



октябрь 2023 • #121

# Движок

про автомобили в деталях

## LADA VESTA NG



**МЫ** РАЗОБРАЛИ  
Как прошло импортозамещение?  
28



«Большой туризм»  
или просто новый шильдик? 16

## Omoda S5 GT



44, 48

ОБЗОР  
ВЫСТАВКИ  
**Comtrans**



10

Рынок  
послепродажного  
обслуживания в РФ

Можно ли его «убить»  
и стал ли он сильнее?

62

Финал RDS GP 2023

ОМТ-заезд  
в решающем сражении  
и четвертый титул Гоци

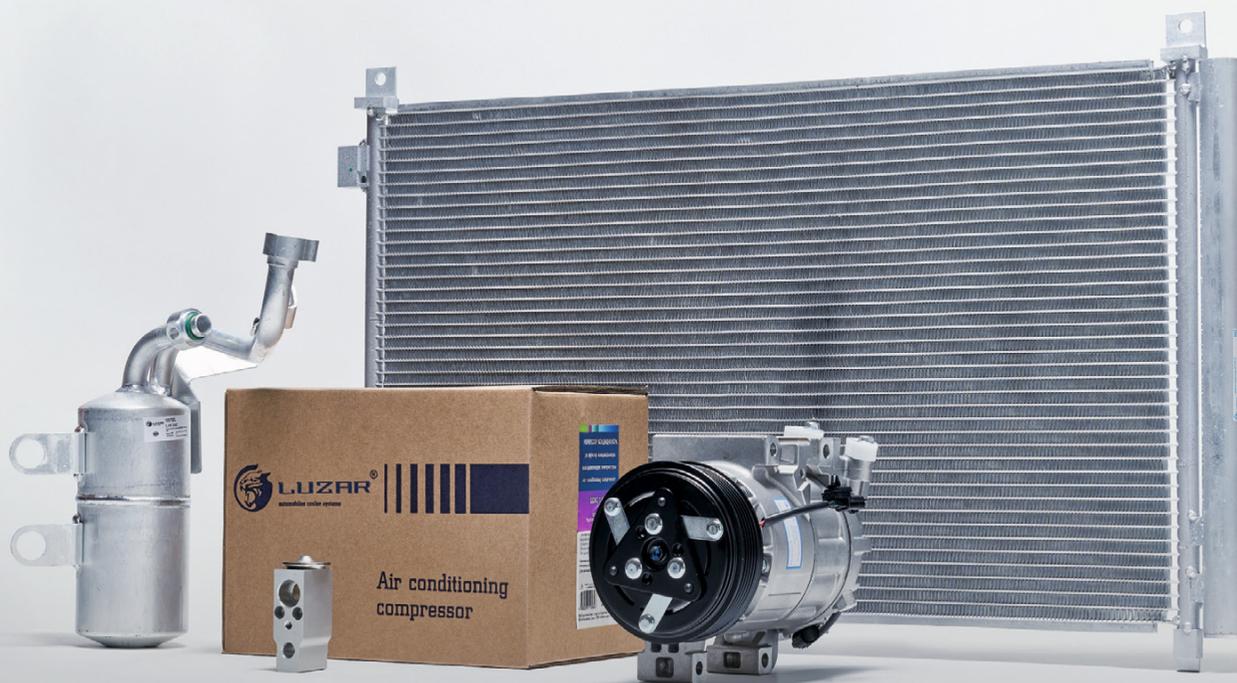


# Российский лидер

Производим автомобильные запчасти на 97% актуального автопарка

- Разработано инженерами
- Рекомендовано профессионалами
- Используют умные автомобилисты

Выбери на [luzar.ru](https://luzar.ru)



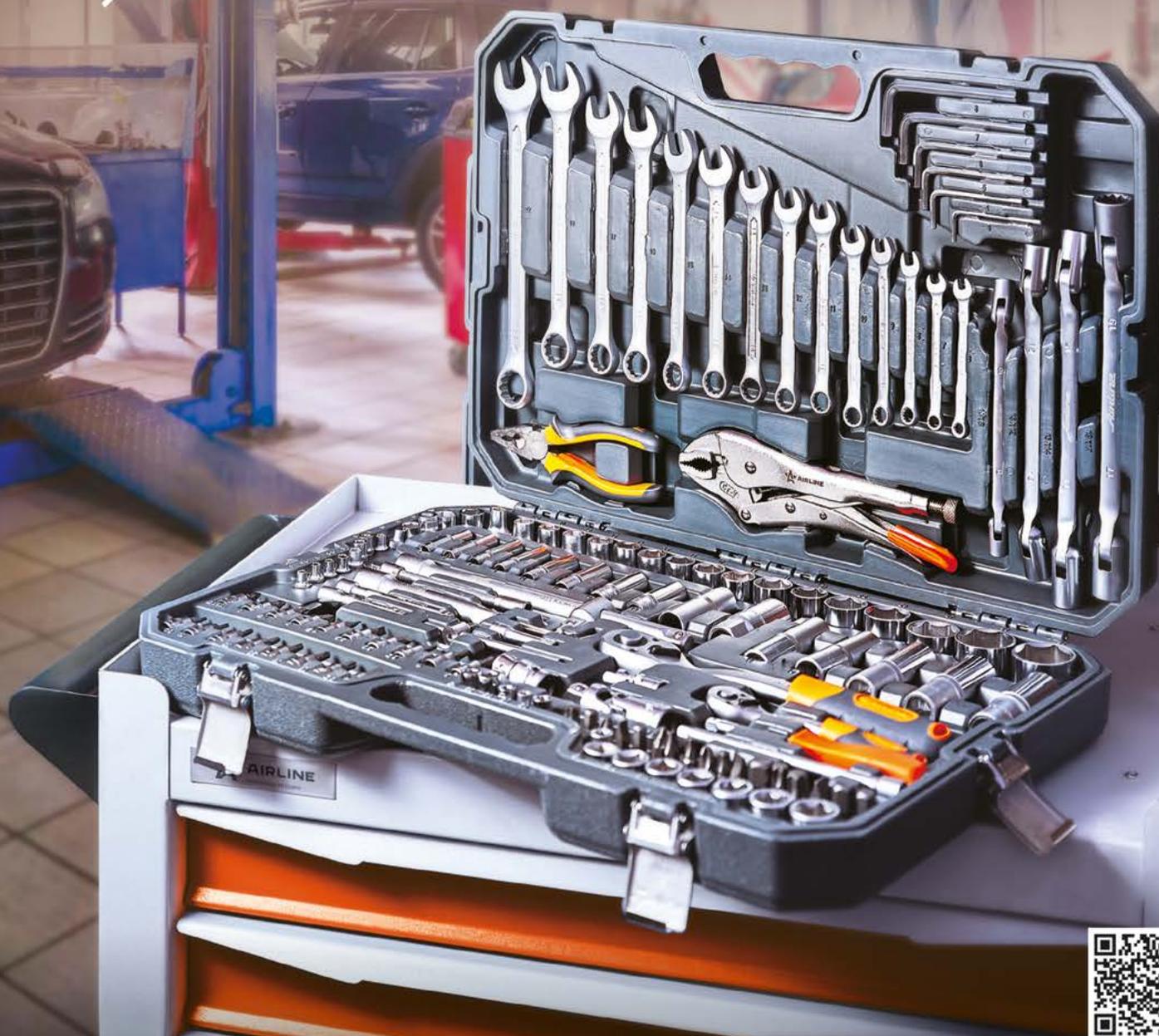
Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости Carville Racing



# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

с пожизненной гарантией

> [airline.su](https://airline.su)





# ПЛЮС ЭЛЕКТРО- МОБИЛИЗАЦИЯ всей Москвы!



## Зачем пересаживать москвичей на электро- мобили?

Мэр Москвы Сергей Собянин в очередной раз озаботился вопросами экологии в столице и заявил, что «большинство машин на улицах Москвы должны стать электрическими». Информацию о том, что электрификация транспорта решает одни проблемы и обостряет другие, до столичного градоначальника, судя по всему, еще не довели.

«80% выбросов в атмосферу сегодня — это машины. Перевод на электрическую тягу для городов — приоритет номер один. И как мы решили вопрос, связанный с электробусами, и поставили себе задачу полностью перейти на электробусы, так и себе поставим задачу, чтобы в какой-то перспективе, приемлемой перспективе, большинство машин на улицах Москвы должны стать электрическими», — заявил московский мэр на специальной сессии, прошедшей в рамках Российской энергетической недели (цитата — по «Интерфаксу»).

Ну а чтобы «электромобилизация» не оказалась для москвичей излишне болезненной, Собянин пообещал жителям столицы заняться развитием зарядной инфраструктуры в городе. «Но в этой истории (с электромобилями), скорее всего, инфраструктура должна развиваться быстрее, опережать потребление, то есть опережать количество электромобилей в городе, стимулировать их появление», — отметил мэр столицы.

Выступление Собянина напомнило советскую карикатуру перестроечных времен. Покупатель в газетном киоске держит в руках главную в СССР газету с оторванной наполовину передовицей и говорит продавщице: «Но здесь

только часть „Правды“!» Вот и столичный градоначальник сказал об электромобилях только часть правды. Причем то, что он не сказал, гораздо интереснее того, что в его заявлении таки прозвучало.

Начать хотя бы с того, что 80% выбросов машины не генерируют: даже самые упертые радетели за «зеленые» технологии (вроде Greenpeace) говорят примерно о 25-процентном «вкладе» транспорта в загрязнение воздуха на планете. Причем транспорта в целом — не только автомобильного.

Еще одно притянутое за уши допущение — высказанная подспудно мысль о том, что от электромобилей, мол, в отличие от машин с ДВС, никаких вредных выбросов нет. Тот факт, что у электрокара во время движения ничего не вылетает из выхлопной трубы по причине отсутствия оной, еще не делает его абсолютно безвредным для окружающей среды. И есть целый ряд научных исследований, результаты которых говорят о том, что, например, годовая эксплуатация электропоезда генерирует «на круг» больше вредных выбросов, чем годовая же эксплуатация самолета типа Boeing 737.

