь артикулов рулевых тяг (три — для владельцев Perodua, по два — для Proton и Isuzu) и семь артикулов наконечников рулевой тяги (четыре — для Perodua, два — для Proton, один — для Isuzu).

Линейку стоек стабилизатора также пополнили семь новых артикулов: три — для автомобилей Volkswagen, два — для Mercedes-Benz, по одному — для Ford и Honda. Ассортимент рычагов подвески увеличился за счет шести новых артикулов (для Ford, Hyundai, Subaru); в каталоге товаров также появились два артикула шаровых опор (один для Ford, другой для Fiat/Lada) ■



Trialli запустил продажи новых глушителей для иномарок

Компания Trialli вывела на отечественный рынок новые продукты для легковых иномарок из товарной группы «Глушители».

Глушитель основной для кроссовера Hyundai Creta (16-) 1.6i из алюминизированной стали OEM: 28710-M0100. Артикул: EMM 0356. Розничная цена — 8660 рублей.

Глушитель основной для модели SsangYong Rexton (06-) 2.7d из алюминизированной стали OEM: 2460008B82. Артикул: EMM 0362. Розничная цена — 5940 рублей.

Глушитель основной для автомобиля Chevrolet Spark M300 (09-) 1.0i/1.2i из алюминизированной стали OEM: 96819217, 96819219. Артикул: EMM 0503. Розничная цена — 2760 рублей.

Глушитель основной для модели Volvo 740/940 (84-) 2.0i/2.3i/2.4i/2.8i из алюминизированной стали OEM: 1357068, 3531670. Артикул: EMM 0702. Розничная цена — 4030 рублей.

Глушитель дополнительный (резонатор) для автомобиля Kia Carens (06-) 1.6/2.0 из алюминизированной стали OEM: 28650-1D500, 28650-1D650. Артикул: EAM 0811. Розничная цена — 5850 рублей.

Глушитель основной для автомобиля Mazda3 (03-) 1.6i из алюминизированной стали OEM: Z60140300C, Z60140300D, Z60140300E, Z60140300F, Z60440300A, Z60440300B, Z61540300A, Z61540300B, Z61540300C, Z61540300D, Z67040300A, Z67040300B, Z67040300C, Z67240300B. Артикул: EMM 0333. Розничная цена — 4420 рублей ■

 **ZEKERT**

**DIFFERENT ROADS.
ONE SOLUTION.**



**АВТОЗАПЧАСТИ
С ГАРАНТИЕЙ**

www.zekert.de

Свечи зажигания Meteor поступили в продажу

Завод «Энгельс Свечи зажигания» объявил об отгрузке первой партии свечей зажигания Meteor для розничной продажи.

Отгрузка, как сообщает пресс-служба предприятия, состоялась в середине сентября текущего года. Ранее, напомним, предприятие называлось «Роберт Бош Саратов» и выпускало свечи под брендами Bosch и «ЭЗ».

В 2023 году активы Bosch в Энгельсе Саратовской области приобрел многопрофильный холдинг S8 Capital. Свечи Bosch в производственной линейке завода вследствие ухода компании с российского рынка уступили место изделиям марки Meteor, при этом завод продолжил выпускать изделия под брендом «ЭЗ».

В начале сентября в рамках кампании по выводу на рынок бренда свечей зажигания Meteor на заводе в Энгельсе прошло специальное мероприятие для потенциальных клиентов. На производственную площадку ООО «Энгельс Свечи зажигания» были приглашены порядка 50 топ-менеджеров ведущих компаний-дистрибьютеров запасных частей из России, Белоруссии, Казахстана, Азербайджана, Таджикистана и Армении. В ходе мероприятия партнерам были представлены технологические и производственные возможности предприятия в новом статусе ■



AZUMI расширил линейку товаров для китайских машин

Бренд Azumi объявил о расширении ассортимента товаров для китайских автомобилей.

Представители бренда сообщили о появлении новых позиций в фирменном каталоге. Для заказа со склада стали доступны семь новых артикулов воздушных, масляных и салонных фильтров. В продажу поступили масляные и салонные фильтры для представителя С-класса — Omoda C5 (арт. C21111 и AC83005C).

Среди новинок также масляный и воздушный фильтры для кроссовера Haval Jolion (арт. C22225 и A83012). В частности, в линейку вошли масляный, воздушный и салонный фильтры для премиального внедорожника Exeed TXL (арт. OE80004, A81010 и AC83006C). Подобрать необходимые запчасти можно на официальном сайте бренда ■



МК Kashiyma выпустила тормозные колодки для азиатских автомобилей

Компания МК Kashiyma объявила о расширении линейки деталей тормозной системы, выпускаемых для розничного рынка автозапчастей.

Как сообщает пресс-служба компании, в сентябре фирменный ассортимент пополнили тормозные колодки для ряда популярных автомобилей корейских и японских брендов. В частности, в линейке запчастей МК Kashiyma появились передние колодки с артикулом D11524MH, предназначенные для кроссоверов Hyundai Tucson с двигателями объемом 1,6 и 2,5 литра 2020 модельного года, а также для электромобилей Hyundai Ioniq 5 и Kia EV6 2021 м. г.

Передние колодки с артикулом D2397MHP адресованы, в свою очередь, владельцам автомобилей Toyota Corolla (1,5/1,6 литра, 2019 м. г.), Toyota Yaris (1,5 литра, 2021 м. г.) и Suzuki Swace (1,8 литра, 2020 м. г.). МК Kashiyma также запустила в производство задние колодки для барабанных тормозов (арт. K9020), предназначенные для Suzuki Ertiga (1,5 литра, 2018 м. г.) и XL7 (1,5 литра). Кроме того, в компании объявили о снятии с производства задних барабанных тормозных колодок с артикулом K1249 в связи с низким спросом. Прием заказов остановлен с сентября нынешнего года ■



В продажу поступили автомобильные лампы Miles

Ассортимент бренда Miles расширился на российском рынке за счет новой товарной группы — автомобильных ламп.

В каталоге товаров, как сообщает пресс-служба бренда, появились лампы головного и заднего освещения автомобиля. Новые детали уже доступны для заказа. Товарная группа представлена лампами накаливания — однопровольными и двухпроводными лампами для указателей поворота, габаритных огней, подсветки различных элементов салона и багажника с металлическим, пластиковым или стеклянным цоколем. Стеклянная колба выпускается в желтом или бесцветном варианте.

Также каталог пополнился галогеновыми лампами (H1, H4, H7, H8, H11, H15, H16, H27, HB3, HB4). На выбор предложены лампы стандартного и ультрабелого спектра (серия Super White). Галогеновые лампы с логотипом UV Stop, как отмечают представители бренда, выполнены с использованием специального стекла, блокирующего ультрафиолетовый спектр свечения, благодаря чему их можно применять в фарах с пластиковым рассеивателем.

Автомобильные лампы Miles сертифицированы в соответствии с Техрегламентом ЕАС «О безопасности колесных транспортных средств» ■

CARBERRY.

Выгодное решение

АВТОКОМПОНЕНТЫ С НЕМЕЦКИМ ПОДХОДОМ

ЩЁТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ,
АВТОЛАМПЫ,
ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ,
РОЛИКИ

[CARBERRY.DE](https://carberry.de)



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Безопасность за счет соответствия Европейским нормам качества (Стандарт RDW E4)



Использование высококачественных материалов. 100% контроль качества



Широкий ассортимент и востребованные артикулы для многочисленных модификаций европейских, японских, корейских, американских автомобилей



CARBERRY.

Performance for value



SB Nagamochi представил новые тормозные диски



Бренд SB Nagamochi объявил о расширении фирменного ассортимента деталей тормозной системы за счет 60 новых артикулов тормозных дисков.

Наибольший интерес для российских автолюбителей, как отмечает пресс-служба компании, представляют восемь артикулов. В частности, речь идет о тормозных дисках для «корейцев» Hyundai Santa Fe и Kia Sorento 2020 модельного года (арт. BR11182T), «японцев» Subaru Forester 2018 м.г. (арт. BR83008T), Infiniti QX50 II 2017 / QX55 2021 (арт. BR22216T), а также «китайцев» Haval Jolion 2021 м.г. (арт. BR83008T и BR83010) и Geely Tugella 2019 м.г. (арт. BR45126T).

Модель с артикулом BR47121T адресована владельцам внедорожника Land Rover Defender 2019 м.г. Среди других новинок – тормозные диски для автомобилей BMW в кузовах F30, G30, G11-12, F25 (арт. BR32170TSET).

При установке запчастей SB Nagamochi на станции техобслуживания срок гарантии составит 2 года или 40 тыс. км пробега – в зависимости от того, что наступит раньше. При самостоятельной установке – 1 год со дня покупки товара.

Бренд SB Nagamochi, напомним, принадлежит японскому холдингу RMP Nagamochi Technology Japan Co., Ltd. В России он присутствует с марта 2023 года ■

Green Filter расширил линейку масляных фильтров

Компания Carberry GmbH объявила о расширении ассортимента масляных фильтров, выпускаемых под брендом Green Filter.

Фирменная линейка запчастей увеличилась, как сообщает пресс-служба компании, за счет четырех новых артикулов масляных фильтров. Для заказа со склада стали доступны фильтры для ряда моделей марки Chevrolet – Aveo, Evanda, Kalos, Lacetti и Nubira начиная с 2003 м.г.

Артикул OF0154S представлен масляными фильтрами для автомобилей Volkswagen Group (2003 м.г. и «младше»). Среди других новинок – масляные фильтры для Ford Mondeo/Focus/Galaxy/Escort начиная с 1992 м.г.

Кроме того, в линейке бренда появились фильтры для автомобилей отечественного производства Lada Vesta/Kalina/Priora/Samara (арт. OF0134S). Гарантия на все товары Green Filter составляет 1 год с момента покупки ■

Zekkert выпустил новые датчики

Бренд Zekkert объявил о расширении фирменной линейки датчиков.

Фирменная линейка, как сообщает пресс-служба бренда, пополнилась на 217 артикулов. В новом поступлении – датчики ABS, положения вала и датчики скорости. Новинки предназначены для таких автомобилей, как Hyundai Elantra III (00–), Kia Spectra (04–), Kia Cerato (04–), Opel Astra H, J (05–), Opel Vectra C (05–), Opel Insignia A (08–), Mazda Tribute (00–), Ford Escape (01–), Audi A6 (97–), Audi A4 II (01–), Audi A8 (03–), Mitsubishi Lancer VIII (08–), Mitsubishi Outlander II, III (06–), Mitsubishi ASX (10–) и др.

Среди преимуществ датчиков Zekkert представители бренда называют их морозостойкость, долгий срок службы, устойчивость к различным агрессивным средам и соответствие OEM-параметрам ■



STARTVOLT расширил ассортимент свечей зажигания

Бренд STARTVOLT объявил о расширении ассортимента свечей зажигания для иномарок.

Фирменная линейка, как сообщает пресс-служба бренда, пополнилась за счет 21 нового артикула. Для заказа со склада стали доступны комплекты свечей зажигания для Skoda Octavia A8 и Rapid (12-) 1.4TSI. Приобрести товар можно на официальном сайте бренда по артикулу VSP 0055.

Большая часть новых свечей зажигания представлена для автомобилей концерна Volkswagen Group: Audi Q7 (06-) / A8 (06-) 4.2FSi (арт. VSP 1819), Volkswagen Touareg I и Porsche Cayenne (02-) 3.2i (арт. VSP 1820), Volkswagen Passat B6 (05-) / Skoda Octavia A5 (04-) 2.0FSi (арт. VSP 1821), а также Porsche Cayenne (10-) 3.6FSi (арт. VSP 1822).

Модель с артикулом VSP 0809 подходит для «корейцев» Kia Rio (10-) с 1.4i и Hyundai Solaris (10-) / i30 (11-) 1.6i, артикул VSP 0511 – для автомобилей марок Chevrolet Captiva C100 (11-) и Opel Antara (11-) 3.0i.

Также представлены свечи зажигания для «японцев» Nissan Qashqai J11 (14-) / X-Trail T32 (14-) 2.0i (арт. VSP 1412), Mitsubishi Outlander II (06-) 2.4i и Mitsubishi Lancer X (07-) 1.8i (арт. VSP 1109), Toyota Land Cruiser Prado J120 (02-) 4.0i (арт. VSP 1905), Subaru Forester SF (98-) 2.0T (арт. VSP 2205), Mazda 626 (98-) 1.8i/2.0i (арт. VSP 2504), а также ряда моделей Honda: Civic VIII (05-) 1.8i/CR-V III (06-) 2.0i (арт. VSP 2303), Civic III (83-) 1.5i / Accord III (85-) 2.0i (арт. VSP 2308), Fit (07-) / Jazz III (08-) 1.5i (арт. VSP 2311).

Модель с артикулом VSP 3505 представлена для моторной техники Suzuki/Yamaha/Nissan/Tohatsu (аналог NGK BR7HS-10). В частности, появились свечи зажигания для мотоциклов марок Honda, Kawasaki, Yamaha, Suzuki и снегоходов Arctic Cat M6000 Sno-Pro. Розничная цена свечей зажигания начинается с 260 и доходит до 4130 рублей ■



SB
NAGAMACHI

АССОРТИМЕНТ ДЛЯ РФ



Тормозные дисковые
и барабанные колодки



Тормозные диски



MIMS Automobility Moscow 2023

Новинки и тренды российского рынка запчастей



Роман Зубко

Прошедшая в конце августа в столичном ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне выставка автозапчастей, компонентов, аксессуаров и сервисного оборудования MIMS Automobility Moscow 2023 стала крупнейшей не только за те два года, что она проводилась под нынешним брендом, но и за всю историю прежней MIMS Automechanika Moscow. Журнал «Движок» поговорил с представителями компаний – участников нынешней выставки о том, какие новинки они представили в ее рамках и как развивается сегодня российский рынок автозапчастей.

Wellfar

Именно на MIMS Automobility Moscow 2023 было официально объявлено о выходе бренда Wellfar на российский рынок автозапчастей для послепродажного обслуживания автомобилей. Торговая марка принадлежит компании Wellfar Engine Parts Co., Ltd, базирующейся в китайском Гуанчжоу. В качестве эксклюзивного импортера продукции Wellfar в России и странах ЕАЭС выступает ООО «ТК ВЕТЦ».

Основная специализация компании – разработка и производство деталей двигателя. В частности, в производственную линейку Wellfar входят поршни, поршневые кольца, гильзы, шатуны, вкладыши, клапаны, прокладки ГБЦ, коленчатые валы. Компания является конвейерным поставщиком целого ряда китайских и европейских автопроизводителей.

Wellfar Group располагает четырьмя производственными площадками и собственным инженеринговым центром, работающим в кооперации с производителями техники по всему миру. Перед выходом на российский рынок компания обновила дизайн упаковки запчастей, ставший, по словам представителей Wellfar, более лаконичным и узнаваемым.

Как сообщили «Движку» в руководстве компании, момент для дебюта Wellfar в РФ был выбран не случайно. На фоне ухода с российского рынка крупных мировых брендов в сегменте деталей двигателя образовалась практически свободная ниша, в то время как запчасти подобного рода весьма востребованы для ремонта автомобилей, составляющих активный автопарк.

В продаже на рынке РФ запчасти бренда Wellfar появятся в четвертом квартале нынешнего года.

Zekkert

Компания Zekkert в этом году поменяла концепцию своего стенда, сделав акцент на 10-летию присутствия бренда на российском рынке. Кроме того, прошедшая выставка для Zekkert – уже пятая по счету, поэтому процент посетителей, не знающих о бренде, стремится к нулю.

В рамках выставки бренд анонсировал целый ряд новинок. В частности, осенью выйдут свечи зажигания Zekkert, а до конца года



– стартеры и генераторы. Также, в ассортименте бренда появятся кислородные датчики. На данный момент в линейке запчастей Zekkert – порядка 25 тыс. артикулов и 43 товарные группы.

Глава российского представительства Zekkert Екатерина Семенова поделилась с «Движком» информацией о трендах в сфере автозапчастей и компонентов в России: «Огромное количество китайских компаний, видя, что наш рынок покинуло большинство мировых брендов, активно устремилось занимать освободившиеся ниши.

Также мы видим высокий интерес китайских производителей к российскому рынку в текущих условиях. Многие представители компаний из КНР говорят о том, что для них Россия – это надежный партнер. Так что текущая ситуация для основных игроков российского рынка – это возможность наладить по-настоящему прочные связи с партнерами из Китая».

LUZAR

Бренд LUZAR подготовил для нынешней выставки специальный стенд, показывающий разницу в производительности водяных насосов стандартной и улучшенной серии «Турбо». Живая демонстрация работы деталей, динамика работающего стенда, по словам представителей бренда, привлекают посетителей заметно больше.

Российский рынок запчастей, по словам специалистов LUZAR, в сравнении с 2022 годом стал стабильнее, а его участники в целом адаптировались к новым условиям. Логистика перестроена, товар с рынка не пропал, тотального дефицита мы не увидели; есть и будут сложности с некоторыми товарными группами, оригинальными запчастями, но расходные материалы, запчасти высокой оборачиваемости на рынке есть, отмечают представители бренда.





В ближайшее время, по прогнозам специалистов LUZAR, рынок запчастей в РФ должен расти: новых машин покупается меньше, средний возраст автомобиля увеличивается, стареющий парк будет требовать больше обслуживания и ремонта, но при условии сохранения покупательской способности населения. Предпосылки к росту, таким образом, есть, но насколько они реализуются, будет зависеть от общего состояния экономики страны. Что же касается продукции официально ушедших из России брендов, то полностью с нашего рынка она не исчезнет (параллельный импорт будет существовать, пока есть спрос), но свою долю мировые бренды будут у нас терять.

Первое полугодие текущего года бренд LUZAR, по словам его представителей, отработал с положительной динамикой, однако в 2022-м первое полугодие было сложным, так что сказался эффект низкой базы. Второе полугодие в этом смысле станет более показательным.

УК «ЭЛТРА»

Управляющая компания «ЭЛТРА» представила на нынешней выставке запчасти для легковых и грузовых отечественных автомобилей, выпускаемых под марками ELTRA, «ПРАМО» и «АТЭ-1».

В частности, под брендом «ПРАМО» на стенде компании были выставлены сцепление в сборе для автомобилей ВАЗ 2101-07, ведомый диск сцепления для грузовиков КАМАЗ, радиатор охлаждения для автомобилей КАМАЗ 4308/43253/43255 с двигателями Cummins 4ISBe 185, 4ISBe4 185, 6ISBe 210, 6ISBe 245, КАМАЗ 4308/5308/53082/65115 с мотором Cummins 6ISBe285 и КАМАЗ 43253/43255 с двигателями Cummins 6ISBe 210-285, а также тормозные барабаны для грузовиков МАЗ 5337, 53371, 54323, 54328, 5433, 5516, 5551, 64229 и КАМАЗ 6460, 5360, 6520, 5460, 5460. Кроме того, на выставке традиционно был представлен ассортимент генераторов и стартеров для легковых, грузовых автомобилей и спецтехники под брендом ELTRA.

На российском рынке OEM-поставок в настоящее время, как рассказали нам представители компании, в связи с уходом части иностранных игроков происходит перераспределение долей, в том числе в пользу бренда ELTRA (компания является официальным поставщиком целого ряда автомобильных и двигателестроительных заводов России). При этом сами заводы и их торговые дома активизировали



поиск аналогов западной продукции на китайском рынке. Наличие собственного завода во Ржеве, работающего по полному циклу производства, по словам представителей УК «ЭЛТРА», позволяет компании выдерживать конкуренцию с продукцией из Поднебесной.

Рынок Aftermarket, согласно прогнозам УК «ЭЛТРА», вырастет в нынешнем году примерно на 2% в легковом и до 9% в грузовом сегменте. На этом рынке, как отмечают специалисты компании, наблюдаются два тренда: с одной стороны, парк отечественных автомобилей уменьшается, с другой — стареет, и все более «возрастные» машины требуют большего количества запасных частей для поддержания их работоспособности. 2023 год в руководстве УК «ЭЛТРА» рассчитывают закончить с ростом основных показателей примерно на 30% относительно итогов 2022-го.

Trialli

В руководстве бренда Trialli в нынешнем году решили сконцентрироваться на развитии ассортимента по семи ключевым направлениям: «Тормозная система», «Амортизаторы», «Сцепления», «ШРУСы и приводы», «Ступицы и подшипники», «Ремни и ролики», «Система выпуска отработавших газов». На рынок в результате было выведено свыше 1300 новинок, сообщили «Движку» представители компании. В частности, в продаже появились более 600 артикулов деталей тормозной системы, более 200 ремней и роликов, 150 деталей подвески, 68 наименований элементов сцепления, столько же деталей системы выпуска отработавших газов.

Новый ассортимент предназначен как для легковых, так и грузовых автомобилей, включая премиальные марки. Представители бренда особенно выделяют среди новинок тормозные колодки, комплекты



сцепления, амортизаторы и подшипники ступиц для грузовых автомобилей «Большой европейской семерки»: DAF, MAN, Scania, Mercedes, Volvo, Iveco, Renault. Кроме того, у Trialli не так давно появились запчасти для набирающих популярность на нашем рынке китайских автомобилей — в частности, амортизаторы для Geely Atlas и Haval F7/F7x; тормозные колодки для Geely Coolray/Tugella и Haval Jolion.

Нынешний «турбулентный» период в развитии рынка Tralli, по словам представителей бренда, проходит весьма уверенно, поскольку еще в начале кризиса, связанного с пандемией, руководство компании перестроило логистические цепочки. Что же касается дальнейших перспектив российского рынка запчастей, то, по мнению специалистов Trialli, говорить о возможности существенного роста продаж в количественном выражении сложно, хотя «восходящий тренд сохранится».

StartVOLT

Бренд StartVOLT, как рассказали «Движку» его представители, развивается сегодня консервативно, стараясь делать акцент прежде всего на пять действующих товарных направлений: генераторы, стартеры и их компоненты; детали системы зажигания (катушки, наконечники,



свечи); детали топливной системы (топливные насосы и их компоненты); датчики (ЭСУД и лямбда-зонды); детали системы стеклоочистителя (трапеции, насосы омывателя, моторедукторы).

В компании отмечают возрастающую популярность в России китайских брендов и стремятся оперативно выводить на рынок детали электросистемы для Geely, Haval, Chery, Omoda, Changan и других марок. Кроме того, в StartVOLT делают первые шаги в сторону сегмента запчастей для грузовиков и спецтехники.

В рамках нынешней выставки в StartVOLT сделали особый акцент на главную новинку года в ассортименте бренда: свечи зажигания. На 2023 год, как уже сообщал «Движок», планируемый к покрытию ассортимент составляет свыше 600 SKU. Кроме того, как рассказали нашему корреспонденту представители бренда, к концу нынешнего года на рынок выйдет автомобильная светотехника марки StartVOLT — компания начнет поставлять фары в сборе.

Первое полугодие 2023 года бренд закончил с ростом объемов продаж на 59% по сравнению с первыми 6 месяцами прошлого года. С одной стороны, это можно объяснить эффектом низкой базы 2022 года, с другой, сезон активных продаж автоэлектрики — осень-зима, так что в руководстве StartVOLT ожидают дальнейшего роста объемов реализации. И рассчитывают закончить год с приростом продаж на 45-50%.

Carville Racing

Главными новинками MIMS Automobility Moscow 2023 от бренда Carville Racing стали детали системы фильтрации, а также моторные и трансмиссионные масла.

На российском рынке, как отмечают представители компании, вакуум, образовавшийся после ухода крупных мировых поставщиков, заполняется предложениями от участников рынка из России и так называемых дружественных стран. Одновременно на рынке появилось большое количество контрафакта, а также товаров явно низкого качества. Особенно сильно это коснулось сегмента смазочных материалов. По словам специалистов Carville Racing, прежде чем рынок нормализуется, пройдет довольно значительный период времени.

Российский рынок запчастей в целом, согласно прогнозам представителей бренда, в ближайшее продолжит расти. Автопарк в нашей стране станет изменяться за счет широкого предложения со стороны



китайских автопроизводителей. Ностальгия же покупателей по именитым брендам будет постепенно угасать, и интерес к товарам, поступающим по параллельному импорту, станет определяться их наличием и стоимостью.

Продажи продукции под маркой Carville Racing на этом фоне продолжают расти: по итогам 2023 года в руководстве компании ожидают рост объемов реализации в несколько раз; увеличится также ассортимент бренда.

F. Doc

Бренд F. Doc представил в рамках нынешней выставки сервис для подписания документов с клиентами в электронном виде — «Безбумажный офис F. Doc». В частности, подобное решение может применяться на станциях техобслуживания автомобилей, в ком-



паниях, предоставляющих машины в аренду, и т.д. В рамках этого сервиса, как отмечают представители бренда, договор оказания услуг, заказ-наряд, акт выполненных работ и другие документы могут подписываться удаленно, с помощью простой электронной подписи. Такая подпись имеет юридическую силу и соответствует требованиям 63-ФЗ «Об электронной подписи».

Работает «Безбумажный офис F. Doc» так. Клиент приезжает на СТО, оставляет свой автомобиль на ремонт, обслуживание или диагностику и уезжает; сотрудники станции готовят заказ-наряд и загружают его в F. Doc, а тот отправляет клиенту SMS-сообщение со ссылкой на документ; клиент переходит по ссылке, вводит проверочный код из SMS-сообщения, проверяет, все ли данные указаны корректно, и если всё правильно — нажимает кнопку «Подписать». Тем самым, как уточняют специалисты компании, и СТО, и клиент экономят свое время при оформлении документов.

Весной 2023 года к F. Doc подключилась сеть автосервисов FIT Service. К системе электронного документооборота подключены все 306 станций сети в России и Казахстане. На ее СТО дистанционно подписывается 100% документов. Кроме того, у F. Doc есть интеграция с «Битрикс-24» и «Нетикс Трицепс» — ключевыми CRM-системами, которыми пользуются автосервисы.

Airline

Бренд Airline в нынешнем году занимал на MIMS Automobility Moscow отдельный стенд (вне рамок объединенного стенда УК «Карвиль»). Как уточняют в компании, сделано это было для удобства посетителей выставки, которых «всегда привлекал широкий ассортимент бренда». В категории «Инструменты» на стенде Airline были представлены обновленные линейки домкратов и пневмоинструментов для СТО, в частности профессиональные гайковерты мощностью от 100 до 5800 Нм. В сегменте аксессуаров Airline представил специальную экспозицию со светодиодными фарами — это новое направление в линейке бренда.

Российский рынок автомобильных аксессуаров и инструментов,



по словам представителей Airline, с одной стороны, стал в результате ухода мировых брендов более открытым для новых игроков, с другой — он насыщен предложением со стороны российских производителей и поставщиков. Так что конкуренция на нем сильна.

Что же касается параллельного импорта, то такие поставки, как отмечают в Airline, зачастую становятся головной болью для тех, кто делает ставку именно на них: качество поставляемых товаров не гарантировано, сроки поставок нестабильны. В этой ситуации отечественные производители и поставщики продукции из дружественных стран оказываются в более выигрышном положении.

Первое полугодие бренд Airline закончил с ростом продаж на 40% к первым 6 месяцам 2022 года. Нынешний год в целом в руководстве бренда рассчитывают завершить не менее успешно.

Miles

Бренд Miles представил на MIMS Automobility Moscow 2023 ряд новинок серии Pro в особой упаковке синего цвета. В данную серию

входят несколько товарных групп, в частности антибактериальные салонные фильтры. Такие модели появились в фирменной линейке недавно — в дополнение к поставлявшимся ранее обычным и угольным фильтрам. Из уже имевшихся в ассортименте Miles деталей серии Pro в Москве были показаны керамические тормозные колодки E5, тормозные диски с антикоррозионным покрытием, детали пневмоподвески и комплекты ремня ГРМ.

Одной из главных новинок года в линейке запчастей Miles стали свечи зажигания — новая для бренда товарная группа, в которую входят свечи трех типов: обычные никелевые, платиновые и иридиевые. В продажу в России свечи зажигания Miles поступили в августе.

Кроме того, бренд продемонстрировал на нынешней выставке еще одну новую товарную группу — автомобильные лампы. В ней представлены обычные лампы накаливания, используемые, в частности, для освещения в салоне машины или в стоп-сигналах, галогенные лампы головного света; в ближайших планах бренда — выпуск ксеноновых ламп.



AZUMI FILTRATION PRODUCT

あずみ

ЯПОНСКИЕ ФИЛЬТРЫ



Масляные
фильтры



Топливные
фильтры



Фильтры
салона



Воздушные
фильтры



Трансмиссионные
фильтры



Как отмечают представители Miles, запчасти новых товарных групп (как и детали в уже существующих категориях) будут отличаться привлекательным соотношением цены и качества.

Российский рынок автозапчастей, по мнению специалистов Miles, в настоящее время в целом стабилизировался после прошлогоднего санкционного шока. Как о разумных и предсказуемых представители бренда говорят и о сроках поставок товаров из дружественных стран.

Metaco

За 2023 год ассортимент Metaco, как рассказали «Движку» представители бренда, расширился за счет целого ряда новых товарных групп. В Москву компания привезла, в частности, свечи зажигания, различные прокладки турецкого производства, комплекты и ремни ГРМ (с одним очень известным брендом внутри), вентиляторы, радиаторы, поддоны масляные и поддоны АКП. Кроме того, за год расширился ассортимент в категориях «Фильтры», «Амортизаторы», «Пружины подвески», «Стартеры» и «Генераторы». Появились в фирменной линейке запчасти для машин китайского производства.

Перебоев в поставках у бренда Metaco, по словам его представителей, нет. В Китае стабилизировалась ситуация с длительностью производственного цикла. На сегодня он составляет от 2 до 3 месяцев с момента размещения заказа. Также сократилось время поставки: сейчас это около 3 месяцев. Логистика на турецком направлении на данный момент занимает около 1 месяца. В целом ситуацию в системе поставок представители компании называют стабильной.

Российский рынок автозапчастей, по прогнозам специалистов Metaco, в ближайшее время продолжит насыщаться деталями для «китайцев», также будет возрастать потребность в запчастях для европейских машин, купленных в «досанкционный» период, которые станут стареть и требовать все более частого ремонта.

Ассортимент бренда Metaco, как отмечают представители бренда,

расширяется от месяца к месяцу и от года к году. С 2022 по 2023 год прирост был двукратным: с 6700 до 13 500 SKU. Вместе с ассортиментом растут и продажи, так что текущий год в руководстве бренда рассчитывают закончить с положительным результатом.

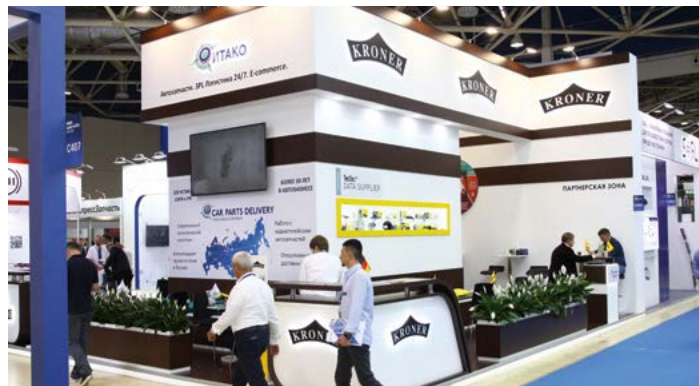
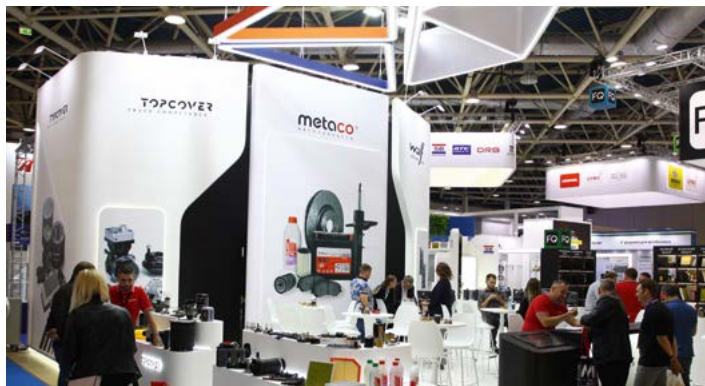
«Итако»

Компания «Итако» представила на московской выставке ряд новинок от брендов B-Ring и Kroner. Ассортимент последнего был расширен, в частности, в таких товарных группах, как амортизаторы, тормозные колодки и элементы подвески. Расширенный ассортимент подшипников и ступичных узлов B-Ring был представлен в рамках основной линейки Först и премиум-линейки Hårdig.