Ну и самое интересное — о зарядной инфраструктуре. На-

ставить по городу хоть 3,5 тыс. зарядных станций, как сейчас в Москве, хоть 33,5 тыс. — не такая уж проблема. Вопрос в том, откуда должно взяться электричество, которым будут питаться будущие электромобили? Дотошные британцы, например, давно уже подсчитали, что при переводе на электротягу даже не всего автопарка страны, а хотя бы трех четвертей, выработку электроэнергии придется увеличить в несколько раз.

Сопоставимым образом, надо полагать, вырастут и потребности Москвы в электроэнергии при массовом переводе движущегося автопарка на электротягу. Между тем большая часть электроэнергии в нашей стране (свыше 60%) производится тепловыми электростанциями, работающими на угле или природном газе. Генерирующие мощности при росте спроса на электричество придется увеличивать и, соответственно, сжигать больше углеводородного топлива.

Что произойдет в результате с объемами вредных выбросов, нетрудно догадаться.

Но главный вопрос — в другом: зачем вообще завязывать всю жизнедеятельность большого города на один источник энергии? Тем более, хорошо известно, что бывает в случае масштабных аварий в системе подачи такой энергии (чтобы освежить это в памяти, достаточно вбить в любом поисковике запрос: «блэкаут Москва 2005»). Впрочем, этот вопрос — уже не к Сергею Семеновичу: вряд ли на него в состоянии ответить хоть кто-то из нынешних политиков. Причем не только российских...

 **START  
VOLT**

**ГЕНЕРАТОРЫ, СТАРТЕРЫ  
И ДРУГАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА**



**КАЧЕСТВО, ПРОФЕССИОНАЛИЗМ  
И ГАРАНТИЯ НАДЕЖНОСТИ!**



Индивидуальный  
технический паспорт



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия

[STARTVOLT.COM](http://STARTVOLT.COM)



## Рынок послепродажного обслуживания в РФ

Можно ли его «убить» и стал ли он сильнее?

10



## «Гранд Тур», «Большой туризм» или просто новый шильдик?

Тест-драйв Omoda S5 GT

16



## Немецкие корни, турецкая прописка

Изучаем производство полуприцепов Orthaus Trailers

40



## Почему выходят из строя рулевые рейки и как их восстанавливают

32



## Для суровых условий и не только

Тест видеорегистратора Intego Basic VX-240FHD Tundra Edition

56





# НАДЁЖЕН НА ВСЕХ ГОРИЗОНТАХ

## Автобизнес

- 6 **Новости**
- 10 **Рынок послепродажного обслуживания в РФ**  
Можно ли его «убить» и стал ли он сильнее?

## Автомобили

- 12 **Новости**
- 16 **«Гранд Тур», «Большой туризм» или просто новый шильдик?**  
Тест-драйв Omoda S5 GT

## Автокомпоненты

- 20 **Новости**
- 28 **Мы разобрали Lada Vesta NG**  
Из чего сделан «импортозамещенный» флагман АвтоВАЗа
- 32 **Почему выходят из строя рулевые рейки и как их восстанавливают**

## Комтранс

- 36 **Новости**
- 40 **Немецкие корни, турецкая прописка**  
Изучаем производство полуприцепов Orthaus Trailers
- 44 **Новинки Comtrans 2023**  
Двигатели, узлы и агрегаты
- 48 **Comtrans 2023**  
Что нового в сегменте запчастей для грузовиков

## Автоаксессуары

- 52 **Новости**
- 56 **Для суровых условий и не только**  
Тест видеорегистратора Intego Basic VX-240FHD Tundra Edition

## Автоспорт

- 60 **Новости**
- 62 **Финал RDS GP 2023**  
ОМТ-заезд в решающем сражении и четвертый титул Гочи



ПОСТАВЩИК  
НА ГЛАВНЫЙ  
КОНВЕЙЕР



AUTO-RAD.RU



## Российские автозаводы нарастили производство



**В августе российские предприятия выпустили 50 тыс. легковых автомобилей, что в два раза больше, чем за тот же месяц прошлого года.**

Такие данные представило агентство «Автостат» со ссылкой на данные Росстата. Эксперты объясняют такую динамику тем, что в августе калининградский «Автотор» запустил производство среднеразмерных кроссоверов Baic BJ40 и X55 и компактных Kaiyi X3 и X3 Pro.

В том же месяце АвтоВАЗ выпустил ограниченную партию из 650 автомобилей Lada Largus накануне переноса производства модели на площадку в Ижевске. Всего за январь – август российские автозаводы выпустили 294 тыс. легковых автомобилей, что на 9,6% ниже прошлогоднего результата.

Производство грузовиков в России растет менее активно: в августе с российских конвейеров сошло 13,6 тыс. таких автомобилей. Рост составил 19,8%. Увеличение показателей также обеспечил калининградский «Автотор»: на предприятии начался выпуск коммерческих автомобилей JMC. А завод «Соллерс Алабуга» расширил линейку модификаций Sollers Atlant грузопассажирскими автомобилями.

Помимо этого, как сообщают аналитики, дилерский холдинг «БН-Моторс» открыл в Брянске завод по выпуску малотоннажных грузовиков BAW, которые будут представлены под собственным брендом BNM.

За 8 месяцев 2023 года производство грузовых автомобилей в России увеличилось на 10%, до 101 тыс. единиц ■

### Больше половины автомобилей с пробегом россияне покупают в кредит

**Около 55% автомобилей с пробегом в январе – августе 2023 года было приобретено в кредит.**

Такие данные представили аналитики агентства «Автостат», отметив, что за последние пять лет доля автокредитов на автомобили с пробегом в России заметно увеличилась. Так, в 2019 году доля автокредитов на подержанные автомобили составляла 26%, в 2020-м – 29%, в 2021-м – 37%.

«В кризисные месяцы подержанные машины фактически спасали „кредитное“ направление автобизнеса, продемонстрировав большую устойчивость к неблагоприятным факторам на рынке», – подчеркнули эксперты.

В частности, такая картина наблюдалась весной 2020 года, во время локдауна. Аналогичная ситуация сложилась весной 2022 года, в момент ухода иностранных брендов с российского рынка.

Аналитики отмечают, что «банки активнее стали поворачиваться лицом к автомобилям с пробегом» – это проявляется в адаптации кредитных программ, которые раньше были рассчитаны только на новые машины, а также в запуске новых программ ■

### Китайские автопроизводители – в числе лидеров по динамике роста продаж в РФ

**Три китайских автопроизводителя вошли в топ-10 крупнейших зарубежных компаний с наибольшим ростом продаж в России по итогам 2022 года.**

Рейтинг составил журнал Forbes Russia на основе анализа финансовых и налоговых отчетностей российских «дочек» иностранных компаний. Как уточняют в редакции издания, в качестве необходимого условия попадания в рейтинг был установлен размер выручки от 30 млрд рублей.

На втором, четвертом и девятом месте в рейтинге оказались китайские автопроизводители – Chery, Geely и GWM соответственно.

Компания «Чери Автомобили Рус» (Chery Automobile), занявшая второе место, нарастила в 2022 году продажи в России в 2,4 раза. У «Джили-Моторс» (Geely) продажи в РФ выросли в прошлом году на 82%; компания «Хавейл Мотор Рус» (GWM) продемонстрировала рост продаж на 41% по сравнению с 2021 годом.

Лидером рейтинга стала компания Arcelink – турецкий производитель бытовой техники (бренды Beko, Grundig, Blomberg и др.), объемы реализации у которой выросли по итогам 2022 года в 2,6 раза ■



# GENESIS



ВАШ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

## Автомобили Jetour будут выпускаться в России



**Китайская компания Jetour (суббренд Chery Automobile) планирует организовать производство своих автомобилей на территории России.**

Об этом в интервью «Газете.Ru» сообщил генеральный директор Jetour Auto по международным рынкам Джек Чэнь.

«Мы уделяем большое внимание российскому рынку, в том числе учитываем тот интерес, который существует со стороны российских водителей. В данном случае мы, конечно, планируем не только поставку автомобилей, но и последующую их сборку, локализацию, а также проведение соответствующих научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) вместе с российскими коллегами, в том числе используя здесь силы местных специалистов», — рассказал г-н Чэнь.

Собеседник издания также подчеркнул, что речь может идти о различных формах сотрудничества с технологическими партнерами: приобретении собственного завода из числа существующих в РФ или контрактной сборке.

Ранее, напомним, активно обсуждалась информация о возможной организации сборки автомобилей Chery на одном из заводов ушедших из России автопроизводителей. В качестве одного из вариантов площадки для такого производства называлось, в частности, бывшее предприятие Volkswagen Group в Калуге ■



## Немецкий автопром все еще испытывает нехватку сырья и материалов

**Автопроизводители в Германии до сих пор сталкиваются с перебоями в поставках сырья и материалов, в то время как в других отраслях ситуация улучшается.**

Об этом сообщает агентство Bloomberg со ссылкой на данные исследования, проведенного мюнхенским институтом ifo.

В сентябре в большинстве отраслей немецкой промышленности острота проблемы сбоев в поставках сырья снизилась, при этом доля автопроизводителей, сообщивших о проблемах в этой сфере, выросла до 53%, хотя в августе она была меньше 50%, отмечают авторы исследования.

Инжиниринговые компании и производители оборудования для обработки данных также периодически сталкиваются с нехваткой сырья и материалов — о трудностях с поставками сообщили свыше 36% компаний. При этом в индустрии изготовления напитков (1,3%), в бумажной промышленности и в сфере производства изделий из кожи «нет причин для беспокойства», отмечают в ifo.

В немецкой промышленности в целом доля компаний, отмечающих наличие проблем с поставками сырья и материалов, в прошлом месяце снизилась до 24%.

Как отмечает Bloomberg, крупнейшая экономика Европы в этом году приняла на себя основной удар промышленного кризиса, вызванного сокращением мирового спроса из-за проблем в экономике Китая. Промышленное производство в Германии в августе сокращалось четвертый месяц подряд ■

## В Казахстане начнут производить автомобили Skoda

**Компания Skoda подписала соглашение о партнерстве с группой компаний Allur для продажи и производства своих автомобилей на территории Казахстана.**

Четыре модели Skoda — Kodiaq, Kamiq, Karoq и Octavia — начнут выпускаться, как сообщает пресс-служба чешского производителя, с начала следующего года. Автомобили будут производиться на заводе компании Allur в Костанайе и распределяться по местным дилерским центрам.