Кроме того, в рамках MIMS2023 компания объявила о запуске логистического 3PL-проекта, специализирующегося на автозапчастях и предоставляющего сервис по кросс-докингу для сбыта запчастей на территории РФ.

В «Итако» ожидают продолжения роста российского рынка автозапчастей как в денежном, так и в количественном выражении. Система параллельного импорта также будет развиваться, и, возможно, спрос на товары некоторых мировых брендов, покинувших РФ, сохранится, но ввиду повышения цен внимание автолюбителей все больше привлекают независимые производители автозапчастей, предлагающие прозрачные условия гарантии и должный уровень качества, отмечают специалисты компании.

Первое полугодие «Итако» завершила значительным приростом продаж. В компании ожидают его продолжения в 2023 году в целом за счет поступления значительного объема новинок и фирменной маркетинговой стратегии, направленной на удовлетворение потребностей покупателей. В частности, она включает информационную и техническую поддержку, а также гарантию, в том числе расширенную для сертифицированных СТО.



Каков итог?

Нынешняя выставка MIMS Automobility Moscow высветила три главных тренда в развитии российского рынка автозапчастей и компонентов. Во-первых, наш рынок (несмотря на продолжающееся санкционное давление) по-прежнему интересен компаниям из так называемых дружественных стран. Живое свидетельство тому — порядка 900 компаний-участников из Поднебесной. Кроме того, естественно, никуда не делись национальные павильоны Турции и Ирана.

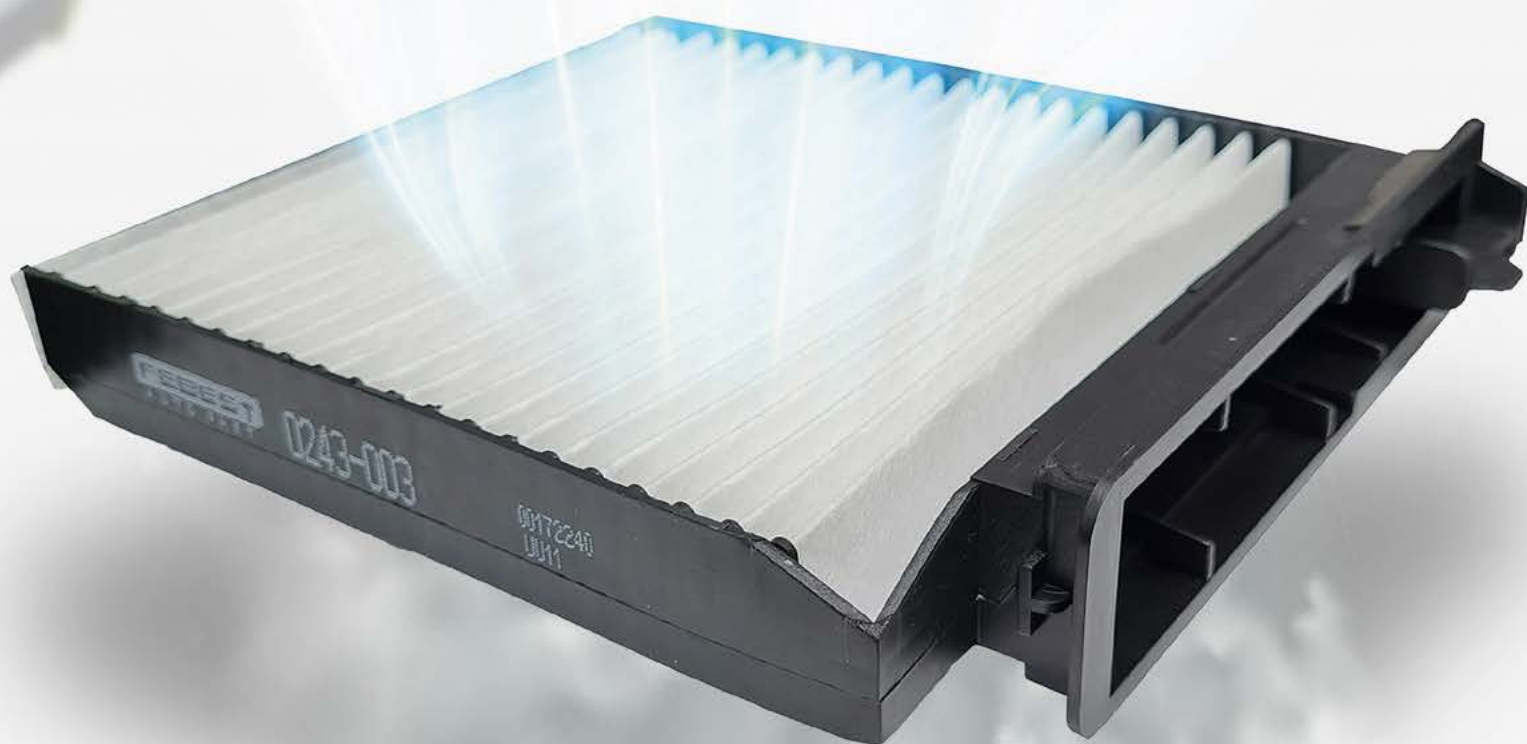
Во-вторых, интересны, грубо говоря, не только они нам, но и мы им — как довольно крупный рынок и как надежный партнер в ситуации, когда на горизонте маячит очередная торговая война Запада с Китаем (вспомним хотя бы ситуацию с расследованием ЕС в отношении ценообразования на китайские электромобили).

В-третьих, цены на российском рынке запчастей в ближайшем будущем если и не станут снижаться, то по крайней мере стабилизируются и не будут резко расти — по причине того, что многие крупные поставщики столкнулись не так давно с затовариванием складов, которые теперь нужно как-то освободить.

В общем, слухи о смерти российского рынка оказались сильно преувеличенными. Главный вопрос теперь — во что он трансформируется и кто именно будет занимать на нем лидирующее положение? Это мы, возможно, увидим на MIMS Automobility Moscow через год.

ДЫШИТЕ ПОЛНОЙ ГРУДЬЮ!

Салонные фильтры
FEBEST



Тщательная
очистка воздуха



Точные размеры
и стабильная геометрия



Большой ресурс
и выносливость



КОМПЛЕКТ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ
SPARK PLUG SET



Типы,
ассортимент,
гарантия

СВЕЧА ЗАЖИГАНИЯ
SPARK PLUG

Гарантийный срок 2 года / Срок годности неограничен

Гарантийный срок 2 года / Срок годности неограничен

СВЯВК ЫПСС
СВЕЧА ЗАЖИГАНИЯ

Свечи зажигания STARTVOLT

В руководстве бренда называют запуск продаж свечей зажигания принципиально важным проектом для STARTVOLT. На российском рынке запчастей вследствие ухода с него ряда мировых брендов в 2022 году возник весьма острый дефицит свечей зажигания, после чего в образовавшиеся ниши хлынул вал деталей новых, никому прежде не известных марок. При этом качество запчастей, поставляемых по схеме параллельного импорта, зачастую не соответствует тем

Весной 2023 года бренд STARTVOLT объявил о начале поставок на российский рынок автозапчастей свечей зажигания. Журнал «Движок» узнал у специалистов компании, почему в ее руководстве решили выйти в этот сегмент рынка, как будет развиваться ассортимент в новой товарной группе и каковы основные преимущества свечей STARTVOLT. Все подробности – в нашем материале.

показателям, к которым успели привыкнуть покупатели деталей мировых брендов.

Уровень качества на рынке, таким образом, фактически стал лотереей, несмотря на завышен-

ные цены. Поэтому и рядовые автомобилисты, и специалисты СТО и розничных магазинов начали искать аналоги по приемлемым ценам и с гарантированным качеством.

Для STARTVOLT выход в сегмент свечей зажигания – это закономерное решение не только вследствие описанной выше турбулентности на рынке. STARTVOLT – специалист и один из лидеров в поставках автоэлектрики в РФ, и свечи зажигания стали для бренда закономерным развитием фирменной линейки. Производственной и конструкторской подготовкой запуска соответствующего проекта в руководстве компании занимались с 2014 года.

Поставки свечей зажигания STARTVOLT на российский рынок начались в апреле нынешнего года. На старте продаж в ассортименте насчитывалось 144 SKU, затем, в конце августа, линейка свечей зажигания бренда расширилась за счет 87 новых позиций.

В планах компании на конец 2023 года — расширение ассортимента свечей зажигания STARTVOLT до более чем 600 SKU. В руководстве бренда намерены полностью закрыть потребности рынка в подобных деталях, причем не только для автомобилей, то и для другой моторной техники. В частности, в линейке STARTVOLT появятся свечи для катеров, бензопил, квадроциклов, газонокосилок.

Свечи зажигания STARTVOLT выпускаются как отдельными модельными позициями, так и комплектами по 4-6 штук. По применяемым материалам и конструкции, как заявляют в руководстве бренда, свечи полностью соответствуют оригинальным. В линейке STARTVOLT представлены никелевые, платиновые, иридиевые, многоэлектродные модели, а также свечи «с двойным материалом» (те, у которых драгоценный металл есть не только на центральном, но и на боковом электроде).

В чем отличие основных типов материала для изготовления электродов свечей? Дело в эволюции инженеринговых решений поставщиков автомобильных конвейеров и адаптации к современным условиям эксплуатации.

Классическими с точки зрения применяемого в конструкции базового материала являются никелевые или никелево-медные свечи зажигания — такие модели используются в большинстве массовых автомобилей. Средняя продолжительность службы таких свечей — 25-30 тыс. км пробега.

Платиновые свечи зажигания стали развитием классических моделей с целью увеличения их ресурса. Слабым местом никеля как материала для изготовления электрода является его быстрое выгорание, а также увеличение межэлектродного зазора — в пределах одного-двух межсервисных интервалов. Чтобы продлить

этот срок, конструкторы начали применять платину. Розничная цена таких свечей заметно выше никелевых, но и срок их службы увеличивается примерно в 2 раза.

Один из наиболее передовых современных материалов для изготовления электрода — иридий. Срок службы иридиевых свечей по сравнению со стандартными примерно в 2,5-3 раза дольше. Не в последнюю очередь, к слову, иридий стал применяться в свечах зажигания ради экономии запаса пространства под капотом. Элементарная когда-то процедура замены свечей зажигания при нынешней конструкции моторов стала превращаться в сложную технологическую операцию: в некоторых автомобилях для этого приходится прибегать к вывешиванию двигателя! Иридиевые электроды обеспечивают максимальный срок службы свечей, однако и стоимость таких деталей весьма и весьма высока.

Свечи с двойным материалом («платина + платина», «иридий + платина», «иридий + иридий») позволяют дополнительно увеличить интервал их замены, а кроме того — генерировать более мощную искру для эффективного сгорания топлива.

Еще один способ увеличения срока службы свечей зажигания — применение дополнительных электродов. При выгорании первого из них работает второй (и последующие при их наличии). Многоэлектродная конструкция применяется как в никелевых свечах, так и в более передовых (платиновых и иридиевых).

STARTVOLT предлагает абсолютно все выпускаемые типы автомобильных свечей и их конструкции. К основным преимуществам свечей зажигания STARTVOLT компания-производитель относит их полностью автоматическую сборку при производстве, 100%-й пооперационный контроль качества, собственную систему маркировки изделий, V-образную насечку на центральном электроде, улучшающую искрообразование, QR-код на упаковке для быстрого перехода на сайт производителя и карточку товара, а также расширенную систему идентификации



моделей (приводятся не только OEM-номера, но и cross-reference основных аналогов для более удобного подбора детали).

Среди предлагаемых позиций — целый ряд уникальных предложений, не имеющих аналогов, в частности на автомобили «Лада» 2108-2110, BMW 3 Series, Mercedes-Benz GLC (X253) и многие другие. На свечи зажигания STARTVOLT действует

расширенная гарантия: 2 года с момента продажи или 25 000-60 000 км пробега (в зависимости от типа изделия). С полным каталогом применимости можно ознакомиться на сайте компании. Там же представлена вся необходимая информация о характеристиках, моделях, типах всех предлагаемых свечей.



Автомобильные масла

на MIMS Automobility Moscow 2023



Вадим Аскарлов

Кто пришел
на смену мировым
брендам?

Уже второй год рынок моторных масел в России пытается преодолеть дефицит качественных продуктов. Однако если в 2022-м на MIMS Automobility Moscow лейтмотивом было «Как наладить параллельный импорт товаров привычных брендов?», то в рамках нынешней выставки основной посыл сменился на «Кем заместить ушедшие бренды?», причем с акцентом на российских производителей. О маслах, представленных на выставке MIMS Automobility Moscow 2023, а также о том, как именно меняется российский рынок смазочных материалов в текущих условиях, — в материале «Движка».

Carville Racing

Компания уже довольно давно вынашивала планы по созданию линейки моторных и трансмиссионных масел под собственным брендом, и на MIMS 2023 потребители наконец-то смогли познакомиться с продукцией петербургской компании. На выставке были представлены моторные и трансмиссионные масла Carville Racing для легкового и коммерческого транспорта, а также для внедорожной техники. Современное высокотехнологичное производство, на котором производится весь ассортимент смазочных материалов Carville Racing расположено в ОАЭ.

Все продукты разработаны с учетом российских условий эксплуатации транспортных средств (некачественное топливо, запыленность, пробки, короткие пробеги) и в строгом соответствии техническим требованиям автопроизводителей. Широкий спектр допусков позволяет смазочным материалам Carville Racing охватить до 90% автопарка РФ. Большинство продуктов представлены в наиболее востребованных рынком упаковках: 1, 4, 60 и 208 литров. Все продукты созданы исключительно на основе высококачественных базовых масел и современных пакетов присадок от ведущих американских и европейских производителей.

Ассортимент моторных масел для легкового транспорта представлен продуктами класса вязкости от 0W-20 до 10W-40. В линейке моторных масел для коммерческого транспорта на первом этапе представлено три продукта. Два продукта класса вязкости 10W-40, один из которых малозольный, а также продукт класса вязкости 15W-40.

В настоящий момент весь ассортимент смазочных материалов Carville Racing находятся в процессе лицензирования по API и получения официальных допусков автопроизводителей. В продажу моторные и трансмиссионные масла поступят в конце года ■



«Девон»

Уфимский завод смазочных материалов уже давно радует дистрибьютеров масел широким спектром производимой продукции. В ассортименте предприятия — как моторные масла для грузовой и легкой техники, так и обширная линейка трансмиссионных масел. Кроме того, немалую часть производства занимает создание промышленных смазочных материалов.

На нынешнюю выставку «Девон» приехал с целым рядом новинок. Бренд представил новые масла для грузовой техники — линейки Extensive LD и Extensive LA. Также предприятие презентовало новые синтетические трансмиссионные масла ■



Rolf



Не менее ярко выступил на выставке бренд Rolf. В рамках специальной презентации компания представила новую линейку масел Ultra. В их основе — комбинация базовых масел с использованием двух самых передовых технологий: ПАО и GTL. По заверению производителя, состав масел новой линейки позволит им соперничать по качеству и физико-химическим показателям с флагманскими продуктами от мировых лидеров отрасли. В Rolf планируют занять нишу ушедших из России брендов Castrol, Mobil, Shell и Total.