«В следующем году мы планируем открыть 15 автосалонов в крупных городах Казахстана, таких как Астана, Алматы, Шымкент и Костанай. Мы будем предлагать клиентам не только нашу самую продаваемую Octavia, но и всемирно успешные кроссоверы Kodiaq, Kamiq и Karoq», — отметил член правления Skoda Auto, ответственный за продажи и маркетинг, Мартин Ян.

«Сегмент кроссоверов в настоящее время является вторым по величине на рынке, и мы представляем современный и привлекательный модельный ряд, который найдет отклик у клиентов в регионе», — заявил также г-н Ян.

По прогнозам чешского автопроизводителя, общий объем продаж на казахском рынке составит свыше 200 тыс. единиц в течение следующих пяти лет ■



## Крупнейший завод Ford в США закрылся из-за забастовок профсоюзов

**Профсоюз United Auto Workers продолжил забастовку и повлиял на приостановку работы самого крупного завода Ford в США.**

Из-за продолжающихся протестов рабочих, как сообщает Reuters, закрылись сборочные линии, на которых выпускаются пикапы Ford Super Duty, а также внедорожники Lincoln Navigator и Ford Expedition.

Как уточняется, ранее в ходе переговоров предприятия «Детройтской тройки» увеличили зарплату рабочим на 28% до 2028 года и согласились повышать ее с учетом роста инфляции.

Однако представители UAW по-прежнему требуют повышения заработной платы, отмены двухуровневой системы оплаты труда и создания профсоюзов на аккумуляторных заводах всех трех компаний. В забастовке на заводе Ford в штате Кентукки приняли участие 8700 работников.

По подсчетам специалистов аналитической компании Anderson Economic Group, первые две недели забастовки рабочих заводов «Детройтской тройки» обошлись экономике США в общей сложности в 3,95 млрд долларов. Убытки самих автопроизводителей составили 1,12 млрд, поставщиков – 1,29 млрд, дилеров и клиентов – 1,2 млрд долларов ■



## Volvo отключила ПО для автовладельцев из России

**Компания Volvo остановила поддержку фирменного программного обеспечения для российских автовладельцев 25 сентября текущего года.**

При этом только в начале октября, как сообщает портал Business FM, некоторые автовладельцы столкнулись с проблемой в работе приложения и не смогли включить удаленный прогрев машины.

В дилерском центре Volvo сотрудникам издания рассказали, что на данный момент ПО не будет работать, однако чего ожидать дальше, пока неизвестно. Владельцам автомобилей этого бренда посоветовали не терять ключи, так как запрограммировать их на территории России будет невозможно. Однако запасной ключ можно попробовать сделать за рубежом, рассказал Business FM сервисный консультант Николай Янковский. Например, одна из компаний заявила, что дубликат ключа можно сделать в Германии за 950 евро; на это уйдет от 45 до 60 дней ■



## СОВЕРШЕННАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ

ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ  
И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ  
ОПОРЫ ДВС/КПП

[FIXARPARTS.DE](http://FIXARPARTS.DE)



Высококачественная сталь и 100% контроль качества



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Минимальный шум и вибрация от деталей подвески



Широкий ассортимент



Полная информация о товаре по QR - коду на упаковке



Гарантия производителя



**CARBERRY.**

Performance for value

# Рынок послепродажного обслуживания в РФ



Роман Зубко

**В конце августа в рамках выставки MIMS Automobility Moscow 2023 на открытой конференц-площадке AGORA прошла пленарно-аналитическая сессия на тему: «Рынок послепродажного обслуживания: что нас не убивает, делает сильнее». О том, какова, по мнению экспертов, текущая ситуация на рынке обслуживания и ремонта автомобилей в России, как развивается этот рынок и как доставляются в нашу страну запчасти, — в материале «Движка».**

Результаты проведенного в июне 2023 года опроса авто владельцев о том, экономят ли они на обслуживании автомобилей, и если да — то как, привел на сессии директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Удалов. По его словам, из более чем 2400 респондентов об эко-

номии на обслуживании своих машин заявили 33,5%. Из них 25% уточнили, что заранее купили «расходники», чтобы успеть до их подорожания, а 22% заявили, что стали меньше ездить на автомобиле и используют его только по необходимости.

На чем именно экономят российские авто владельцы? По данным совместного опроса «Автостата» и «Авто Mail.ru», большинство автомобилистов переходит на «расходники», более доступные по цене, еще один популярный в нашей стране способ экономии — самостоятельное проведение ТО. Также россияне экономят на автомойке и парковке, откладывают покупку новых шин и аккумуляторов, меняют автосервис на более бюджетный, переходят на менее дорогую марку топлива.

По данным исследования, проведенного аналитическим агентством «Индекс», среднегодовой пробег легкового автомобиля в РФ стабилизировался

**Можно ли его «убить» и стал ли он сильнее?**

в настоящее время на уровне, предшествовавшем пандемии COVID-19: порядка 14 300 км. Об этом рассказал генеральный директор агентства Виталий Кравец. При этом 37% авто владельцев проезжают за год больше, чем средний межсервисный интервал (15 тыс. км).



Сергей Удалов,  
директор  
аналитического агентства «Автостат»

Ежегодные расходы домохозяйств авто владельцев на ТО и ремонт автомобилей (без учета стоимости шин) устойчиво растут, по информации «Индекса», с 2015 года. Особенно ускорились темпы роста таких затрат с 2020 по 2021-й и с 2021 по 2022 год. И если в 2015-м они составляли 14 876 рублей, то в 2020-м — 20 926 рублей; по итогам 2021-го они увеличились до 25 027 рублей, в 2022-м — до 35 943 рублей. В нынешнем году также фиксируется рост: на 44% в рублях. Подобный рост затрат привел к увеличению доли деталей, покупаемых для самостоятельной установки, в общей корзине расходов авто владельцев: в 2023 году она достигла 29% (в 2022-м — 20%). С 17 до 23% увеличилась доля запчастей, покупаемых для установки в сервисе.

Одним из главных трендов на рынке послепродажного обслуживания в РФ гендиректор «Индекса» назвал развитие интернет-торговли и онлайн-сервисов. По результатам опросов агентства, порядка 85% российских авто владельцев использовали информацию из Сети для целей, связанных с автомобилем. Из них 31% сравнивали на различных сайтах цены на запчасти, 18% использовали интернет для подбора деталей.

При выборе каналов обслуживания влияние гарантии авто производителя на обращение в дилерский центр в нынешнем году впервые снизилось в связи с уходом брендов из России, рассказал В. Кравец. При этом потребители все еще ожидают от дилеров большей ответствен-



Виталий Кравец,  
генеральный директор  
аналитического агентства «Индекс»

ности по сравнению с независимыми СТО. Главным фактором выбора последних низкая стоимость обслуживания сейчас не является: о доверии к НСТО заявили 45% опрошенных клиентов таких станций, тогда как вариант ответа «Низкая цена» выбрали 23%.

Об основных схемах ввоза автозапчастей из Европы в РФ рассказал в рамках конференции генеральный директор ООО «ККС» Александр Лунев. По его словам, основными

транзитными странами для ввоза деталей по параллельному импорту являются сегодня прежде всего Китай и ОАЭ, а также Турция, Казахстан, Армения, страны Средней Азии. Среди основных рисков таких поставок эксперт назвал высокую неопределенность и постоянные изменения в правовом регулировании, локальную специфику стран – участников цепочек поставок, логистические барьеры, большой размер непредвиденных дополнительных расходов, а также



Александр Лунев,  
генеральный директор  
ООО «ККС»



Ли Фэн,  
представитель  
компании «Гринвуд»

сложности с трансграничными денежными переводами.

По итогам 2022 года Россия заняла третье место по объемам импорта запчастей из Китая: за минувший год в нашу страну ввезено деталей на общую сумму 4,026 млрд долларов, рассказал на сессии представитель компании «Гринвуд» Ли Фэн. В лидерах, к слову, США с объемом ввоза (в деньгах) на уровне 74,46 млрд долларов. К концу 2023 года, по прогнозам экспертов, экспорт

автомобилей из Китая в РФ достигнет 14 млрд долларов, а запасных частей – 12,9 млрд долларов. Кроме того, ожидается, что в Поднебесной в целом объем экспорта автомобилей превысит объем экспорта запчастей. В планах китайских производителей деталей, работающих в РФ, – увеличение объемов инвестиций в их российский бизнес.



LAGOM ÄR BÄST:  
ровно в меру!



[www.b-ring.com](http://www.b-ring.com)

## 3 уровня гарантийного пробега



ЭКОНОМ-ЛИНЕЙКА



ОСНОВНАЯ ЛИНЕЙКА



ПРЕМИУМ-ЛИНЕЙКА



СТУПИЧНЫЕ УЗЛЫ



ПОДШИПНИКИ



ШРУСЫ

## «Москвич 6» получил рублевый ценник

**Автозавод «Москвич» объявил стартовые цены на лифтбек «Москвич 6», запущенный в производство в конце лета нынешнего года.**

Новый «Москвич 6», как сообщает пресс-служба предприятия, доступен в двух комплектациях: «Комфорт» и «Бизнес». Автомобиль в базовой версии «Комфорт» будет стоить 2 626 000 рублей (без учета маркетинговых предложений), в комплектации «Бизнес» — 2 826 000 рублей.

Первые «Москвичи 6» оснащены 1,5-литровым турбомотором мощностью 136 л.с. и автоматической трансмиссией CVT. Максимальный крутящий момент составляет 200 Нм. Версии с двигателем GDI, как отмечает производитель, появятся позже.

Комплектация «Комфорт» получила 10,4-дюймовый вертикальный экран мультимедиа, камеру заднего вида и датчики парковки, подогрев передних сидений, полностью светодиодную оптику, а также функцию бесключевого доступа.

В версии «Бизнес» добавили 7-дюймовую цифровую приборную панель с цветным экраном, люк и сиденье водителя с электроприводом, а также систему климат-контроля.

На российском рынке «Москвич 6» представлен в пяти цветах: белом, черном, сером, красном и синем. Автомобили поступят в дилерские центры в течение осени 2023 года ■



## Tank 400 получил гибридную версию

**Бренд Tank представил новую версию внедорожника Tank 400, построенную на полноприводной гибридной платформе Hi4-T.**

Габариты внедорожника составляют 4985 x 1960 x 1900 мм при длине колесной базы 2850 мм. Новый «Танк 400» оснащен 2,0-литровым турбомотором в сочетании с электродвигателем, интегрированным в 9-ступенчатый «автомат».

Суммарная мощность силовой установки составляет 408 л.с., максимальный крутящий момент достигает 750 Нм. Заявленная дальность хода гибридного внедорожника — 105 км в ездовом цикле WLTC. Производитель оснастил автомобиль аккумуляторным блоком GWM S-Volt LFP емкостью 37,1 кВт·ч, который можно зарядить от 30 до 80% за 24 минуты.

Tank 400 Hi4-T получил три режима движения (полностью электрический, гибридный и интеллектуальный), систему полного привода нового поколения с тремя блокировками, многофункциональную систему управления с 12 режимами вождения, включая систему помощи при повороте на бездорожье (Tank Turn) и внедорожный круиз-контроль (Creep Mode).

Внедорожник доступен в четырех цветах — Midnight Black, Dashing Silver, Luminous Green и Nebula Grey. Сроки выхода нового Tank 400 Hi4-T на рынок официально пока не названы ■

## В Kia рассказали о планах по электрификации бренда

**Компания Kia планирует разработать широкий модельный ряд электромобилей стоимостью от 30 до 80 тыс. долларов.**

В рамках мероприятия Kia EV Day 2023 южнокорейский автопроизводитель представил электрический кроссовер EV5, а также два электрокара в виде концептов — EV3 и EV4.

Электрический кроссовер EV5 будет производить в Китае и Южной Корее. При этом, как уточняют представители компании, автомобили будут выпускаться с разными типами аккумуляторов.

Производство EV5, третьего по счету электромобиля Kia после моделей EV6 и EV9, запланировано на 2025 год. Когда выйдут в свет остальные модели, пока неизвестно.

Новый EV5 построен на фирменной электроплатформе E-GMP и будет выпускаться в трех версиях: стандартной, Long-range с увеличенной дальностью хода и Long-range AWD (с увеличенным запасом хода и полным приводом).

Стандартный кроссовер будет оснащаться 160-киловаттным электромотором, вращающим передние колеса, и батареей емкостью 58 кВт·ч. Версия Long-range получит батарею на 81 кВт·ч и тот же двигатель, а модификация Long-range AWD — ту же батарею и дополнительный мотор мощностью 70 кВт на задней оси; суммарная мощность силовой установки полноприводного EV5 составит 225 кВт.

Компания Kia планирует достичь годового показателя продаж 1 млн электромобилей к 2026 году и увеличить его до 1,6 млн к 2030 году ■



## Skoda представила новый Kodiaq

Компания Skoda Auto провела в Берлине официальную презентацию кроссовера Kodiaq нового, второго по счету поколения.

Kodiaq второго поколения стал современнее внешне и внутри, крупнее и просторнее предшественника, а также получил более «продвинутые» системы активной безопасности. По габаритам (4758 x 1864 x 1657 мм) новый «Кодьяк» стал длиннее, уже и чуть ниже кроссовера первого поколения при оставшейся неизменной колесной базе (2791 мм).

Линейку двигателей для Kodiaq второго поколения составят два бензиновых турбомотора и пара турбодизелей. На вершине гаммы окажется подзаряжаемая от сети гибридная бензин-электрическая силовая установка. Все двигатели (за исключением «подключаемого» гибрида) агрегируются с «роботом» DSG-7.

Базовым станет бензиновый мотор 1.5 TSI, работающий по схеме «мягкого» гибрида (Mild-hybrid technology). Двигатель получил 48-вольтовый «довесок» в виде стартер-генератора с ременным приводом и небольшой литий-ионной аккумуляторной батареи. Последняя обеспечивает автомобилю функции рекуперации энергии при торможении, кратковременного увеличения тягового усилия при энергичном разгоне, а также движения накатом при полностью отключенном ДВС. Мощность базового двигателя составляет 150 л.с., максимальный крутящий момент – 250 Нм.

Более мощный бензиновый мотор 2.0 TSI будет развивать 204 л.с. и 320 Нм. Кроме того, ему по умолчанию положена полноприводная трансмиссия, тогда как Kodiaq 1.5 TSI mHEV изначально будет переднеприводным. Полный привод в стандартном варианте получит также топовый 2,0-литровый турбодизель, развивающий 193 л.с. и 400 Нм. Базовый мотор 2.0 TDI (150 л.с., 360 Нм) будет идти в сочетании с передним приводом.

Это же касается «подключаемого» гибрида Kodiaq iV. Он получит тот же 150-сильный бензиновый турбомотор, что стоит на базовом «Кодьяке», только работать он будет в паре с электромотором; коробка передач – DSG-6. Суммарная мощность силовой установки составит 204 л.с., максимальный крутящий момент, развиваемый ею, – 350 Нм.

Новая высоковольтная батарея емкостью 25,7 кВт·ч позволит новому Kodiaq iV передвигаться на полностью электрической тяге; заявленная дальность хода в таком режиме – более 100 км.

На европейский рынок новый Kodiaq выйдет в начале 2024 года, цены на автомобиль будут объявлены позже ■



**MARSHALL**  
CARS

## ЗАПЧАСТИ, О КОТОРЫХ ГОВОРЯТ



**200 000+**

отзывов на Ozon

**4,9/5**

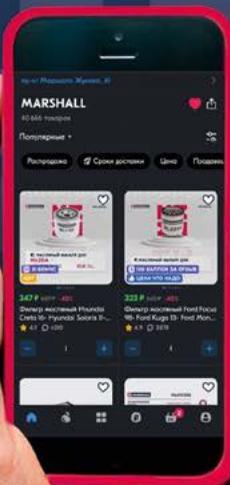
средняя оценка  
на маркетплейсах

**500+**

обзоров на DRIVE2

**1 000 000+**

просмотров на YouTube



## BMW представила новое поколение X2

**Концерн BMW Group официально представил новое поколение кроссовера BMW X2 и его полностью электрическую версию iX2.**

Новый X2, как сообщает пресс-служба концерна, оказался на 194 мм длиннее, на 21 мм шире и на 64 мм выше предшественника. Габариты новинки составили 4554 x 1845 x 1590 мм; объем багажника – 515 литров.

На первых порах новый X2 станет доступен в трех исполнениях: базовых sDrive20i и sDrive18d и топовом M35i xDrive.

Под капотом BMW sDrive20i – 1,5-литровый 3-цилиндровый бензиновый двигатель в сочетании с 48-вольтовым «мягким» гибридом. Максимальная мощность силовой установки составляет 125 кВт (170 л.с.). Модификация sDrive18d получила 2,0-литровый 4-цилиндровый дизельный мотор мощностью 150 л.с. При этом топовая версия M35i xDrive оснащена 2,0-литровым 4-цилиндровым двигателем мощностью 300 л.с. Все двигатели агрегируются с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач с двумя сцеплениями.

Одновременно с новым X2 была представлена его полностью электрическая версия iX2. В исполнении xDrive30 электрокроссовер оснащен двухмоторной силовой установкой мощностью 230 кВт. Емкость батареи составляет 64,8 кВт·ч; заявленная дальность хода – 449 км в ездовом цикле WLTP.

Выпускать X2 и iX2 будут на заводе BMW Group в Регенсбурге. Там же планируют производить высоковольтные аккумуляторы для полностью электрической версии.

Продажи новых BMW X2 и iX2 на мировом рынке начнутся в 2024 году. Летом 2024-го линейка модификаций кроссоверов расширится за счет второй дизельной версии и еще одного варианта на электротяге ■



## В Россию едут электромобили ORA

**Осенью 2023 года в России официально стартуют продажи электромобилей ORA – бренда, принадлежащего концерну Great Wall Motor (GWM).**

Первоначально, как сообщает пресс-служба российского представительства GWM, в нашей стране будут представлены две модели бренда: хэтчбек ORA 03 и его спортивная версия 03 GT.

Модель 03 построена на фирменной платформе L. E. M. O. N., использование которой, как заявляет производитель, позволило снизить вес машины, повысить динамические показатели и эффективность расходования энергии.

В движение ORA 03 приводится электромотором мощностью 126 кВт (171 л.с.); заявленный запас хода достигает 500 км, зарядить тяговую батарею от 30 до 80% можно за 30 минут. Максимальная скорость электромобиля составляет 150 км/ч, время разгона с места до 100 км/ч – 7,6 секунды.

Дизайн «третьей» модели в GWM называют «ретро-футуристическим», выделяя во внешнем облике машины сферические светодиодные фары, задние фонари в виде полосок из светодиодных ламп, а также 18-дюймовые легкосплавные колесные диски спортивного дизайна.

Для ORA 03 предусмотрено три варианта отделки салона, для 03 GT разработана специальная черно-красная обивка. Для обеих моделей доступны также двухцветная окраска кузова и панорамная крыша. Рублевые цены на ORA 03 и 03 GT будут объявлены ближе к началу продаж ■

## Mercedes оценил в евро новый E-Class All-Terrain

**Компания Mercedes-Benz объявила розничные цены на кросс-универсал E-Class All-Terrain нового поколения и назвала сроки начала продаж модели.**

Как сообщает пресс-служба компании из Штутгарта, новый E-Class All-Terrain будет стоить в Европе от 74 077 евро (около 7,85 млн рублей по курсу ЦБ РФ на 12 октября 2023 года) за дизельную версию E 220 d 4Matic.

Первоначально в гамму модификаций мерседесовского кросс-универсала войдут также бензиновый E 450 4Matic по цене от 89 190 евро и «подключаемый гибрид» E 300 de 4Matic (от 81 753 евро) с подзаряжаемой от сети дизель-электрической силовой установкой.