По словам технических специалистов бренда, включение ПАО в состав масел новой линейки позволило снизить показатели температуры застывания масел на GTL-основе до минимальных значений. В частности, масло Rolf Ultra с популярным классом вязкости 5W-40 SP застывает при температуре -61°C , а его показатель MRV (динамическая вязкость при отрицательных температурах) составляет 19 100 сантипуаз, что в три раза лучше норматива.

Линейка новых масел Rolf доступна российским потребителям с сентября текущего года ■

Mitsubishi

Компания присутствует на рынке с 2002 года. Изначально масла бренда производились в Японии, но сейчас — уже в Сингапуре. В качестве базовых масел используются Exxon Mobil и SK Lubricants; присадки — от ведущих мировых поставщиков: Lubrizol, Infineum и Chevron.

Производственная линейка Mitsubishi достаточно широкая: промышленные масла, продукты для мотоциклов и снегоходов, большой ассортимент для легковых автомобилей.

В качестве одной из мер защиты от подделок в компании реализуют масло в металлических банках. Несмотря на то что основное направление — масла для японских автомобилей, у продукции бренда есть также официальные допуски Mercedes-Benz и Volkswagen.

Представители компании отметили, что, несмотря на сложности в логистических процессах, удешевление продукции и ее перенос на российские мощности не планируется ■



Enoc

Государственная корпорация из Объединенных Арабских Эмиратов с собственным производством является вертикально интегрированной компанией и занимается добычей нефти и ее переработкой. Бренд в нынешнем году дебютирует на российском рынке и предлагает линейку продуктов, которые имеют одобрения большого количества производителей.

Компания представляет в России все три линейки масел как для легковых машин, так и для коммерческого и промышленного транспорта. Масло позиционируется как «продукт премиального сегмента по доступным ценам».

Под брендом Enoc выпускаются продукты на основе собственных базовых масел; конечная продукция подходит для всех автомобилей, эксплуатируемых на территории России. В планах компании до конца года — «встать на полки» крупнейших магазинов и повысить узнаваемость бренда Enoc среди российских потребителей ■



Vitex



Компании в прошлом году исполнилось 30 лет. В ассортименте бренда — все типы продуктов, не считая авиационных масел. На выставке Vitex представил новые канистры, а также линейку трансмиссионных масел.

Производство бренда располагается в Дзержинске Нижегородской области. Vitex ориентируется как на владельцев частных легковых автомобилей, так и на рынок коммерческого грузового транспорта.

Основная задача бренда на ближайшее время — занять ниши не только в России, но и за рубежом. В частности, в компании отмечают возросший интерес к российским маслам со стороны клиентов из ближневосточных и африканских стран. Для этих потребителей в компании планируют более активно разрабатывать специализированные продукты и удовлетворять запросы всех партнеров, в том числе и из этих регионов ■

Lubrigard

Команда специалистов бренда занимается смазочными материалами уже более 25 лет. Ранее технические эксперты Lubrigard работали с крупными мировыми брендами. Сейчас эти же специалисты решили создать бренд премиальных смазочных материалов, и в частности — линейки Lubrigard Pro.

Эта линейка создается на четырех производственных площадках, три из них находятся в Шанхае, одна — в Стамбуле. Отличительная особенность бренда — российское позиционирование, но производство за рубежом, что позволяет компании получать официальные лицензии. Так, линейка Supreme получила лицензии по последней категории API SP. Это удалось сделать за счет того, что бренд использует присадки от мировых лидеров индустрии.

На выставке компания презентует собственный бренд. Для компании, как отмечают ее представители, важно «заявить о себе именно в премиальном сегменте и донести до потребителя, что Lubrigard имеет не просто соответствия, но и все официальные лицензии». В сегменте коммерческого транспорта компанией получены лицензии API CK-4 и API CI-4, что весьма важно для владельцев коммерческой техники, где риск ошибки и выбора некачественного масла очень велик ■



Fuchs

Компания существует с 1931 года, имеет более 40 заводов по всему миру, а также завод в Калуге. В течение 2022–2023 годов компания, по словам ее представителей, налаживала систему поставок в России, так как многие логистические цепочки были нарушены; главной же задачей было восстановить прежние объемы производства.

Сегодня в портфеле компании в России три линейки легкомоторных масел, а также линейка трансмиссионных масел. В компании отмечают, что ее приоритет — поддержание качества на европейском уровне. На данный момент Fuchs представляет продукты с международными одобрениями от OEM-производителей: GT1 flex 3, GT1 flex 23 и GT1 Pro C3.

Представители компании отмечают, что в сложившейся на российском рынке ситуации бороться в «дикорастущем» сегменте масел низшего ценового диапазона не имеет смысла, поэтому Fuchs планирует и дальше привлекать клиентов за счет поддержания качества на уровне мировых брендов. К примеру, трансмиссионные масла Titan ATF 6008 для «коробок» ZF, устанавливаемых на премиальные автомобили, предлагают не так много компаний, и для Fuchs главное — поддерживать качество именно этих продуктов, которые всегда будут иметь своего покупателя в России ■



ДИСК СЦЕПЛЕНИЯ

АРТ. 14-1601130

 ПРАМО



ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ЦЕНТРОВКИ

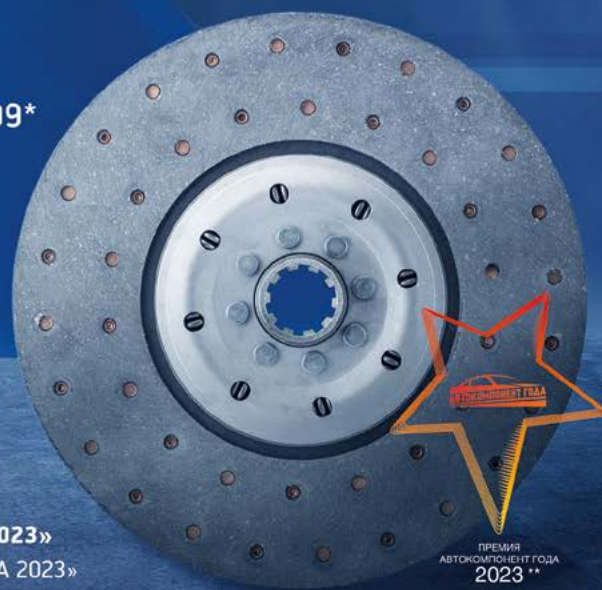


ДИСБАЛАНС И ТОРЦЕВОЕ БИЕНИЕ
В ПОЛНОМ СООТВЕТСТВИИ С ГОСТ Р 53409-2009*



3-Х СТУПЕНЧАТЫЙ КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА
ВЫПУСКАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ

Тел.: + 7 (495) 782-25-10
www.pramo.ru



*По результатам контрольного испытания дисков сцепления ведомых в Испытательном центре «АвтоТракторные Средства» и ООО «ПРОММАШ ТЕСТ»

**АРТ. 14-1601130 – победитель Национальной Премии «Автокомпонент года 2023» в номинации «СЦЕПЛЕНИЯ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ КОММЕРЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ ГОДА 2023»

ПРЕМИА
АВТОКОМПОНЕНТ ГОДА
2023 **

Fosser

В нынешнем году на MIMS приехал принадлежащий концерну Duran немецкий бренд Fosser с производственной площадкой в Германии. Продукция марки имеет все лицензии по API, ACEA и т. д. В качестве присадок используются материалы ведущих мировых производителей: Lubrizol и BASF. В России компания присутствует с 2022 года; ранее ее продукция поставлялась на наш рынок до 2014 года.

Моторные масла Fosser представлены как в среднем, так и в премиальном ценовом сегменте. В компании позиционируют производимые масла как конкурирующие с мировыми брендами, такими как Shell и Mobil. Ассортимент Fosser включает масла для легковых машин, а также продукцию для грузовых автомобилей и промышленной техники.

В планах компании на ближайшее время — нарастить продажи в сегменте грузовиков и спецтехники ■



Nestro Oil



Компания производит свою продукцию на крупнейшем заводе в Боснии и Герцеговине. В ассортименте бренда — масла как для легковых и грузовых автомобилей, так и промышленные масла. В общей сложности — более 250 видов различных наименований. Компания использует собственные базовые масла и присадки от ведущих мировых брендов. У бренда также есть собственный исследовательский центр, который контролирует качество продукции.

На российском рынке компания представлена относительно недавно, а активное продвижение в России началось буквально пару лет назад. В ближайших планах компании — увеличить узнаваемость бренда в РФ и завоевать доверие российского потребителя качественными продуктами и широким ассортиментом товаров, отмечают представители Nestro ■

Tauberg

Компания, представляющая Нидерланды, присутствует на рынке уже четыре года. Производит она профессиональную линейку масел, ориентированную на станции технического обслуживания. Присадки в продуктах бренда используются как американские, так и европейские, и британские. Центральный склад компании в РФ находится в Новосибирске. В ассортименте бренда есть масла как для легковых машин, так и для грузовой техники.

В компании отмечают, что, несмотря на засилье отечественных брендов, у российского потребителя также востребованы европейские масла, так что определенная доля рынка у них все равно остается. В ближайших планах — открытие компанией представительства в Москве с целью обеспечить спрос потребителей из Центральной России ■



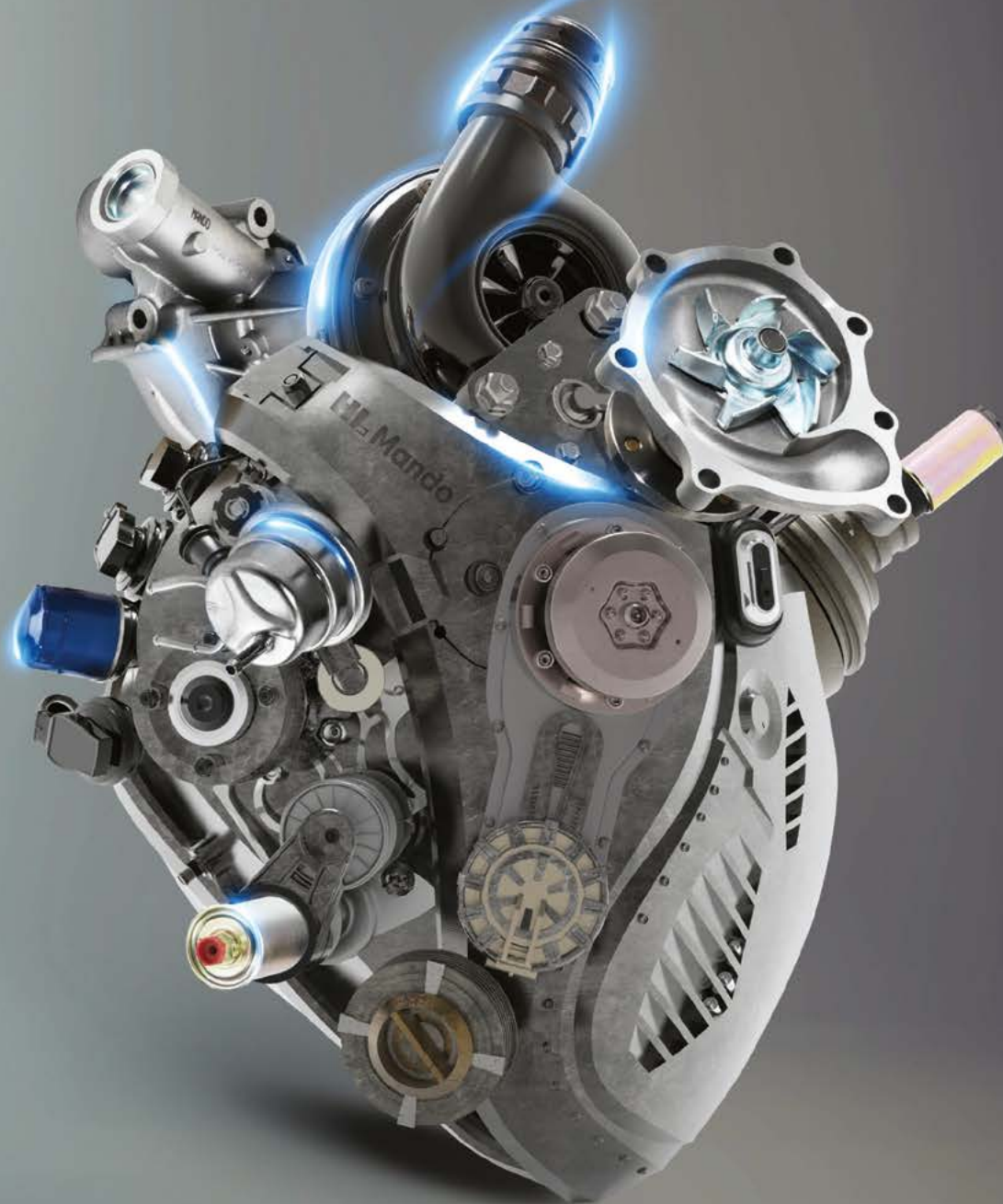
Каков итог?

Выставка MIMS Automobility Moscow 2023 в очередной раз подтвердила, что российский рынок не просто не останется без качественного моторного масла, но еще и прирастет несколькими десятками весьма крупных брендов. Многие из них все еще опираются на европейские стандарты, а часть так и вовсе не намерена отказываться ни от базовых масел из Европы, ни от присадок от мировых брендов.

Кроме того, как выяснилось, в России еще присутствует множество европейских брендов, предлагающих вполне качественную продукцию, которые не собираются прекращать свой бизнес в России. Так что тем, кто заботится о качественном моторном масле в своем автомобиле, можно не беспокоиться: им будет из чего выбрать!

С любовью к оригиналу

Являясь одним из ведущих в мире производителей запасных частей и технологий, HL Mando предлагает свой опыт и широкий ассортимент запасных частей для технического обслуживания на вторичном рынке. Выбирая HL Mando, прояви свою любовь к автомобилю с помощью оригинальных автокомпонентов.





ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ



Журнал «Движок» узнал у технических специалистов бренда CTR, почему лишь немногие из производителей автозапчастей выпускают тормозные колодки, каким требованиям должны соответствовать эти детали, как подобрать колодки для конкретной модели автомобиля и не столкнуться с контрафактом. Все подробности — в нашем материале.

Требования к тормозным колодкам

Главная задача колодок — эффективно снижать скорость автомобиля. При этом работают они в весьма сложных условиях: на них попадают пыль, грязь, вода и дорожные реагенты. В момент торможения фрикционная накладка сжимается с очень большой силой, выделяющееся при торможении тепло за несколько секунд поднимает температуру колодки на сотни градусов, после чего она либо медленно остывает в суппорте, пока автомобиль стоит, либо быстро охлаждается набегающим потоком воздуха, если машина движется.

В каких бы условиях ни находилась колодка, она должна выдерживать высокое давление поршня, прижимающего ее к диску, обладая при этом прочностью к сдвигу; иметь высокий коэффициент трения в паре со стальным тормозным диском; сохранять

ключевые характеристики при работе в разных условиях — на разных скоростях, с разной нагрузкой, в условиях высокой влажности и т. п.; медленно изнашиваться и не «грызть» тормозной диск; не издавать шум и не выделять много пыли при торможении.

К тормозным колодкам предъявляется также ряд требований технологического (производство тормозных колодок должно быть конкурентоспособным) и экологического (продукт должен отвечать национальным и международным стандартам безопасности) характера.

Изготовление современных тормозных колодок, таким образом, — процесс сложный, и осилить его могут лишь предприятия, имеющие необходимые для этого компетенции и ресурсы. Производителей колодок в мире очень немного, и компания CTR входит в их число. Самое сложное в разработке и производстве колодок — подбор состава фрикционной смеси, которая удовлетворяла бы всем требованиям.

Как их правильно подобрать и не нарваться на подделку?

Ее рецептуру все производители держат в секрете.

Особенности разных колодок

В зависимости от конструкции автомобиля за распределение тормозных сил между передней





и задней осями отвечает регулятор тормозных сил, или АБС. Кроме того, передние тормозные колодки дискового тормоза больше по размеру, чем задние, так как в момент торможения они рассеивают больше тепловой энергии. Передние и задние колодки дискового тормоза обычно не взаимозаменяемы — их подбирают и покупают отдельно.

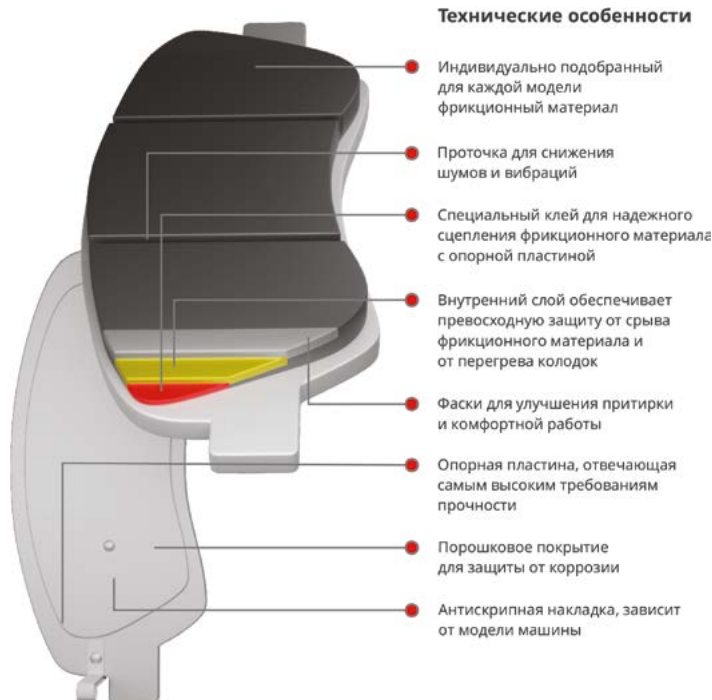
В некоторых моделях автомобилей используют другое техническое решение: на переднюю ось устанавливают дисковые тормоза, а на заднюю — барабанные. Считается, что барабанные тормоза менее эффективны, чем дисковые, однако для задней оси их достаточно.

Отраслевые стандарты

Поскольку тормозные колодки — ключевой компонент тормозной системы автомобиля и от них напрямую зависит безопасность на дорогах, требования к ним закреплены в ряде отраслевых стандартов.

Российский ГОСТ Р 50507-93 «Изделия фрикционные тормозные. Общие технические требования» устанавливает требования к надежности, безопасности, экологичности, маркировке, упаковке, транспортировке и хранению тормозных колодок и других фрикционных изделий для тормозных механизмов. Также стандарт регламентирует методы испытаний и измерений.

Европейский стандарт ECE R90 формулирует требования к колодкам совсем по-другому: соответствие конкретному стандарту R90 означает, что ее фрикционные характеристики не отличаются от оригинальной больше, чем на 15%. То есть она



обеспечивает такое же торможение, как и оригинальная деталь, — не лучше и не хуже.

Колодки производства CTR с 2022 года сертифицируют по стандарту ECE. Информация о сертификации конкретных артикулов указана в карточке товара



в каталоге на вкладке «Подробные сведения о продукте».

Как выбрать тормозные колодки?

По словам специалистов CTR, для большинства автолюбителей стандартная рекомендация — устанавливать колодки, предусмотренные изготовителем автомобиля.

В каталоге CTR на сегодняшний день свыше 1500 артикулов тормозных колодок, но в Россию поставляются пока только 575 из них. В онлайн-каталоге бренда нужные для конкретного автомобиля детали можно найти двумя способами: по марке, модели и году выпуска автомобиля, а также по номеру оригинальной детали.

Самым правильным, быстрым и надежным вариантом специалисты CTR называют поиск

по номеру оригинальной детали, который, в свою очередь, можно узнать по VIN-номеру автомобиля. Если поиск по OE-номеру не дал результатов — значит, в ассортименте продукции CTR таких колодок пока нет. В процессе поиска колодок по марке и модели автомобиля следует убедиться, что в карточке товара на вкладке «Информация о номере OE» указан оригинальный номер детали, соответствующий вашему автомобилю (по VIN).

Зная артикул CTR, можно искать деталь в магазинах запчастей — через каталог бренда купить деталь не получится: он служит только для получения информации о характеристиках и артикулах выпускаемых запчастей.

Как обезопасить себя от подделок?

Чтобы не столкнуться с проблемой контрафакта или не нарваться на откровенную подделку, в CTR рекомендуют покупателям приобретать колодки у дилеров бренда или в авторизованных сервисных центрах, адреса которых есть на официальном сайте производителя в разделе «Где купить». Также продукцию CTR можно найти на маркетплейсах и в интернет-магазинах.

А на вопрос о том, как отличить поддельную деталь от фирменной, специалисты корейского бренда не отвечают принципиально — ни публично, ни в формате off-the-record: раскрывать все способы защиты от подделки, по их словам, нельзя, чтобы этой информацией не воспользовались мошенники.



Comtrans 2023: «ТК-Лидер» представила китайские полуприцепы с импортной начинкой

Совместное российско-китайское предприятие презентовало на московской выставке сразу несколько моделей полуприцепов, в которых используются компоненты всемирно известных компаний.

Напомним, что компания сотрудничает со множеством производителей коммерческой техники с упором на китайскую спецтехнику, которую, по мнению представителей «ТК-Лидер», отличается наилучшее соотношение цены и качества.

Техника, которая реализуется в России, специально адаптирована к нашим условиям:

утепленная кабина, усиленные подвеска, мосты и рама. Как раз такую новинку компания представила на выставке Comtrans 2023.

У новых шторных полуприцепов китайского производства — всем знакомая и уже проверенная начинка от мировых брендов. В частности, речь идет о мостах компании SAF, тормозной системе Wabco и холодильной установке Vector ■



«Соллерс» перезапустит бывшую площадку Isuzu

Компания «Соллерс» объявила о предстоящем перезапуске бывшей площадки Isuzu (сейчас — «Соллерс Комтранс») в конце текущего года.

«Соллерс» также планирует представить в декабре линейку автомобилей, произведенных на предприятии в Ульяновске. Выпущенные автомобили помогут сохранить рыночную долю, ранее принадлежавшую Isuzu в России.

Об этом агентству ТАСС рассказала заместитель гендиректора «Соллерс» Зоя Каика. В 2006 году, как отмечает «Автостат», в России была открыта производственная площадка по сборке грузовых автомобилей Isuzu, где с 2014 года осуществлялось полномасштабное производство.

В 2023 году компания «Соллерс» приобрела 100% долей АО «Исузу Рус», вследствие чего Isuzu покинул российский рынок ■

Trialli расширил фирменный ассортимент запчастей для грузовиков

Бренд Trialli сообщил о расширении фирменного ассортимента в товарных группах «Комплекты сцепления», «Ведомые и нажимные диски сцепления» для грузовых автомобилей.

Фирменную линейку запчастей, как сообщает пресс-служба бренда, дополнили в общей сложности семь новых артикулов. В продажу поступили три артикула комплектов сцепления с муфтой для тягачей Scania G 400 / P 400 / R400 (03). Стоимость комплекта — от 94 340 до 101 500 рублей.

Среди других новинок для Scania G 400 / P 400 / R400 (03-) — три артикула ведомых дисков сцепления, цена на которые начинается с 19 200 и заканчивается 23 000 рублей. Кроме того, ассортимент Trialli увеличился на один артикул нажимного диска сцепления для уже названных моделей Scania.

Розничная цена новинки — 32 200 рублей ■

LUZAR разработал радиаторы охлаждения для Hino 300

Бренд LUZAR расширяет на российском рынке ассортимент радиаторов охлаждения для грузовиков японской марки Hino.

Фирменное наименование: LRc 1988.

OEM: 1640058701/1640058700/1640058740/1640078850.

Предназначен для автомобилей: Hino 300 (Dutro) (08-) с двигателем 4.0D.

Технические характеристики: размер сердцевины — 535 x 568 x 40 мм; тип радиатора — алюминиевый с паяной сердцевиной.

Розничная цена — 16 380 рублей ■



Comtrans 2023: КАМАЗ показал коробки передач для грузовиков К5

Камский автозавод представил на прошедшей в Москве выставке Comtrans автоматизированные коробки передач, локализованные в России.

Обе коробки, как сообщили «Движку» представители предприятия, предназначены для камских автомобилей поколения К5 и являются своего рода наследством от партнерства с концерном ZF.

В частности, 9-ступенчатая трансмиссия A1310TO представляет собой модернизированный вариант КП Ecomid. Коробка рассчитана на передачу крутящего момента до 1300 Нм и предназначена, главным образом, для применения на магистральных тягачах.

Вторая коробка – 9-ступенчатая A2520TO – способна, в свою очередь, переваривать крутящий момент до 2500 Нм. Трансмиссия предназначена для установки на тяжелые грузовики.

В серийное производство новые автоматизированные коробки передач будут запущены в 2024 году. Выпуск трансмиссий планируется организовать на мощностях СП «ЦФ Кама», контроль над которым перешел к КАМАЗу после ухода концерна ZF с российского рынка.

Как сообщил журналистам на пресс-конференции, прошедшей в рамках выставки Comtrans 2023, генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, в наиболее сложный период, в 2022 году, предприятию помогла принятая несколько лет назад стратегия, направленная на повышение степени локализации производства основных узлов, агрегатов и компонентов: «С уходом зарубежных партнеров мы получили не только производственные мощности, но и компетенции, необходимые в производстве автокомпонентов» ■



Comtrans 2023: «Урал» представил предсерийные мосты для большегрузов

Автомобильный завод «Урал» представил на прошедшей в Москве выставке Comtrans 2023 мосты собственной разработки, практически готовые к серийному производству.

Узлы, как сообщает пресс-служба предприятия, предназначены для установки на грузовые автомобили полной массой до 35 тонн. Допустимая нагрузка на передний мост – до 9 тонн, на заднюю тележку – до 13 тонн.

Кинематическая схема всех мостов – центральная главная передача с конической парой шестерен и колесный планетарный редуктор с пятью сателлитами. Узлы рассчитаны на эксплуатацию при температурах от –50 до +50 °С.

Как сообщил «Движку» представитель завода «Урал», мосты, представленные на выставке, уже практически готовы к серийному производству. Их массовый выпуск должен быть запущен в течение 2024 года ■

Запчасти ГАЗ и g-part стали доступны на маркетплейсах

Группа компаний «Современные транспортные технологии» объявила о старте продаж оригинальных запчастей ГАЗ и g-part в интернет-магазинах Exist, «ПартКом» и «Автопитей».

На каждой из площадок, как сообщает пресс-служба группы компаний, представлено более 600 позиций. В ассортименте продукции g-part – крестовины карданного вала, сайлентблоки, ремни генератора, натяжные ролики, фильтры, детали ходовой части и силового агрегата и др.

«Мы расширяем ассортимент доступных комплектующих и выходим на новые торговые площадки. Ранее наши запчасти стали доступны на Ozon, Wildberries, Яндекс.Маркете, СберМегаМаркете, а теперь они появились и на профильных маркетплейсах для автомобилистов. Все это делается с целью предоставления комфортных условий покупки и обеспечения потребителей качественными товарами», – отметил директор по продажам запасных частей ГК «СТТ» Василий Плетников.

Доставка запчастей ГАЗ и g-part, как отмечают представители группы компаний, осуществляется ежедневно ■



В России станут доступны полуприцепы Yildiz Treyler

Турецкий бренд прицепной техники Yildiz Treyler объявил о выходе на российский рынок коммерческого транспорта.

Официальным дистрибьютором техники турецкой марки в России стало ООО «Йылдыз Рус»; его генеральным директором назначена Раиса Лежелекова, ранее работавшая в российских представительствах Shmitz Cargobull и MAN Truck & Bus.

Турецкая компания, как сообщает ее пресс-служба, станет поставлять на российский рынок рефрижераторные прицепы и полуприцепы марки Yildiz Treyler.

В первые годы работы в России компания намерена сконцентрироваться на «стратегии развития продуктового портфеля, организации прямых продаж и профессиональной коммуникации с клиентами, выстраивании сервисного и гарантийного обслуживания техники, а также налаживании поставок запасных частей», отмечается в заявлении «Йылдыз Рус».

В частности, в планах компании — открытие центрального склада запасных частей и формирование сети сервисных центров. На российский рынок будет поставляться широкая номенклатура наиболее востребованных деталей и компонентов от ведущих производителей.

«Yildiz в России — молодая компания с характером стартапа и богатыми традициями торговой марки Yildiz Treyler. Мы собрали команду профессионалов с более чем 15-летним опытом работы на рынке коммерческого транспорта, с сильной экспертизой и компетенциями в сегменте прицепов и полуприцепов. Такое сочетание становится решающим для создания нового ценностного предложения, комплексных решений для российских транспортных компаний и важным шагом на пути к лидерству. Наша задача — стать надежным партнером для всех участников и инновационным игроком рынка коммерческого транспорта в России», — отметила Раиса Лежелекова ■



Comtrans 2023: ЯМЗ представил новые двигатели

Ярославский моторный завод «Автодизель» продемонстрировал на выставке Comtrans 2023 три новых двигателя.

Главными новинками выставки от «Автодизеля» стали 4-цилиндровый мотор ЯМЗ-535 и рядные 6-цилиндровые ЯМЗ-537 CNG и ЯМЗ-770. Первый, как сообщает пресс-служба завода, представляет собой турбодизель с увеличенным по сравнению с серийными моторами ЯМЗ-534 рабочим объемом: 5,1 литра против прежних 4,4 литра.

В конструкции мотора применен топливный насос производства ЯЗДА; система подачи топлива — аккумуляторного типа, с микропроцессорным управлением. Экологический класс двигателя — 5; для достижения соответствующих показателей применена система очистки отработавших газов SCR.

Мотор ЯМЗ-537 CNG работает на сжатом природном газе. Рабочий объем двигателя в сравнении с мотором ЯМЗ-536 увеличен с 6,6 до 7,7 литра; степень сжатия снижена до 11. Мотор оснащен принудительным искровым зажиганием и системой распределенного впрыска газа с электронным управлением. Двигатели семейства ЯМЗ-537 CNG развивают мощность от 210 до 300 л.с. и максимальный крутящий момент от 830 до 1250 Нм.

Моторы новой линейки ЯМЗ-770, в свою очередь, покрывают более широкий диапазон мощности: от 360 до 620 л.с. (максимальный крутящий момент — от 2200 до 2550 Нм). Рассчитаны они, главным образом, на тяжелые грузовики. Блок и головка цилиндров этих двигателей — чугунные, поршни могут быть как алюминиевыми (в версиях до 550 л.с.), так и стальными (в модификациях до 620 сил). Моторы соответствуют экологическому классу «Евро-5». Двигатели «770-го» семейства, как сообщают представители ЯМЗ, в настоящее время готовятся к серийному производству и проходят стендовые испытания.

Помимо двигателей, завод «Автодизель» представил на Comtrans 9-ступенчатую коробку передач ЯМЗ-1309, рассчитанную на передачу крутящего момента до 1372 Нм. Коробка, как заявляет производитель, обладает рядом улучшенных характеристик по сравнению с предыдущими моделями. Собственный вес КП снижен до 332 кг; уровень шума при ее работе не превышает 88 дБА; усилия на рычаге переключения передач снижены в два раза. Коробка может работать в паре как с рядными, так и V-образными двигателями и применяться на капотных и бескапотных автомобилях ■



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





Компас 5

В начале сентября, буквально накануне открытия выставки Comtrans 2023, на Дмитровском автополигоне состоялась масштабная презентация нового семейства среднетоннажников «КАМАЗ Компас», которую организовала компания «Тракс Восток Рус». Обозреватель «Движка», побывавший на мероприятии, «пощупал» новинки живьем и оценил ездовые качества некоторых из них.



**В среднем
весе**



Николай Мордовцев

Локализация или бедж-инжиниринг?