Базовый E 220 d 4Matic оснащается 2,0-литровым турбодизелем, развивающим 197 л.с. и 440 Нм, с 48-вольтовым «довеском» в виде стартер-генератора, обеспечивающего дополнительные 23 л.с. и 205 Нм при разгоне в режиме Boost.

Под капотом E 450 4Matic – 3,0-литровый бензиновый турбомотор, который выдает 381 «сил» и 500 «ньютонов» и также оснащается фирменной системой EQ-Boost с 48-вольтовым стартер-генератором.

В основу гибридной силовой установки E 300 de 4Matic положен все тот же 2,0-литровый турбодизель, работающий в паре с 95-киловаттным (129-сильным) электромотором, развивающим 440 Нм. Суммарная мощность силовой установки составляет 230 кВт (313 л.с.), максимальный крутящий момент – 700 Нм. На полностью электрической тяге «подключаемый» гибрид сможет проехать до 102 км (в ездовом цикле WLTP).

Все три версии нового E-Class All-Terrain появятся в салонах европейских дилеров в первом квартале 2024 года ■





Dvizhok.su

– самый посещаемый сайт  
среди российских автомобильных

**B2B-изданий**

250 000 уникальных посетителей в месяц\*

•  
Еще больше самых актуальных новостей  
из мира автомобилей и автокомпонентов

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

•  
Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей  
российского и зарубежного автобизнеса

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

•  
Для рекламодателей – все возможные форматы  
интернет-размещений

\* по данным Yandex.Metrika за первый квартал 2019 года

бизнес

автомобили

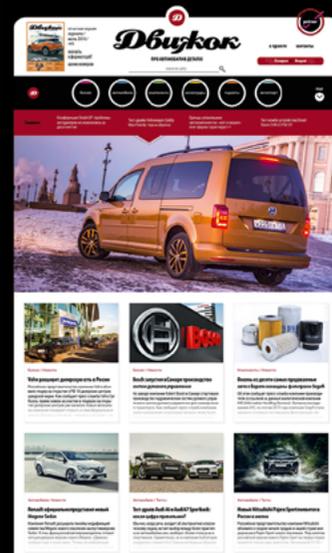
компоненты

аксессуары

гаджеты

автоспорт

комтранс



# Omoda S5 GT



Роман Зубко

**К тому, что китайские автопроизводители все активнее занимают ниши, освобождающиеся на нашем рынке после ухода с него крупных мировых концернов, мы уже привыкли. И даже седаны Hongqi в роли аналогов моделей «Большой немецкой тройки» никого особо не смущают. И все же периодически китайцы находят чем удивить! Как вам, например, седан Omoda S5 GT, разработанный для тех, кто ценит не только яркий стиль, но и спортивную управляемость? Оправдан ли шильдик «GT» на этом автомобиле, мы выясняли в рамках премьерного теста новинки, прошедшего в Татарстане.**

Если бы не «структурная трансформация» российского авторынка и экономики в целом, новый S5 GT конкурировал бы у нас с наиболее близким к нему по типоразмеру и духу корейским седаном Hyundai Elantra N Line. Последний, конечно, мощнее, но идеологически это весьма и весьма схожие модели, созданные по классическому для подобных автомобилей рецепту. Двигатели у них — более мощные и тяговитые, чем в «стандарте», подвеска по-спортивному зажата, а рулевое управление перенастроено в угоду тем, кто «любит погорячее».

В транспортном потоке опознать GT-версию «Эс-пятого» проще всего при взгляде анфас: седан получил новые фары,

бампер и радиаторную решетку. Последняя напоминает по форме лексусовское «веретено», да и в целом передняя часть новинки рождает ассоциации с автомобилями американско-японского бренда, хотя прямых заимствований и не заметно. Среди других внешних отличий S5 GT от стандартного седана — окрашенные в черный цвет колесные диски и корпуса боковых зеркал,



## «Гранд Тур», «Большой туризм» или просто новый шильдик?

а также оранжевые тормозные суппорты увеличенного размера.

Салон нового S5 GT также был весьма существенно переработан по сравнению с обычным S5, причем по своей «архитектуре» интерьер новинки больше напоминает кроссовер C5. Здесь также применен сдвоенный широкоформатный ЖК-дисплей, объединивший полностью цифровую приборную панель и экран мультимедийной системы (диагональ каждого из экранов — 10,25 дюйма), а управление «климатом» вынесено на отдельную панель с сенсорными клавишами.

Есть в салоне S5 GT и спортивные акценты. Например, декоративные вставки под полированный карбон, оранжевые ремни безопасности и такого же цвета контрастная прострочка в обивке сидений, передней панели и дверных карт.

Качество отделки интерьера никаких вопросов не вызвало, в отличие от удобства посадки: высокорослые водители здесь не особо жалуют. Диапазон продольной регулировки сиденья недостаточен — хочется отъехать чуть дальше, чем позволяет длина «салазок» кресла, чтобы ноги были не так сильно согнуты в коленях. Из-за этого же приходится излишне отлого ставить руль (иначе подпираешь баранку

*Пресловутые десять отличий долго искать не придется: новый S5 GT получил полностью иное оформление передней и задней части*





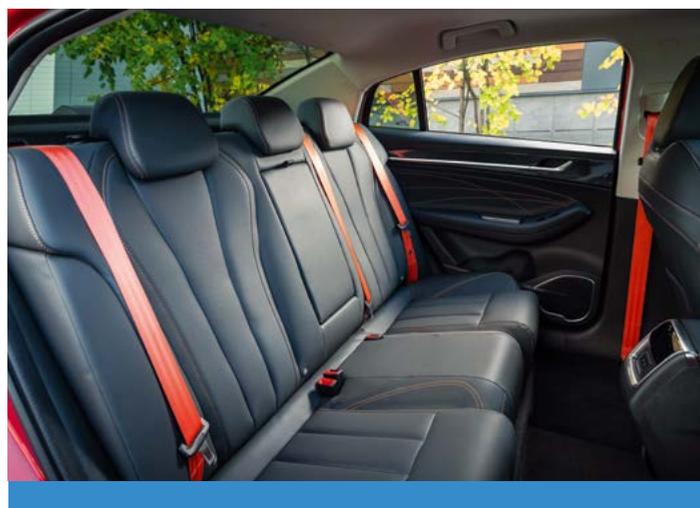
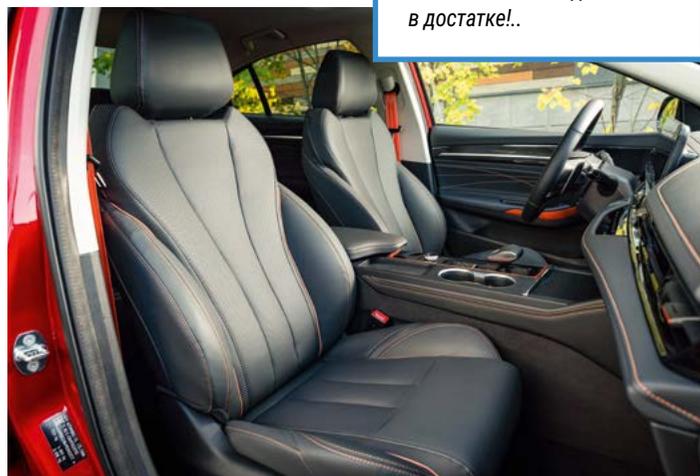
*Передние сиденья S5 GT отличаются удачным профилем, ненавязчивой боковой поддержкой и в целом удобны в дальней дороге. Но диапазон продольной регулировки водительского кресла по-азиатски маловат. Зато сзади места в достатке!..*

коленом при переносе ноги с педали на педаль).

А вот обитателям задних сидений на недостаток пространства жаловаться грех! Даже водитель ростом за метр девяносто сможет усесться «сам за собой» с запасом (пусть и не безбрежным). И крыша ему на макушку давить не будет. Что же до багажника, то у версии GT он такой же, как и у стандартного «Эс-пятого»: 482 литра.

По технической части нововведений у GT набралось столько, что впору считать новинку отдельной моделью, а не модификацией S5. Прежде всего, новый S5 GT получил усиленный каркас кузова. Порядка 60% используемой при его изготовлении стали — высокопрочных сортов. Как заявляют представители бренда, автомобиль стал более устойчив к боковому удару, чем стандартный S5. Кроме того, кузов S5 GT теперь более жесткий на кручение и более ремонтно-пригодный. Внешние кузовные панели седана (капот, крышка багажника и двери внутри и снаружи, а также передние крылья) оцинкованы.

Под капотом нового S5 GT — 1,6-литровый турбомотор SQRF4J16 мощностью 150 л.с. Прибавка в мощности по сравнению с 1,5-литровым E4T15B на обычном «Эс-пятом» (147 л.с.) невелика, зато крутящий момент вырос с 210 до 275 Нм. Агре-



гируется новый двигатель с 7-ступенчатым «роботом» DCT с двойным мокрым сцеплением.

На ходу дополнительные 65 «ньютон» оказались весьма и весьма ощутимы! И дело даже

не в пресловутых секундах, за которые автомобиль разгоняется с места до «сотни» (хотя и это упражнение S5 GT проделывает быстрее обычного S5: 7,5 секунд против 9,7). Двигатель седана

в версии GT эластичнее, и крутится он веселее и охотнее, чем 1,5-литровый мотор стандартной машины. В итоге и в городе, и на трассе автомобиль более чем охотно следует за педалью газа, под которой к тому же всегда есть запас: даже при самом напряженном обгоне силовой агрегат сможет «изыскать внутренние резервы», как писал когда-то классик отечественной сатиры.

«Робот» 7-DCT такому мотору вполне под стать: коробка не склонна путаться в передачах, ступени переключает шустро и практически незаметно, вовремя сбрасывает передачу-другую при обгоне. И не докучает подергиваниями в пробках. Кажется, научились китайцы настраивать «роботы»! Или задачу поставщикам корректно ставить...

Подвеска S5 GT осталась той же, что и у обычного S5, с точки зрения конструктивной схемы (стойки McPherson спереди, торсионная балка сзади), но была модернизирована и перенастроена. В частности, жесткость пружин увеличена на 21%, кроме того, инженеры «Омоды» поставили на версию GT амортизаторы со спортивными характеристиками. Перенастроено также рулевое управление, чтобы усилие на руле возрастало в зависимости от скорости и выбранного водителем режима движения (Есо, «Стандарт» или «Спорт»). И именно к настройкам ходовой у нас возникло большинство вопросов.

Замысел создателей S5 GT понятен: расчет был на более острую управляемость и спортивные реакции машины на действия рулем. В результате же получилось ни нашим ни вашим: автомобиль устойчив на прямой, стабилен в поворотах и умеренно быстр в реакциях на руль. И это, в общем-то, всё, что можно сказать о его управляемости, поскольку на дороге он ведет себя подобно типичному школьнику-хорошисту: уроки учит, делает всё старательно, но талантов особых не проявляет.

При этом комфортом в погоне за «спортивной управляемостью» китайские инженеры явно пожертвовали! На отремонти-

рованном буквально только что шоссе — тишь да гладь да божья благодать. Но стоит только выехать на дорогу, давно не знавшую какого-либо ремонта, кроме «ямочного», как идиллия рассыпается: S5 GT подробно информирует водителя и пассажиров о каждой без исключения трещинке в асфальте! Низкопрофильные 17-дюймовые колеса находят микронеровности даже на ровном, на первый взгляд, покрытии, грохочет на выбоинах задняя балка. Справедливости ради стоит отметить, что на по-настоящему серьезных неровностях подвеску автомобиля не пробивает, но и комфорта сидекам она не доставляет.

Да и шумоизоляция — средняя, хотя на презентации нас уверяли, что над этим аспектом создатели машины поработали особо. В основном солируют аэродинамические шумы, но и колесные арки изолированы, мягко говоря, не идеально. Да и сами шины, хоть и называются Giti Comfort F22, на деле особым комфортом автомобиль не наделяют: гудят на любом асфальте, кроме свежееуложенного, и активно собирают разного рода дорожную мелочевку.

### Каков итог?

Omoda S5 GT — добротный и современный автомобиль по меркам своего класса и ценового сегмента. Более того, он

*На ходу новый S5 GT весьма неплох. Но не настолько хорош, насколько дисконфортен на наших дорогах*

вполне может выступить своего рода ориентиром для того же АвтоВАЗа в том, какой именно должна быть давно ожидаемая модель гольф-класса марки Lada. Почему ориентир этот — не «европеец» или «кореец», а «китаец», вопрос не к инженерам или маркетологам, а к политикам.

Вместе с тем S5 GT наглядно показал, в чем, собственно, состоит главная проблема с автомобилями подобного рода («оспортивленными» версиями серийных моделей): с одной стороны, они еще далеко не спорткары в плане управляемости, с другой — части ездового комфорта они своего владельца уже лишают.

Что же до цены вопроса, то на момент выхода в печать этого номера журнала новый S5 GT стоил 2 839 900 рублей в комплектации Neo и 2 939 900 рублей — в исполнении Ultra (без учета маркетинговых программ). Для сравнения, стандартный S5 1.5T Ultra оценивался в 2 629 900 рублей. Дополчивать ли три с лишним сотни тысяч за чуть лучшую динамику в сочетании с чуть худшим комфортом — вопрос только и исключительно личных приоритетов.



Стоимость  
на момент подготовки материала  
**Omoda S5 GT**  
**2 939 900 ₺**



### ХАРАКТЕРИСТИКИ Omoda S5 GT

Габариты и масса	
Длина x ширина x высота, мм	4691 × 1814 × 1493
Снаряженная масса, кг	1419
Объем багажника, л	482
Клиренс, мм	160
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R
Объем, куб. см	1598
Мощность, л. с. при об/мин	150/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	275/2000–3800
Трансмиссия	7-ступенчатая, роботизированная
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	190
Средний расход топлива, л/100 км	6,9

### ОЦЕНКИ Omoda S5 GT

ИНТЕРЬЕР		7,71	
Обзор	8	Внутри S5 GT удобен, современен и отделан весьма высококачественными материалами. Вот только высокоскоростным водителям здесь не особо рады.	
Эргономика	8		
Качество материалов	8		
Простор	7		
Передние сиденья	8		
Задние сиденья	8		
Багажник	7		
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		8,5	
Динамика	9	Лучшее, что есть в матчасти автомобиля, — это силовой агрегат. Ну и тормозная система. Управляемость же — хороша, но не более того: на твердую четверку.	
Управляемость	8		
Тормоза	9		
Экономичность	8		
КОМФОРТ		7,66	
Акустический	7	Комфортом (причем как акустическим, так и ездовым) создатели S5 GT явно пожертвовали. Зато оснащением автомобиль не обделили!	
Ездовой	7		
Оснащенность опциями	9		
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА		7,95	Вариант для тех, кто хочет скорее казаться, чем быть.

ШРУСы и приводы  
**TRIALLI**



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ

# ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ  
ЗНАЧЕНИЕ



полный ресурс

# 52 000 000

~ циклов каждого шарика в ШРУСе



Равномерная передача  
крутящего момента при любых  
углах поворота колес



Эксплуатация в широком  
диапазоне температур  
окружающей среды



Селективная сборка  
каждого ШРУСа



TRIALLI.RU

## Febest выпустил новые подвесные подшипники



**Бренд Febest объявил о расширении основного товарного ряда за счет шести новых артикулов подвесных подшипников.**

Для заказа со склада, как сообщает пресс-служба бренда, стали доступны подвесные подшипники для «немцев» Audi Q7 (арт. ADCB-Q7) и Mercedes-Benz GLK 350/204 (арт. BZCB-204).

Кроме того, в продажу поступили подшипники для «японцев» Acura RDX TB1 (арт. HCB-RDX) и Toyota Corolla (арт. TCB-026).

Среди новинок также появились подвесные подшипники для автомобилей Hyundai Tucson 04 (арт. HYCB-JM) и Renault Master III (арт. RNCB-MAST).

Как заявляет производитель, все подвесные подшипники Febest изготовлены по спецификациям автопроизводителей. Гарантия на товары бренда составляет 2 года или 40 тыс. км пробега ■

## В ассортименте Trialli появился новый приводной ремень

**Бренд Trialli объявил о расширении фирменного ассортимента запчастей в товарной группе «Ремни клиновые AVX» для легковых автомобилей.**

В продажу, как сообщает пресс-служба бренда, поступил новый приводной ремень для автомобилей Audi 100 1.8i 1982 модельного года.

Ремень с артикулом AVX13X1000 подходит также для ряда моделей Audi, BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen, Citroen, Ford, Hyundai, Isuzu, Land Rover, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Renault, Toyota, Volvo, Porsche и Talbot.

Розничная цена новинки составляет 435 рублей; приобрести приводной ремень можно на официальном сайте бренда.

Ремни Trialli, как заявляет компания-производитель, изготавливаются с использованием материала EPDM, что позволяет увеличить срок их службы и снизить уровень шума. Рабочий диапазон температур для ремней марки: от -50 до +150 °С.

Кроме того, ремни Trialli отличаются высокой абразивной стойкостью и устойчивостью к воздействию автомобильных химических жидкостей ■





# CTP<sup>®</sup>



\*Мировой поставщик на конвейеры автопроизводителей с 1952 года

Реклама

## ПРОИЗВОДИМ ОРИГИНАЛ

## Ассортимент свечей зажигания STARTVOLTполнили шесть новых позиций

**Бренд STARTVOLT выпустил новые свечи зажигания для широкого ряда автомобилей.**

Фирменный ассортимент, как сообщает пресс-служба бренда, увеличился за счет шести новых артикулов.

В продажу поступил комплект свечей зажигания для автомобилей отечественного производства ГАЗ и УАЗ (арт. VSP 0008, 590 рублей). Как уточняют представители бренда, новый комплект свечей также подходит для ряда моделей BMW, Daimler, Hyundai, Isuzu, Jaguar, Land Rover, MG, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Renault, Triumph, Volkswagen.

В каталоге STARTVOLT появилось еще три новых артикула свечей зажигания для автомобилей отечественных марок ГАЗ и УАЗ (арт. VSP 0313, 170 рублей), Lada Granta и Lada Largus 2021 м. г. (арт. VSP 0060, 1420 рублей), Lada 2110 (арт. VSP 0118, 195 рублей).

Новинки также адресованы владельцам BMW, Jaguar, Chevrolet, Citroen, Isuzu, Hyundai, Fiat, Ford, Mazda, Nissan, Peugeot, Skoda, Volvo.

Кроме того, представлены свечи зажигания для «корейцев» SsangYong Rexton 2002 модельного года (арт. VSP 0016, 815 рублей), Hyundai Accent (Tagaz) 2000 м. г. и Kia Spectra 2004 м. г. (арт. VSP 0808, 715 рублей) ■



## TMI Tatsumi представил новые водяные насосы

**Бренд TMI Tatsumi объявил о расширении фирменного ассортимента деталей за счет новых водяных насосов для японских, корейских и европейских марок.**

Среди наиболее популярных новинок производитель выделяет модель с артикулом TGF1153 для автомобилей Volkswagen Multivan/Transporter 2003 модельного года, TGF1001 для Great Wall Hover H3/H5 2005 м. г. и TGF1016 для Kia Ceed/Venga 2009 м. г.

Водяные насосы, как сообщает пресс-служба бренда, изготавливаются из высококачественных и высокопрочных материалов — чугуна, алюминиевых сплавов и пластика.

Корпусы и крыльчатки помп производятся с применением технологии высокоточного литья, благодаря чему увеличивается срок их службы. Для изготовления сальника используется химически стойкий материал, благодаря чему обеспечивается полная герметичность устройства.

Ассортимент TMI Tatsumi насчитывает более 12 тыс. артикулов. На всю продукцию бренда распространяется расширенная гарантия 2 года с момента покупки ■

## Carville Racing расширил линейку фильтров для «китайцев»

**В каталоге бренда Carville Racing появилось в общей сложности 10 новых артикулов воздушных, салонных и топливных фильтров для автомобилей китайского производства Chery, Geely, Great Wall, Haval.**

Новые воздушные фильтры, как сообщает пресс-служба бренда, адресованы владельцам Geely Atlas 1.8T/2.0i/2.4i 2016 модельного года (арт. TR55737, 1040 рублей), Great Wall Hover H6 2011 м. г. и Haval H6 2014 м. г. (арт. TR55746, 925 рублей).