Конечно, сейчас все три новые модели «Компасов» («Компас 5», «Компас 9» и «Компас 12») мало чем отличаются от аналогичных грузовиков JAC Motors. И наиболее ретивые критики продукции Камского автозавода наверняка начнут слагать «сагу» об элементарном фейслифтинге «китайцев», о «прикручивании своего логотипа», о якобы невозможности придумать и сделать в Набережных Челнах что-то свое.

Сразу отметим: такая «отверточная» сборка грузовиков «из контейнера» — временное решение. Это реальная возможность сохранить бывшее сборочное

производство Daimler в Челнах, где с 2010 года выпускали тяжелые грузовики Mercedes-Benz, а также среднетоннажники Mitsubishi Fuso Canter. Возможность сохранить коллектив завода. Между прочим, за время его работы изготовлено 42,3 тыс. грузовиков. Сейчас именно там находится сборочный конвейер «Компасов».



Постепенно, с развитием локализации агрегатов и компонентов, автомобили семейства «Компас» станут российскими. А пока «Компасы» — это действительно копии машин JAC. Но копии лицензионные, с возможностью модернизировать автомобили так, как челнинские инженеры сочтут нужным с точки зрения эксплуатации машин в России.

Из истории вопроса

В том, что Камский автозавод расширяет свою гамму грузовиков новой линейкой «Компасов», нет ничего удивительного. Фактически это обычная практика среди европейских автозаводов — выпускать и среднетоннажники, и тяжелые грузовики вплоть до четырехосников полной массой 41 тонна. А если взять в качестве примера Daimler,

то туда же можно добавить и линейку LCV с полной массой от 2,5 тонны.

Еще в 2003 году в Челнах началось мелкосерийное производство среднетоннажников КАМАЗ-4307 и КАМАЗ-4308. Однако широкое применение узлов и агрегатов от КАМАЗ-5320 (кроме двигателей Cummins ISB) привело к избыточно высокой снаряженной массе этих грузовиков. У КАМАЗ-4307 полная масса была ограничена 10 тоннами, и при снаряженной массе 4,6 тонны грузоподъемность составляла только 3,4 тонны. У «4308» полная масса — 11 990 кг, грузоподъемность — 5,7 или 6,7 тонны с надстройкой, снаряженная масса — около 6,1 тонны.

Значительно более удачные весовые характеристики были у Mitsubishi Fuso Canter. Напом-



ним, что в Татарстане собирали Canter в двух вариантах полной массы: 8,5 тонны — это, можно сказать, «тяжелый», шасси которого рассчитано на 6 тонн груза и более легкий пятитонный полной массой 7,5 тонны. Важный момент: локализация Fuso Canter в Челнах была практически нулевой и не имела перспектив.

«Компас» же — целое семейство грузовиков полной массой от 3,5 до 12 тонн, а это как минимум три абсолютно разных автомобиля. Что интересно, все «Компасы» носят тот же камазовский индекс 4308, но с дополнительными цифрами, зависящими от конкретики модели. «Средний брат» — «Компас 9»,

или КАМАЗ-43089-33411, — имеет полную массу 9500 кг, а снаряженную — от 3040 до 3290 кг. Самый тяжелый — «Компас 12», или КАМАЗ-43082-38511: его полная масса составляет 11 990 кг, то есть он проходит под запрещающие 12-тонные знаки и ему не страшен «Платон». Снаряженная масса шасси — от 4030 до 4230 кг, грузоподъемность — без малого 8 тонн. То есть по «культуре веса» новые челнинские среднетоннажники вполне сопоставимы с Fuso Canter.

У «Компас 5» (КАМАЗ-43085-33111) декларируется полная масса 3,5 тонны, но в буклетах к новому LCV не указывается сна-

ряженная масса. И это неспроста. Если вспомнить, что писали два года назад в профильных изданиях («Компас» — убийца «ГАЗели!»), то теперь можно сказать, что новый LCV из Челнов будет в первую очередь «убивать» тяжелую «ГАЗель Next 4,6». Хотя нанесет тяжелые ранения и обычной «ГАЗели Next» полной массой 3500 кг. То есть «Компас 5» — грузовик, рассчитанный на груз более чем 1,5 тонны. Это сразу видно и по подвеске, и по раме, и по мостам. Для любителей перегруза — очень интересный грузовик!

Почему в документах указано 3,5 тонны, а не 5 тонн? По той же причине, по которой у Горьковского автозавода получился

«Соболь NN» полной массой 2,5 тонны и с официальной грузоподъемностью около 150 кг. Такие нынче особенности сертификации грузовиков в России...

Кстати, по ОТТС все три модели «Компаса» не предназначены для эксплуатации в составе автопоезда. По большому счету, это жирный минус к их потенциальным возможностям. Однако есть и плюс. При нынешней ситуации с дефицитом водителей «Компасы» без хозяина не останутся — для управления даже 12-тонным грузовиком достаточно широко распространенной категории «С». Кроме того, российские компании — производители надстроек начинают самостоятельно дооснащать и сертифицировать «Компасы» для работы с прицепом. И наиболее интересным здесь получится «Компас 12», хотя понятно, что такой автопоезд предпочтителен под легкие объемные грузы.

Возможны варианты

У «девятки», и у «Компаса 12», — по три варианта колесной базы. У «Компаса 9» — 3365, 3845 и 4475 мм; на наиболее длинную версию легко монтируется 6-метровые надстройки. У «Компаса 12» колесная база может составлять 3845, 4700 и 5300 мм; здесь шасси в предельных габаритах длины получается без малого 9 метров. Причем это рамы без удлиняющих вставок в лонжероны.

Легкий «Компас 5» выпускается с одной базой — 3365 мм, но у него общая длина шасси — почти 6 метров. В такой габарит элементарно помещаются фургоны или бортовые платформы длиной 4-4,5 метра. А на выстав-





Все тестовые «Компасы» оказались вполне удобны внутри — даже младший «пятый». Рулевая колонка регулируется по высоте и углу наклона. Диапазона регулировки водительского кресла достаточно даже высоко-рослому водителю

ке Comtrans показали «Компас 5» с длиннющей платформой эвакуатора — там вообще метров пять с половиной...

Повторимся: эти три «Компаса» — совершенно разные машины. У них свои рамы, рессоры, шины и мосты. К примеру, у «Компаса 5» и «Компаса 9» все рессоры — на необслуживаемых сайлентблоках, тогда как у «Компаса 12» рессорные пальцы придется шприцевать. Это дополнительные 12 точек смазки. У легкого «Компаса 5» крепление колес — на пяти шпильках, у «девятки» шесть шпилек, у «Компаса 12» диски крепятся на восьми шпильках. Что важно — везде крепление по стандарту ISO, без футорок.

На «больших» «Компасах» тормоза барабанные, с пневмоприводом и надежными энергоаккумуляторами на стояночном тормозе. У «Компаса 5» гидропривод с вакуумным усилителем между педалью и главным цилиндром, дисковые тормоза спереди, стояночный тормоз — барабанный на вторичном вале коробки. То есть по тормозам «Компас 9» и «Компас 12» лучше, чем Fuso Canter и модели Hyundai, благодаря пневмоприводу. А «Компас 5» вполне сопоставим с «ГАЗелью Бизнес» и явно



лучше полностью «барабанных» «японцев».

Кроме того, на всех «Компасах» на выпускной системе двигателей установлена заслонка, которая работает как вспомогательный моторный тормоз. Это, конечно, не компрессионный моторный тормоз типа VEB и не трансмиссионный ретардер ZF, но колодки бережет.

Три машины, а моторов — только два. На тяжелых «Компасах» стоит один и тот же Cummins ISF 3.8, но в двух вариантах отдачи: 152 л.с., 491 Нм на «Компасе 9» и 166 л.с., 592 Нм на «Компасе 12». Немного... Особенно для 12-тонника. Но около 15 л.с.

на тонну полной массы все же набирается.

Важно еще понимать, что Cummins ISF 3.8 при одинаковых буквах в обозначении — совсем не тот Cummins ISF 2.8, что ставится на «ГАЗели». И разница не только в поршнях и коленвале, которые дают дополнительный литр объема. У ISF 3.8 привод ГРМ осуществляется шестернями, а не цепью, — так надежнее. Конструктивно этот мотор ближе к вполне серьезным сериям B и ISB. Ресурс у этого турбодизеля должен быть хорошим — явно больше 500 тыс. км.

На маленьком «Компасе» стоит неизвестный у нас пока

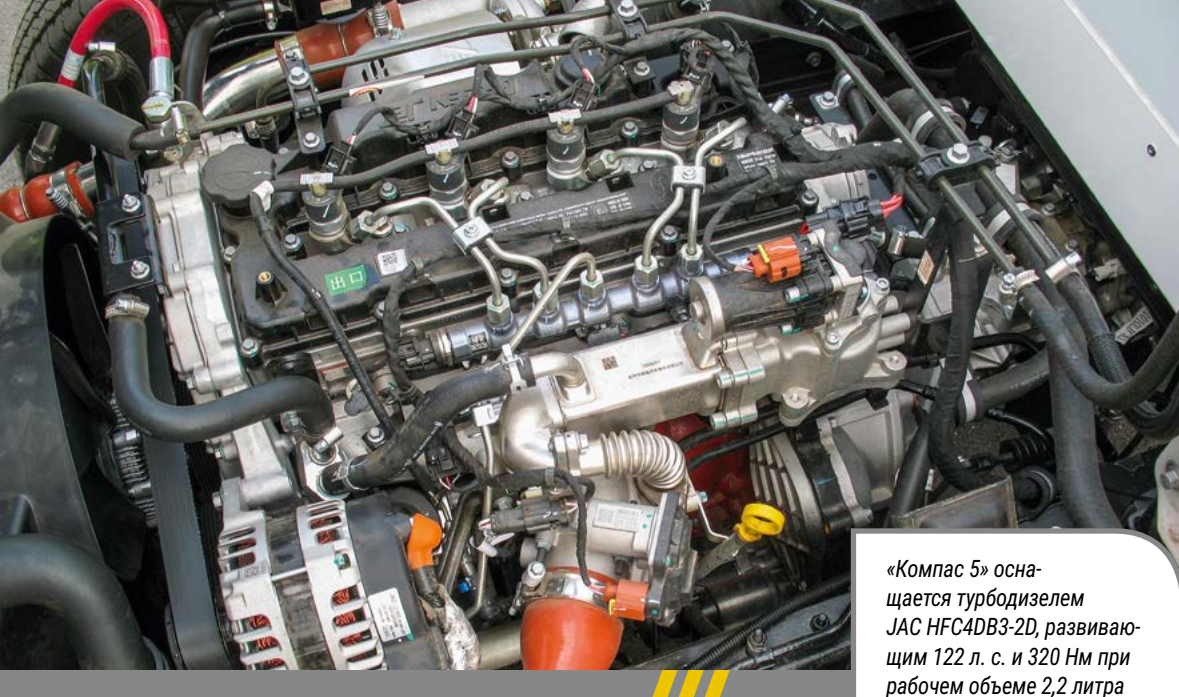
дизель JAC HFC4DB3-2D рабочим объемом 2,2 литра, развивающий 122 л.с. и 320 Нм. Он одного семейства с тем, что теперь применяют на Sollers Atlant, но там стоит мотор объемом 1,9 литра JAC HFC4DB1-2D, который выдает 139 л.с. и 310 Нм. Мотор на «Компасе», получается, менее форсирован — сознательно «задушен» заводом. Обратите внимание: разница в обозначении моторов — в одну цифру: 3 или 1.

Из особенностей конструкции JAC HFC4DB3-2D на 2,2 литра можно отметить негильзованный чугунный блок, алюминиевую головку, четыре клапана на цилиндр, два распредвала в головке с приводом цепью от носка коленвала. Цепь привода ГРМ спереди лучше, чем цепь сзади, как на Cummins ISF 2.8, — ремонтировать легче. На всех моторах «Компасов» применяется топливная система Common Rail, но с разной системой нейтрализации выхлопных газов под нормы «Евро-5». На Cummins ISF 3.8 — по технологии SCR с AdBlue, то есть с мочевиной, а на маленьком JAC — рециркуляция EGR. И везде стоят сажевые фильтры.

На легкие «Компасы» ставят 5-ступенчатые коробки передач, а на «Компас 9» и «Компас 12» — 6-ступенчатые. Высшая передача у всех коробок — повышающая, управление коробками — на тронках. Кстати, многие журналисты жаловались после тест-драйва на нечеткое переключение у «шестиступок». На самом деле к этим коробкам надо просто немного привыкнуть: у них большой ход рычага при переключении. На КП обязательно есть лючок для отбора мощности под гидронасосы надстроек. Поэтому неудивительно, что на выставке Comtrans был представлен даже «Компас»-самосвал!..

Кабинет для водителя

Кабины новых машин — с двумя вариантами ширины: узкая, с внешней шириной 1725 мм у «Компаса 5» и широкая (1995 мм) для «Компаса 9» и «Компаса 12». Для сравнения: внешняя ширина кабины обычной «ГАЗели» — 2030 мм, кабины КАМАЗ-5320 и КАМАЗ-5490



«Компас 5» оснащается турбодизелем JAC HFC4DB3-2D, развивающим 122 л. с. и 320 Нм при рабочем объеме 2,2 литра

имеют ширину 2300 мм. Изучать родословную этих кабин JAC Motors сейчас бесполезно; скорее всего, это что-то японское.

При этом все кабины считаются трехместными. Кроме короткой «дневной» кабины есть и полуторная — на основе широкой. Здесь задняя стенка сдвинута назад, а за дверьми, в боковых панелях, расположены окна. Конечно, особой роскоши в размещении на спальном полке размером 1740 x 400 мм добиться сложно, но это лучше, чем вообще без нее.

Замерив внутреннюю ширину по стеклам дверей, нам удалось измерить 163 см у «Компаса 5» и 190 см на широкой кабине.

Длина от лобового стекла в районе панели приборов до задней стенки — 138 см у дневных кабин и 183 см у кабин со «спальни-

ком». Высота от пола до потолка — 140 см. Дверные проемы и сами двери у всех кабин одинаковые, но панели, задающие ширину кабин, — оригинальные. Это фасад, пол, крыша. Из-за разного размера колес и разной ширины мостов по-разному оформлены арки кабины и подножки.

Сидеть за рулем вполне удобно даже в кабине «Компаса 5», и это при росте 187 см. Есть регулировка рулевой колонки по высоте и углу наклона. Диапазон регулировки водительского кресла тоже достаточно, само сиденье вполне удобное, средней жесткости. По материалам интерьера — примерно тот же уровень, как у Fuso Canter и машин марки Hyundai, а также у «ГАЗелей». Есть различные ниши для мелочевки, раскладывающаяся спинка-стол для среднего сиденья и удобные

полочки над лобовым стеклом. Причем все панели интерьера — с логотипами JAC. Внутренние шумы и скрипы при движении — из разряда «не тревожат».

Локализация — ближайшая сверхзадача

Естественно, локализация «Компасов» началась с «фасада» и кнопки сигнала на руле. Сразу же изменили панель облицовки, бампер, блок-фары — они не имеют ничего общего с аналогичными грузовиками JAC. Все надстройки на тест-драйве и на выставке Comtrans 2023 — тоже отечественные.

Снова разочаруем «жестких» критиков КАМАЗа — кабину уже сейчас сваривают и окрашивают в Челнах, на «старом» производстве. Причем кабины там

сваривают роботы, окраска тоже полностью автоматизирована, есть катафорезное грунтование с полным погружением кабины в череду ванн. Катафорез и электроосаждение грунта существенно повышают коррозионную стойкость кабины.

Штамповка пока — из КНР, но в соседней с Челнами Елабуге с лета 2014 года работает ООО «Джошкунуз Алабуга», первоначально ориентированное на выпуск кузовных деталей для Ford Transit российской сборки. В ближайшее время планируется перевести производство кабин «Компасов» на новый завод каркасов, который построили под флагманские кабины КАМАЗ-54901 и Mercedes-Benz Actros челнинской сборки. Там локализация будет еще глубже.

Пока с дальнейшей локализацией хуже всего у «Компаса 5»: настолько этот грузовик выбивается из обычной камазовской производственной линейки. Motor JAC HFC4DB3-2D объемом 2,2 литра теперь называется КАМАЗ 580.10-120, но для его освоения нужно организовывать особое моторное направление. То же самое — с коробкой и мостами: при небольших объемах сборки дешевле и проще закупать их у JAC Motors.

В общем, «российским» машинам семейства «Компас» не хватает еще много чего российского. Как будет проходить их дальнейшая локализация, скоро увидим!..





В Москве, в ЦВК «Экспоцентр», прошла очередная выставка коммерческого транспорта, к тому же не последняя. На этот раз — Comtrans 2023. Обозреватель «Движка», работавший на выставке, подводит ее итоги, называет главные новинки и задается вопросом: нужно ли проводить череду мероприятий схожей направленности, но подготовленных разными организаторами? Все подробности — в нашем материале.



Сергей Жуков

Пережиток или право на жизнь?

Comtrans 2023

Эхо «лихих» 90-х

Прежде чем остановиться на знаковых экспонатах выставки — два небольших комментария. Выставочный бизнес в нашей стране уже в который раз столкнулся с ситуацией, когда в один год разные организаторы проводят сразу несколько однотипных мероприятий. У нас все настолько хорошо, что деньги девать некуда? Вспомните начало 90-х, когда «поляну» делили MIMS и РМАС. Тогда хватило здравого смысла, чтобы развести мероприятия как по срокам проведения, так и по направленности.

Если взглянуть на зарубежный опыт проведения выставок, посвященных коммерческому транспорту, то окажется, что в Европе (при значительно лучшей ситуации на рынке) такие форумы проводятся раз в два года. Взять, к примеру, выставку в Ганновере или автобусный салон в Брюсселе. А что касается строительной и специальной техники, то в Мюнхен экспоненты и вовсе съезжаются раз в три года. Может,

и нам следовало бы найти некий компромисс и поберечь деньги хотя бы отечественных производителей, пока те сводят концы с концами?

Второй момент. Да, рынок коммерческого транспорта постепенно оживляется. И это немного греет душу. Так, по итогам 8 месяцев текущего

года рынок грузовиков вырос на 81,4% по отношению к прошлому году. Огорчает другое: доля отечественных машин в данном сегменте постоянно сокращается. Сейчас она составляет только 30,2%. Автомобильный завод «Урал» и вовсе пока не вышел из пике (–33,8%). Львиная доля рынка перепала китайским

брендам: сейчас она составляет уже 59,6%, причем тенденция к ее росту сохраняется. Организация параллельного импорта европейских грузовиков также заявила о себе: идет небольшой, но все же рост продаж. Правда, пока это всего около 4%, однако лиха беда начало.

Рынок LCV восстанавливается пока не столь динамично. По итогам 8 месяцев рост составил всего 9,6%. Отечественным производителям ГАЗу и УАЗу пока удастся удерживать главенствующую роль (84,9%), а вот АвтоВАЗ в силу ряда причин просто не в состоянии работать в данном сегменте должным образом. Вместе с тем выставка показала, что натиск со стороны китайских брендов усиливается и на этом направлении. Масла в огонь подливают отечественные производители специального подвижного состава на базе LCV: для загрузки своих производств они просто вынуждены прибегать к использованию шасси китайских брендов. Это камень в огород «Промтех», но о нем ниже.

Нельзя не сказать пару слов на злобу дня. Статистика — вещь упрямая. Однако некоторые из принятых нынче способов





подсчета рождают в памяти знаменитую цитату из Марка Твена (про ложь, наглую ложь и статистику). Выпускаемые в Елабуге с весьма высокой долей локализации фургоны Ford Transit никому и в голову не приходило зачислять в копилку российского автопрома. После начала сборки «заместителей» JAC Sunray под брендом Sollers при гораздо меньшей локализации они в одночасье стали отечественными. И где истина? Про легковушки и заикаться не хочу...

Наконец, рынок автобусов по итогам 8 месяцев показал рост 33,6%. Пока удастся удерживать долю рынка на отметке 69,8% — и то исключительно благодаря превентивным мерам, введенным соответствующими постановлениями. При этом сегмент междугородных и туристических автобусов безоговорочно отдан на откуп китайским брендам, что и нашло отражение на стендах выставки.

Вот в такой обстановке, собственно, и проходила Comtrans

2023. Ну а теперь, как водится, о знаковых и не очень новинках с комментариями о наболевшем.

Сегмент грузовиков

Главным поставщиком новостей на выставке стала Группа ГАЗ, а точнее, ее генеральный дистрибьютор «Современные транспортные технологии» (СТТ).

Горьковский автозавод продолжил работу по расширению линейки «Соболя NN», представив полноприводную

версию, причем выпускаться она будет в двух вариантах: All-Road и Off-Road (с расширенным оснащением). Машину отличает иная архитектура трансмиссии, подвески и не только. В дополнение к ней был показан микроавтобус на семь человек, включая водителя, с возможностью трансформации салона в спальное место.

Семейство «ГАЗели NN» представлено в виде фургона с роботизированной коробкой и односкатной ошиновкой задних

колес. Главное отличие от «Соборя NN» — более вместительный салон с возможностью размещения европалет. В дополнение посетителям показали реанимобиль с пневмоподвеской и автодом на базе самого объемного фургона размерности L4H3.

Наконец, ГАЗ снова выкатил концепты, причем сразу два. Первый — это автомобиль для служб доставки SDV 3.5. Низкопольный электромобиль создан на оригинальной платформе. Фургончик длиной 5,5 метра и грузоподъемностью 1 тонна способен проходить на одной зарядке до 200 км. Рядом стояла автономная транспортная платформа. Она представляет собой беспилотный технологический электромобиль для межцеховой транспортировки грузов. Конструкция разработана совместно с Нижегородским техническим университетом. При грузоподъемности 800-1000 кг это весьма верткое транспортное средство способно проходить до 120 км.

На выставке в полный рост обозначилась конкуренция среди





отечественных автопроизводителей. Так, ГАЗ после запуска в производство и начала продаж среднетоннажника «Валдай 8» решил немного поднять планку и вывести на рынок «Валдай 12». Машина грузоподъемностью 8 тонн оснащается в «базе» кабиной со спальным местом, рамой с ровной полкой, двигателем ЯМЗ-530 мощностью 170 л.с. и механической 6-ступенчатой КП.

Однако только этим дело не ограничилось. На территории нижегородского кластера создается новое предприятие — «Нижегородские грузовые автомобили» (НГА). Новая марка специально дистанцирована от Группы ГАЗ, чтобы в случае чего не попасть под очередные санкции. Завод займется выпуском тяжелых грузовиков, в основу которых положены модели китайского Foton Motor. На начальной стадии это будет SKD-сборка с постепенной локализацией большинства компонентов на последующих этапах. В качестве образцов были выставлены седельный



тягач 4x2 «Валдай 45», строительный самосвал 6x4 «Валдай 33» и шасси развозного грузовика 4x2 «Валдай 18». Группа ГАЗ, по сути, предоставила новому предприятию бренд «Валдай».

Хотя прямой связи с ГАЗом вроде бы и не наблюдается, тем не менее создается определенный прецедент по выходу в совершенно новый для компании сегмент, где она напрямую будет конкурировать с другими отечественными производителями тяжелой техники.

Пассажирское направление Группы ГАЗ было представлено на выставке модификацией «ГАЗели City» для экскурсионного обслуживания, городским автобусом среднего класса Citymax 9 CNG, приспособленным для работы на природном газе, большим городским автобусом Citymax 12 с новым двигателем ЯМЗ-537 мощностью 360 л.с. и междугородным автобусом «Крузиз», рассчитанным на перевозку 48-51 пассажира в зависимости от комплектации.

В пике ГАЗу КАМАЗ в своей обширной экспозиции показал линейку грузовиков «Компас», охватывающую как сегмент LCV, так и среднетоннажники. Но это только часть широкомасштабной экспансии. Ни для кого не секрет, что компания «ДК Рус» в рамках совместного предприятия некогда занималась сборкой грузовиков Fuso. С уходом этого бренда из России площадке нашли новое применение: теперь уже на «МБ Рус» создан дистрибьюторский центр по продвижению на российском рынке цельнометаллических фургонов Foton Toano и модификаций на его базе, а также линейки среднетоннажников Forland. Последний бренд является составной частью Foton Motor Group. Кстати, это уже не первый заход бренда Forland на наш рынок: первый был в начале 2000-х. Не последнюю роль во всей этой затее играет и компания «Автодом», которой отошел подмосковный завод по сборке легковых автомобилей Mercedes-Benz.





Марка Foton, к слову, ведет на российском рынке довольно странную игру. С одной стороны, это самостоятельный игрок в лице «Фотон Мотор» с широким модельным рядом: от LCV до тяжелых грузовиков. Что, собственно, и было продемонстрировано в рамках экспозиции компании на Comtrans. С другой — налицо заигрывание с Группой ГАЗ: тут вам и кабина для «Валдая», и новый двигатель для LCV, а есть и вовсе «тяжелый дублер» в лице «Валдая» от СТТ. Но имеется и еще один игрок — «МБ Рус». Ко всему прочему, помимо головного «Фотон Мотор», машины этого бренда готовы поставлять независимые (причем тоже официальные) дилеры, работающие напрямую с многочисленными заводами компании в Китае.

Представляете, какая головная боль ждет эксплуатационников при такой разношерстности поставщиков и обилии моделей? Нечто подобное мы уже проходили в начале 2000-х, когда в ходу была сакраментальная фраза:

«Где приобретали машину, туда идите и там обслуживайте». Так недолго и доверие к бренду подорвать...

Но вернемся к КАМАЗу. Основной упор в центральной экспозиции был сделан на модель КАМАЗ-54901 на санкционно устойчивой компонентной базе. Импортотамещению подверглись свыше 2 тыс. позиций. В итоге удалось не только возобновить производство отечественных магистральных тягачей,

но и расширить модельный ряд, включив туда еще и самосвалы КАМАЗ-6595 6x4 на 20 куб. м, КАМАЗ-65951 8x4 на 25 куб. м и даже углевоз КАМАЗ-4554 8x4 на 37 куб. м. Кстати, заводчане не преминули добавить в экспозицию и беспилотную версию магистрального тягача КАМАЗ-54901 «Маяк» мощностью 550 л. с., увешанную всевозможными датчиками.

Пассажирскую тему закрывал прежде всего городской автобус

среднего класса КАМАЗ-4290 на собственной платформе: 9-метровая машина предназначена для перевозки 70 человек (25 мест для сидения). Запуск в производство — IV квартал этого года. Далее следовал городской автобус малого класса VEGA: 8,5-метровая машина (надо думать, конкурент ПАЗа) рассчитана на перевозку 65 пассажиров (число мест для сидения — 19). В серию она пойдет в 2024 году. Наконец, КАМАЗ-6282 ONC представляет собой большой городской электробус с ночной зарядкой. В оснащении нашли применение литий-никель-марганец-кобальтовые батареи с отдачей 499 кВт·ч, которые позволяют проходить на одной зарядке до 285 км. Электробус в максимальной комплектации рассчитан на перевозку 85 пассажиров (до 35 мест для сидения).

Всего же на выставке КАМАЗ представил более 30 единиц различной техники как собственной разработки, так и в содружестве с партнерами.





На стенде автозавода «Урал» главными экспонентами, на мой взгляд, были не грузовики, а предсерийные образцы мостов, подробный рассказ о которых будет в следующем номере журнала. Из грузовиков стоило бы выделить «гражданскую» версию «Урал-80» (читай: «Урал-43206-67» 4x4 с кабиной Next). Машину отличают меньшие габариты, колеса меньшей размерности, на 20% возросшая грузоподъемность и двигатель ЯМЗ-535 мощностью 238 л. с.

Дорожную гамму представляли самосвалы с колесной формулой 6x4: «Урал-С34520» с объемом кузова 12 куб. м и «Урал-С355В0», приспособленный для работы на СПГ. Последний комплектуется российским двигателем мощностью 420 л. с. и криобаком на 450 литров.

Ну и впервые за долгие годы завод представил перспективную модульную электроплатформу с колесной формулой 4x2. Шасси рассчитано на грузоподъемность до 11 тонн. Тяговый электродвигатель — мощностью 130 кВт.

Применяемые батареи способны обеспечить запас хода до 300 км. В качестве альтернативы может быть предложена гибридная схема с двигателем, приспособленным для работы на природном газе.

МАЗ, отстрелявшись по полной программе на COMvex 2023, все же приберег кое-что и для Comtrans. Главной новинкой выставки от минчан стал туристический автобус третьего поколения — МАЗ-350, причем сразу в топ-версии: с колесной формулой 6x2. Автобус оснащается двигателем «Евро-6» (интересно, для кого?) мощностью 400 л. с. и комплектуется топливным баком на 590 литров, обеспечивающим запас хода до 2000 км. Салон автобуса рассчитан на 61 посадочное место, объем багажного отсека — 11,1 куб. м.

Дополняли экспозицию завода седельный тягач МАЗ-541SA5 (кстати, тоже с мотором «Евро-6») с полуприцепом, МАЗ-975830 и полноприводный самосвал МАЗ-65262L полной массой 50 тонн с объемом кузова 22 куб. м.

Далее продолжаем знакомство с китайскими брендами. К уже всем хорошо известным Shacman, Howo, Dongfeng, Sitrak, Hongyan, Dayun, Sany и иже с ними добавились новые. К примеру, Yunnan Aerospace Shenzhou Automotive Co., Ltd. У себя дома Shenzhou больше известен как поставщик разного вида надстроек на шасси других производителей (Dongfeng, Jiefang, Shangqi, Futa и Heavy Car).

Хотя есть грузовики и под собственным брендом. На российском рынке будут представлены самосвалы Shenzhou с колесной формулой 6x4 и 8x4. В то же время седельный тягач представит под брендом Beijing в варианте Х9-580Ps 6x4. Последний выпускает дочерняя компания BAIC Motors.

Как и в случае с брендом Foton, с маркой Dongfeng на российском все оказалось не так просто. Несколько официальных дистрибьюторов предлагают каждый свою модельную линейку. В отличие от компании «Восточный ветер», дистрибьютор

«Автотрак» представил седельные тягачи моделей Chenglong HV7 (4x2) и HV8 (6x4). Поди узнай, однотипные они с Dongfeng GX от «Восточного ветра» или нет? Дальше — больше. Появилась отдельная франшиза для LCV, но об этом чуть позже.

Некогда аффилированная компания SAIC-Iveco совместно с европейской Iveco продвигала на российском рынке бренд Hongyan как бюджетную альтернативу — дело не пошло. Сейчас начался второй этап самостоятельного проникновения на наш рынок, причем сразу несколькими компаниями. Со своим предложением выступила и Gefest Motors. В ее арсенале — рестайлинговые версии седельных тягачей 4x2 как в дизельном исполнении, так и в варианте LPG.

Еще одна особенность, отмеченная на выставке. Дистрибьюторы китайских седельных тягачей стали предлагать связку тягач+полуприцеп, причем одни готовы поставлять прицепы напрямую из Поднебесной (Shacman, Howo, Foton), другие ориентируют-





ся на производителей из Турции (Dongfeng).

Сегмент LCV

С LCV на выставке была аналогичная история. Самое время заострить внимание на нарастающем проникновении в данный сегмент китайских брендов.

Как уже было сказано, каждый решает свои проблемы по-своему. «Промтех», например, в отсутствие необходимого количества шасси от ВАЗа, вынужден был обратиться к китайским поставщикам. Выбор остановили на Dongfeng Captain-T. Как результат — появление обширного модельного ряда специальной техники. В свое время в этом сегменте очень популярным был Hyundai Porter, затем ему на смену хотел прийти JAC N25/35, но что-то не заладилось...