Салонные фильтры подходят для автомобилей Geely Coolray 1.5T 2020 м. г. (арт. CRV55241, 925 рублей), Great Wall Hover H3 2012 м. г. и H5 2011 м. г. (арт. CRV55245, 460 рублей).

В продаже появились также салонные антибактериальные фильтры для ряда моделей Chery: Tiggo 4, 5, 7, 8, 7 Pro / 8 Pro, Arrizo 8; кроссоверов Exeed LX и Omoda C5 (арт. CRVA55244, 770 рублей), Geely Tugella 2019 м. г. (арт. CRVA55242, 925 рублей), Great Wall Hover H6 2012 м. г. и Haval H6 2014 м. г. (арт. CRVA55246, 695 рублей), а также Haval H9 2014 м. г. (арт. CRV55248, 770 рублей).

Кроме того, в продажу поступил салонный угольный фильтр для машин Geely Atlas 2016 м. г. / Atlas Pro 2021 м. г. (арт. CRVC55240, 1115 рублей) и топливный фильтр для Geely Atlas Pro 2021 м. г. / Coolray 2020 м. г. 1.5T (арт. SVG5196, 1205 рублей).

Срок эксплуатации фильтров Carville Racing, как отмечают представители бренда, соответствует официальным регламентам технического обслуживания автопроизводителей ■



## Schaeffler намерен выкупить Vitesco Technologies

**Концерн Schaeffler AG объявил о намерении выкупить все находящиеся в обращении акции компании Vitesco Technologies.**

В результате слияния двух производителей, как сообщает пресс-служба Schaeffler, будет образована «технологическая компания в сфере мобильности», имеющая «значительный потенциал роста».

В пресс-службе Vitesco Technologies подтвердили поступление предложения Schaeffler AG о выкупе акций. «Советы директоров Vitesco Technologies тщательно оценят всю информацию и примут решение о дальнейших шагах», — отмечается в официальном заявлении компании.

Акционерам Vitesco будет предложено денежное вознаграждение в размере 91 евро за акцию, что примерно на 21% выше цены акции компании на момент закрытия торгов 6 октября 2023 года. Для акционеров, владеющих акциями Vitesco Technologies с момента выделения компании из состава концерна Continental AG, премия составит порядка 25% по сравнению с первой ценой акций после их размещения 16 сентября 2021 года (59,80 евро).

Сумма сделки составит 3,64 млрд евро; профинансировать ее в Schaeffler AG намерены, в частности, за счет кредитных средств от Bank of America, BNP Paribas и Citigroup, которые выступают финансовыми консультантами немецкого концерна.

За счет сделки Schaeffler намерен расширить направления деятельности и линейку предлагаемых заказчикам компонентов и технологий, а также создать технологическую компанию в сфере мобильности с четырьмя основными подразделениями: E-Mobility («Электромобильность»), Powertrain & Chassis («Силовые установки и шасси»), Vehicle Lifetime Solutions («Решения для послепродажного обслуживания»), Bearings & Industrial Solutions («Подшипники и промышленные решения»).

Ожидается, что годовой объем продаж Schaeffler после слияния с Vitesco Technologies составит около 25 млрд евро. Объединенная компания будет управлять 44 центрами исследований и разработок и более чем сотней производственных площадок, расположенных в разных регионах мира; общее количество сотрудников превысит 120 тыс. человек. В немецком концерне ожидают также, что влияние сделки на показатель EBIT составит 600 млн евро в год и «будет полностью достигнуто в 2029 году». При этом единовременные затраты на интеграцию составят до 665 млн евро.

Между тем акции Vitesco на Франкфуртской бирже выросли 9 октября на новостях о возможном слиянии с Schaeffler на 20% — до 90,5 евро за бумагу, сообщает агентство Bloomberg. Акции Schaeffler, в свою очередь, подешевели на 9,8% — снижение было максимальным с августа 2020 года ■



**ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО  
ДЛЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ**

## В продажу поступили новые пружины подвески Zekkert



### Бренд Zekkert объявил о расширении фирменного ассортимента деталей подвески.

Товарная линейка пружин подвески, как сообщает пресс-служба бренда, пополнилась за счет 68 новых артикулов.

Новые пружины Zekkert предназначены для таких автомобилей, как Audi A4 1995 модельного года и A6 1994 м.г., Dacia Sandero II 2012 м.г., Honda CR-V III/IV 2007 м.г. и Kia Rio IV 2017 м.г.

Как уточняют в компании, пружины изготавливаются по технологии холодной навивки с использованием высококачественной стали.

В процессе производства детали также проходят дробеструйную обработку и пластическую холодную осадку. Этап фосфатирования, по заявлению производителя, обеспечивает износостойкость пружин и защищает их от коррозии ■

## Brembo расширил линейку деталей тормозной системы

### Компания Brembo объявила о расширении фирменной линейки деталей тормозной системы для розничного рынка запчастей.

Каталог товаров, как сообщает пресс-служба итальянского производителя, пополнился 61 новым артикулом.

Линейка Prime расширилась за счет семи артикулов тормозных дисков, предназначенных для таких моделей, как Honda City Saloon III / Jazz V, Toyota Yaris, Opel Vectra C, Mercedes A-Class/B-Class/CLA, Cadillac BLS, MAN TGE, Volkswagen Crafter. Ту же линейку пополнили новые тормозные колодки для Hyundai Tucson / Kia Sportage, а также два артикула суппортов для среднетоннажников Iveco Eurocargo I-III.

В линейке Beyond появились комплекты тормозных дисков и колодок для электромобилей (EV Kit). Комплекты адресованы владельцам машин Hyundai Ioniq/Kona, Nissan Leaf, Kia Niro / Soul III и Volkswagen Golf VII. Кроме того, на сайте доступны комплекты тормозных дисков и колодок (Greenance Kit) для Mercedes Sprinter и Volkswagen Crafter.

Линейка Extra пополнилась двумя артикулами тормозных колодок для Mitsubishi Pajero, Citroen C4 Aircross и Grand Picasso, Peugeot 308 / 308 II / 4008.

В линейку Essential добавились новый тормозной барабан и цилиндр, 7 артикулов тормозных шлангов, 12 артикулов восстановленных суппортов, 18 артикулов ремонтных комплектов для ряда популярных в Европе машин ■





## BIG Filter модернизировал воздушный фильтр для Renault Logan

**Компания «БИГ Фильтр» объявила о выпуске модернизированной версии воздушного фильтра GB-946 для ряда популярных моделей Renault и Dacia.**

В конструкции фильтра, как сообщает пресс-служба компании, появился синтетический предочиститель толщиной 10 мм, который помогает задерживать крупные и средние частицы, попадающие во впуск. В частности, новая конструкция стала выше, что обеспечило плотную посадку фильтрующего элемента в корпусе.

Модель GB-946 также получила две клеевые полосы, которые, как отмечает производитель, значительно увеличили жесткость конструкции и повысили устойчивость к деформации.

Воздушный фильтр GB-946 предназначен для автомобилей Renault Dokker, Logan, Sandero, а также Lada Largus и Dacia.

Ранее, как уже сообщал «Движок», BIG Filter представил комплект салонных фильтров для Geely, Great Wall, Lexus, Subaru и Toyota.

Новый фильтр GB-9911 пришел на смену моделям GB-9860, GB-9860/C, GB-9860/CA, которые выводятся из ассортимента бренда ■

## В ассортименте Jikiu появились новые запчасти

**Бренд Jikiu объявил о выпуске ряда новинок на российский рынок автозапчастей и компонентов.**

Фирменная линейка, как сообщает пресс-служба бренда, пополнилась 14 новыми артикулами. Для заказа со склада стали доступны, в частности, втулки переднего стабилизатора для Subaru B9 Tribeca WX (арт. BL27010) и Audi A3 8Y (арт. BLK33026), а также втулки заднего стабилизатора для Land Rover Range Rover Sport LS (арт. BL47008).

В каталоге бренда появились также пыльники передних ШРУСов для автомобилей Opel Astra H (арт. CD34004) и Ford Galaxy VY (арт. CD33026); пыльники передних амортизаторов для Mercedes-Benz E200 W212 (арт. CS31006).

Линейку ступиц задних колес пополнили два артикула – для Ford Explorer (арт. HW51024) и Hyundai Avante Elantra XD (арт. HW11014).

Кроме того, в продажу поступили сайлентблоки задних рычагов для BMW 320i E46 (арт. BH32043), ступичные подшипники для Chevrolet Aveo T250 (арт. HWB28021), крепления глушителя для Volkswagen Golf IV (арт. EP33028) и наконечники рулевых тяг для Volkswagen Crafter первого поколения (арт. ET31017).

Среди других новинок – опоры двигателя для Mercedes-Benz Viano W639 (арт. ME31018) и опоры передних амортизаторов для Ford Explorer пятого поколения (арт. MS51013) ■



**ZEKERT**

DIFFERENT ROADS.  
ONE SOLUTION.

**АВТОЗАПЧАСТИ  
С ГАРАНТИЕЙ**



[www.zekert.de](http://www.zekert.de)





## SB Nagamochi представил новые тормозные диски

**Бренд SB Nagamochi выпустил новые детали тормозной системы для популярных на российском рынке автомобилей.**

Фирменная линейка, как сообщает пресс-служба бренда, пополнилась за счет шести артикулов тормозных дисков.

В продажу поступили задние тормозные диски для автомобилей Hyundai Palisade (арт. BR11178T), Toyota Corolla XII (арт. BR21312), Kia Stinger и Genesis G70 (арт. BR11170T).

Также ассортимент пополнился задними и передними дисками для внедорожника Cadillac Escalade. Приобрести товар можно на официальном сайте бренда по артикулам BR34142T и BR34141T. Кроме того, среди новинок – передний тормозной диск для BMW 5 и 7 серии (арт. BR32176TSET).

Напомним, что 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 гарантия составит 1 год со дня покупки товара ■

## «Соллерс Авто» запустит производство коробок передач

**Компания «Соллерс Авто» планирует запустить производство собственных 6-ступенчатых механических коробок передач на заводе в Заволжье.**

Для этих целей, как сообщает пресс-служба компании, Фонд развития промышленности выделит дочернему предприятию «Соллерс Производство трансмиссий» льготный заем 564 млн рублей.