Ладно бы только это. Возвращаемся к бренду Dongfeng. Здесь решили создать отдельное направление — Dongfeng LCV. Дистрибьютор базируется в Нижнем Новгороде. В арсенале компании — полупотные цельноме-

таллические фургоны Dongfeng и малотоннажники Junfeng. И это только начало!..

Есть и более «продвинутые» предложения для рынка LCV. В Брянске основана компания BNM на базе одного из предприятий, занимавшихся выпуском специализированного подвижного состава на автомобильных шасси. Здесь решили организовать сборку LCV на базе шасси BAW, чем-то схожих с Hyundai Porter. Разница лишь в том, что в данном случае применяется

полупотная компоновка. С BAW в свое время у нас тоже не сложилось — в Ульяновске по сей день простаивает целый завод по выпуску среднетоннажников этой марки.

Сегмент автобусов

В завершение обзора — несколько слов о многообразии китайских брендов в сегменте междугородных и туристических автобусов. Сегодня есть предложения на любой вкус. Лидером является Yutong, далее — по нис-

ходящей, сообразно стендам: Zhong Tong, King Long и Golden Dragon. К величайшему сожалению, наши автопроизводители так и не сумели создать конкурентоспособную продукцию в данном сегменте. Кто только ни пытался — и ЛиАЗ вкпе с почившим в Бозе ГолАЗом, и НефАЗ, и «Волжанин». Самое печальное, что после распада СССР специальное конструкторское бюро ВКЭИА во Львове осталось за бортом, и весь накопленный опыт проектирования и производства таких автобусов был утрачен. Сейчас же приходится пожинать плоды.

Каков итог?

Такой оказалась выставка Comtrans 2023, ставшая, несмотря на соседство по срокам проведения с COMveх, достаточно объективным отражением ситуации на рынке коммерческой техники в России. Что будет дальше — посмотрим. Как говорится, как карта ляжет...



Airline показал новые пневматические пистолеты

Бренд Airline объявил о расширении фирменного ассортимента инструментов для профессионального использования.

Линейку инструментов Airline, как сообщает пресс-служба компании, пополнили два новых пневматических пистолета для накачки шин.

Износостойкие инструменты новой линейки Industry выполнены из высокопрочных и долговечных материалов. Данный инструмент предназначен для профессионального использования при самых интенсивных нагрузках и сохраняет работоспособность при продолжительной и непрерывной эксплуатации. Рекомендуется для работы на СТО, в автосервисах, гаражных мастерских и шиномонтажах.

У пистолетов для накачки шин с манометром 12 ATM Industry (ATBU040) и 12 ATM Industry (ATBU041) с цифровым манометром диаметр присоединительного штуцера 1/4" и максимальное рабочее давление 8 атм. Преимущества: высокая точность измерения, ударопрочный нейлоновый корпус, предусмотренная конструкцией функция сброса лишнего давления, защита манометра резиновым чехлом, быстросъемный наконечник шланга. Цена в рознице — 4250 и 4330 рублей соответственно ■



Carville Racing представил пенный очиститель деталей двигателя

Компания Carville Racing вывела на рынок новое средство, продлевающее срок жизни силового агрегата автомобиля.

Пенный очиститель Carville Racing S2020500 объемом 500 мл эффективно и безопасно за две минуты удаляет следы масел, смазок, нагара, лаковых отложений и шлама с алюминиевых, чугунных, стальных деталей двигателя внутреннего сгорания и прочих агрегатов автомобиля при их разборке и ремонте.

Средство не вызывает коррозию металлов и потемнения деталей из алюминия. При этом очиститель прост в использовании, смывается водой, бензином, дизельным топливом, керосином или уайт-спиритом. Цена в рознице — 640 рублей ■



Voyah Dream получил русифицированную мультимедийную систему

Бренд Voyah объявил о внедрении в минивэны Dream русифицированного программного обеспечения.

Как сообщает пресс-служба бренда, иконки меню, интерфейс, команды, описания и уведомления представлены отныне на русском языке. Люксовый гибридный минивэн с обновленным ПО стал доступен для покупки в официальных дилерских центрах Voyah по всей России.

Нынешние владельцы смогут обновить прошивку мультимедиа и русифицировать интерфейс своего автомобиля в ближайших дилерских центрах. Новый софт на русском языке также доступен для электрокроссовера Voyah Free EVR.

В ближайшее время, как отмечают представители бренда, он появится и в остальных моделях Voyah, официально представленных в России. Бренд премиальных электромобилей Voyah представлен в нашей стране минивэном Dream в гибридной и полностью электрической модификациях, кроссовером Free и бизнес-седаном Passion ■





CARVILLE RACING

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ФИЛЬТРЫ

УПЛОТНИТЕЛЬНАЯ ПРОКЛАДКА
обеспечивает герметичность соединения

КРЫШКА ФИЛЬТРА
с идеальной резьбой необходимой длины

ДРЕНАЖНЫЙ КЛАПАН
предотвращает опустошение фильтра при
заглушенном двигателе

ФИЛЬТРУЮЩИЙ ЭЛЕМЕНТ
с большой площадью. Рифление складок
исключает их слипание. Прочный фильтровальный
материал от лидирующих мировых поставщиков

ПЕРЕПУСКНОЙ КЛАПАН
из эластичного полимера обеспечивает
надежную герметизацию. Открытая
конструкция перепускного клапана
не создает сопротивления потоку масла

**ПРУЖИНА В ФОРМЕ
«ПЕСОЧНЫЕ ЧАСЫ»**
надежно фиксирует картридж
фильтра в корпусе

**ПРОЧНЫЙ КОРПУС
ФИЛЬТРА**
устойчив к давлению,
пульсации и сжатию



Масляный
фильтр

CARVILLE.RACING



Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Вадим Аскарков



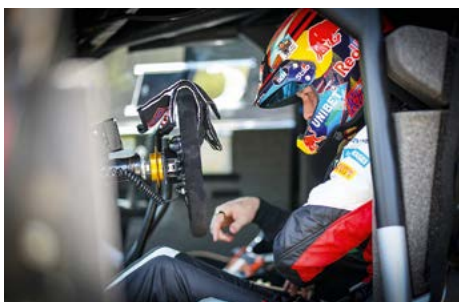
15 побед подряд одержали гонщики команды Red Bull Racing в «Ф-1», пока не упустили первое место на Гран-при Сингапура ■



39 секунд составил отрыв победившего на шестичасовом этапе WEC в «Фудзи» экипажа команды Toyota Gazoo Racing ■



5-ю победу в сезоне в «Ф-2» одержал Фредерик Вести на трассе в Монце и приблизился к лидирующему в чемпионате Тео Пуршеру ■



Калле Рованпера одержал победу на ралли «Акрополис», которая стала для финского гонщика третьей в текущем сезоне WRC ■



Алекс Палоу стал двукратным чемпионом серии Indy Car, после того как завоевал свою пятую победу в сезоне в Портленде ■



Оскар Пиастри пришел третьим в Японии, став первым пилотом «Ф-1» с 2017 года, завоевавшим подиум в свой дебютный год ■

Серия «Формула-2» показала машину нового поколения

Новое шасси Dallara будет использоваться в гонках с 2024 по 2026 год. Болид соответствует новым требованиям безопасности и по-прежнему будет оснащаться турбомотором 3.4 V6 от Mecachrome.



Васильев победил на «Симбирском тракте»

В Ульяновске закончился пятый этап чемпионата России по ралли-рейдам, в котором уверенную победу одержал экипаж Владимира Васильева и Олега Уперенко.

Напомним, у действующего чемпиона страны Владимира Васильева в этом году уже есть два выигранных этапа. К началу ульяновской гонки столько же побед было и у его главного соперника Дмитрия Мордковича, который лидировал в рейтинге с отрывом в 8 очков.

Маршрут бахи «Симбирский тракт» общей протяженностью около 900 км, где почти 650 км приходилось на зачетные скоростные участки, включал три гоночных дня. Васильев, выступающий на Mini Cooper Countryman, победил на всех скоростных спецучастках как в первый день гонки, так и во второй.

Заключительный третий день бахи «Симбирский тракт – 2023» до предела накалил борьбу за лидерство в чемпионате: участников гонки ждал совершенно новый спецучасток с дистанцией 200 км.

На протяжении всего отрезка рельеф и покрытие



не переставали меняться. Сначала экипажам предстояло пилотировать по лесным просекам, где преобладали извилистые и холмистые покрытия, затем гонщики выехали на полевые дороги. Главным в таких условиях было — случайно не срезать дорогу через поле, ведь за это предусматривались большие штрафные санкции. Кроме того, полевые дороги усложняли пилотаж густой пылью и обгонять было крайне тяжело, особенно если впереди шли грузовики.

В таких условиях работа штурмана была особенно важной, так как потеря времени при повороте не туда могла привести к фатальному поражению в общей классификации. Подобное, кстати, случилось со многими участниками соревнования.

Лучшим на этом этапе гонки оказался экипаж Владимира Васильева и Олега Уперенко. Таким образом, в копилке команды VRT теперь есть золото, взятое на бахе «Симбирский тракт – 2023», и, что

немаловажно, максимальное количество зачетных очков за этот этап в классификации чемпионата России по ралли-рейдам.

Последний день на максимуме своих возможностей провел и главный соперник Васильева — Дмитрий Мордкович. Экипаж смог отыграть сразу три позиции и подняться с шестого на третье место в абсолютном зачете, сохранив шансы на борьбу за чемпионство. Решающими стали последние километры гонки, где Дмитрий обогнал Алексея Черкесова всего лишь на одну секунду, которая и решила судьбу третьего места. Серебро же в «абсолюте» на ульяновской бахе взяли девушки — Анастасия Нифонтова и Екатерина Жаданова.

Таким образом, позиционный расклад сил в классификации чемпионата России по ралли-рейдам поменялся. Благодаря победе на бахе «Симбирский тракт» Владимир Васильев возглавил рейтинг пилотов с тремя выигранными этапами чемпионата и суммарно 90 зачетными очками. Дмитрий Мордкович опустился на вторую строчку с 86 очками. Судьбу чемпионского титула решит последний этап чемпионата России — баха «Пески Арчеда», которая пройдет в Волгоградской области с 26 по 29 октября ■



Григорий Бурлуцкий стал чемпионом RDS Europe 2023

Пилот команды Carville Racing Григорий Бурлуцкий стал победителем чемпионата RDS Europe в личном зачете в сезоне 2023 года. Финальный этап чемпионата прошел в Рязани на трассе ATRON International Circuit. Григорий закончил гонку на втором месте, но и этого оказалось достаточно, чтобы одержать победу в общем зачете по итогам сезона.

К шестому, финальному, этапу команды и пилоты подошли с серьезной интригой: 11 гонщиков претендовали на титул чемпиона в личном зачете, а разрыв между первым и 11-м местом составляли всего лишь 189 баллов. Напомним, что за один этап можно заработать максимум 235 баллов, — если выиграть квалификацию и этап. Так что все фанаты ожидали очень яркого

и зрелищного финала, и, забегая вперед, отметим, что они не разочаровались. Бороться за победу готовы были все, и это вылилось в огромное количество самых близких и качественных заездов, которые увидели под завязку заполненные трибуны.

В судейскую коллегию финального этапа вошел постоянный судья чемпионата Андрей Астапов и пилоты RDS GP





Аркадий Цареградцев и Максим Твардовский. Судьи предложили классическую рязанскую конфигурацию с постановкой в стену и быстрыми переключками: неизменно интересно для пилотов и зрелищно для болельщиков.

Субботняя квалификация была, пожалуй, самой впечатляющей в сезоне. Проходной балл — 87, а в «клуб 90+» вошли 23 пилота. Лучший результат показал Феодор Чевычелов, заработавший 99 баллов. Квалификационные заезды чуть изменили расстановку сил в турнирной таблице, но оставили всех основных претендентов на подиум в игре.

Первый же парный заезд в воскресенье показал, что

борьба будет бескомпромиссной, а заезды — «дверь в дверь»: машины за сезон уже прикатались, пилоты зарядились на финальный бой, а откладывать на потом было уже нечего. Это однозначно был самый сильный и техничный топ-32 в сезоне.

По итогам первого тура парных заездов большинство фаворитов сезона прошли в топ-16, лишь Илья Федоров оформил технический сход из-за поломки привода. При этом все пилоты RDS Europe выбили из борьбы представителей «главного класса» RDS GP, решивших посетить финальный этап «младшей» серии: Кирилл Мацкевич выиграл у Николая Горковенко, Артем Шабанов — у Федора Воробьева.

В топ-16 произошло командное дерби Григория Бурлуцкого и Алексея Козлова: пилоты Carville Racing показали два прекрасных синхронных агрессивных заезда, по итогам которых Григорий отправился дальше, укрепив свои позиции в борьбе за чемпионство. Прошли дальше и Григорий Гусев, и Иван Пальмин. Сергей Кузнецов, Кирилл Мацкевич и Айрат Ибрагимов завершили борьбу на этом этапе. Анатолий Щербак и Артем Шабанов в стадии топ-16 провели очень близкий заезд, который был признан судьями лучшим парным заездом в сезоне 2023 года. По итогам ОМТ в топ-8 отправился Артем Ибрагимов.

Заезды топ-8 вывели из борь-

бы за победу на этапе Григория Гусева, Ивана Пальмина, Феодора Чевычелова и Сергея Алачева. В четверке лучших финального этапа RDS Europe 2023 года встретились Григорий Бурлуцкий и Александр Лисовенко, Арсений Варавин и Артем Шабанов. Особенным заездом стало противостояние последних: молодой Варавин весь сезон выглядел уверенно и в финале также демонстрировал филигранное мастерство. Опытный Шабанов тоже не уступал, и в итоге болельщики на трибунах и перед экранами трансляции увидели потрясающе техничные и красивые заезды. И опыт все-таки победил — в финал отправился Шабанов. Во второй паре сильнее оказался пилот Carville Racing Григорий Бурлуцкий. И этого результата петербургскому гонщику хватило, чтобы вне зависимости от результатов финального противостояния стать недосягаемым по очкам и забрать титул чемпиона RDS Europe 2023 года.

Третье место в итоге завоевал Арсений Варавин, а победу на рязанском этапе одерживает Шабанов. Но, думается, Григорий Бурлуцкий не сильно расстроился, ведь победа в «абсолюте» гораздо приятнее. Командный зачет финального этапа выигрывает коллектив FT, на второй ступени пьедестала расположилась команда новоиспеченного чемпиона Carville Racing, а третьим стал коллектив STAR PÉR STARS AIMOL.





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для грузового транспорта

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

Выбери на www.luzar.ru





ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ

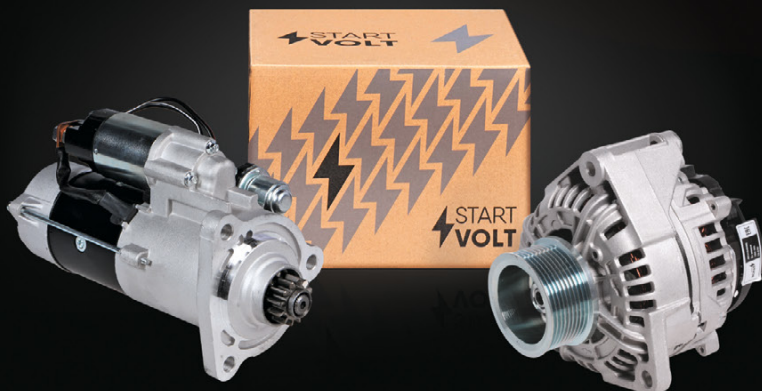
КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



Заручен **рейс**

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

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



Индивидуальный технический
паспорт в комплекте



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия

STARTVOLT.COM



Глушитель
TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ
ЗНАЧЕНИЕ



ежемесячно

2 250 000

децибел глушат продаваемые изделия



Внешний шум
не превышает 68 Db



Запатентованная конструкция
внутреннего узла обеспечивает
снижение расхода топлива



Сталь с двусторонним композитным
покрытием увеличивает коррозионную
стойкость



TRIALLI.RU