«Привлеченные средства займа ФРП будут направлены на закупку оборудования для цеха сборки коробок передач, линии механической обработки корпусных деталей МКПП, а также серийной литейной оснастки. На предприятии будет осуществляться сборка и тестирование МКПП, планируется локализовать технологические операции по литью и механической обработке картеров, в дальнейшем рассматривается локализация всех основных деталей МКПП», – говорится в сообщении Sollers.

Новые трансмиссии будут выпускаться для легких коммерческих автомобилей и пикапов Sollers, а также для модельного ряда УАЗ.

Начало производства запланировано на второй квартал 2024 года. В планах компании – выпуск 7 тыс. коробок передач в 2024 году с последующим увеличением до 50 тыс. штук в год ■





## LUZAR представил радиатор отопителя для Kia Magentis

**Бренд LUZAR объявил о расширении ассортимента радиаторов за счет новой модели для популярного в России корейского седана.**

Фирменный каталог, как сообщает пресс-служба бренда, пополнился радиатором отопителя с артикулом LRh 0839. Новинка предназначена для автомобилей Kia Magentis 2000 модельного года.

Розничная цена нового радиатора LUZAR составляет 6750 рублей.

Ранее, как уже сообщал «Движок», бренд LUZAR представил в общей сложности 12 новых артикулов радиаторов охлаждения, отопителя, кондиционера и гидроусилителя.

Радиаторы подходят для популярных иномарок, в числе которых Audi A4, Nissan Maxima, Hyundai Santa Fe, Chery Tiggo, Toyota CH-R и Prius ■

## На российский рынок вышли новые детали подвески Fixar

**Компания Carberry GmbH представила на российском рынке новые детали подвески, выпускаемые под брендом Fixar.**

Фирменный ассортимент, как сообщает пресс-служба компании, пополнился новыми артикулами рычагов подвески.

Модель с артикулом FQ1005 подходит для кроссоверов Hyundai Santa Fe 2012 модельного года. Рычаги подвески с артикулом FQ0364 представлены для автовладельцев Daewoo Matiz и Daewoo Tico 1995 м. г.

Рычаг с артикулом FQ0991 предназначен для ряда моделей Mercedes-Benz: X164, X166, W166, W164, W251, V251 2006 м. г.

Шаровые пальцы в шарнирах рычагов, как отмечает производитель, обработаны с помощью полировки, что исключает появление раковин и иных повреждений в процессе эксплуатации деталей.

Кроме того, в пыльники из резины добавляют каучук, благодаря чему, как отмечают

в компании, они более устойчивы к экстремально низким и высоким температурам (от -45 до +80 °C).

На все детали подвески Fixar предоставляется годовая гарантия ■



## タツミパフォーマンススペアパーツ



**Автокомпоненты  
TMI TATSUMI**

Японские традиции  
инженерного искусства

Из чего  
сделан «импорто-  
замещенный»  
флагман  
АвтоВАЗа

# МЫ РАЗОБРАЛИ Lada Vesta NG



Илья Шельменкин

В уже далеком 2016 году журнал «Движок» разобрал седан Lada Vesta и выяснил, из каких компонентов была сделана главная на тот момент новинка российского авторынка. Материал стал одним из самых читаемых за всю историю нашего издания, и мы решили повторить этот опыт. Тем более что повод есть: на рынок вышла «Лада Веста» новой генерации, сделанная, по заверениям АвтоВАЗа, на компонентной базе отечественных предприятий и заводов дружественных стран. Проверим, так ли это, а заодно сравним новинку с прежней «Вестой» и узнаем, много ли изменений в конструкции самой современной модели в российском автомобилестроении.

В том, что большое количество компонентов в конструк-

ции Vesta NG будет другим, мы не сомневались по нескольким причинам. Во-первых, из России ушли многие зарубежные производители, которые поставляли на конвейер АвтоВАЗа огромное количество запчастей. К примеру, из-за этого «умер» без шансов на «воскрешение» кросс-хэтчбек Lada XRay, который, по сути, был копией Renault Sandero Stepway. «Весте» подобная участь не грозит, так как в ней доля иностранных комплектующих гораздо меньше, хотя все равно весьма существенная.

Вторая причина нашей уверенности состояла в том, что новая Vesta получила аббревиатуру NG (New Generation) в названии отнюдь не случайно. Модель претерпела не просто фейслифтинг: в АвтоВАЗе заявляли об «абсолютно новой платформе Lada В» и «модернизации, коснувшейся всех систем, от кузова до силового агрегата» (цитаты из официальной презентации Vesta NG). Нам удалось обнаружить



На нашей «Весте» стоял двигатель 21129 экологического класса «Евро-2» с датчиком кислорода от модели Granta и катушками зажигания от турецкого производителя Eldor



Тормозные колодки новой (вверху) и прежней версии Vesta



Компрессор кондиционера на новой «Весте» – родом из Китая

(хотя это и не было секретом) немало изменений в конструкции автомобиля. Да, назвать его принципиально новым в результате всех нововведений нельзя (да и не преследовали тольяттинцы такой цели), но то, что новая «Веста» технически значительно отличается от прежней, – это факт!

В ходовой части изменения есть, но не такого масштаба, чтобы называть новую «Весту» автомобилем «на новой платфор-

ме», что же касается силового агрегата, то – по крайней мере на первых порах – Vesta NG будет довольствоваться прежними решениями. Ситуация должна измениться уже в ближайшее время: «Весте» обещан вариатор; поставщик таких коробок найден в Китае. На нашем экземпляре стоял привычный для владельцев прежних «Вест» атмосферник 21129 (1,6 литра, 106 л.с., 148 Нм) с 5-ступенчатой «механикой». Впрочем, обо всем по порядку.

Начнем в тех узлов, которые, по нашему мнению, заслуживают внимания в первую очередь, а именно – с деталей тормозной системы. Конструкция передних суппортов и тормозных колодок изменилась – теперь владельцам новых Lada Vesta придется менять колодки чаще. На фото на стр. 28 – сравнение колодок новой и старой конструкции, где видно, что новая колодка имеет большую площадь прилегания к диску.

Толщина накладки (так называемого «феродо») в новой колодке стала в два раза тоньше, чем прежде, к тому же добавился индикатор износа («скрипун»), поэтому фактическая рабочая толщина накладки до появления скрипа от индикатора износа – всего 6 мм. На старой колодке «скрипуна» не было, и толщина тормозной накладки составляла 12 мм. Так что сэкономить на тормозах не получится, если только не экономить на качестве.



Мотор отопителя на новой Vesta – марки Valeo

**AZUMI**  
FILTRATION PRODUCT  
あずみ

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ФИЛЬТРЫ



Топливные



Воздушные



Масляные



Трансмиссионные\*



Салонные\*\*

> **1500**  
артикулов в РФ

> **4500**  
артикулов в мире

\* уникальные на рынках стран ТС

\*\* в т.ч. антибактериальные фильтры «4A shield»



Амортизатор для новой Vesta.  
На корпусе появился дополнительный кронштейн для провода датчика ABS

Компрессор кондиционера теперь изготавливает тот же крупный китайский производитель, который поставляет аналогичные компоненты на Горьковский автозавод. Здесь АвтоВАЗ вполне логично решил не изобретать велосипед, а воспользоваться услугами производителя, который уже работает на российском рынке.

Самым неожиданным для нас открытием стала весьма существенная номенклатура деталей (комплект сцепления, блок охлаждения двигателя, блок отопителя), имеющих маркировку Valeo. Французская компания не так давно продала свои российские заводы, так что вполне возможно, что наша «Веста» собрана из деталей прежних складских запасов и в ближайшем будущем эти элементы тоже будут импортозамещены.

Изменился внешний вид амортизаторов — на корпусе появился дополнительный кронштейн для фиксации провода датчика ABS.

Стал другим и дизайн самого датчика ABS, хотя он и взаимозаменяем со старым.

В целом ходовая часть «Весты» конструктивно осталась прежней, но была перенастроена. Передняя подвеска, напомним, — с L-образными рычагами и нижним расположением рулевой рейки. Такая конструкция призвана обеспечивать высокую поперечную жесткость, улучшать управляемость и плавность хода машины, а также гарантировать высокий уровень защиты от шумов и вибраций. В том, что подобная схема работает весьма успешно, мы убедились, напомним, еще во время премьерного теста новой «Весты» летом нынешнего года.

Также мы обнаружили, что примененные на Vesta NG приводы в сборе, поставляемые китайским производителем Shandong HUFU Group, взаимозаменяемы с приводами на машине в прежней версии. При этом поменять внутренний ШРУС на новый отдельно не получится: у них разное количество шлицев (у нового их больше).

В конструкции стеклоочистителя на «Весте NG» используется новый моторредуктор с иным

электрическим разъемом — для возможности присоединения его к штатной проводке сделан «переходной хвост» с разъема на разъем.

Поменялся поставщик компонентов выхлопной системы (на нашей машине стояли детали Тенпесо) — видимо, в связи с этим изменилась конструкция задней и средней банок глушителя.

Нельзя не сказать пару слов об особенностях оснащения новой «Весты». Купленный нашими партнерами седан был в версии Cross и в максимальной комплектации Techno. На момент подготовки этого материала такие машины стоили 1 817 900 рублей. При этом противотуманные фары на автомобиле отсутствовали. Чтобы их все-таки поставить, нужно было отдельно доплатить еще 8 тыс. рублей за комплект для установки.

Также не было камеры заднего вида, хотя провода к ней внутри автомобиля были проложены и при включении заднего хода экран мультимедийной системы становился черным. Ре-

шить проблему можно за 5 тыс. рублей, приобрета оригинальную камеру заднего вида. Такая вот интересная «максимальная комплектация», в которую нужно дополнительно вложиться, чтобы получить оборудование, изначально заявленное производителем.

### Каков итог?

Если при разборе прежней Lada Vesta наши выводы были неоднозначны и радость от неожиданно неплохого качества сборки (по меркам 2016 года) пересеклась с огорчением из-за обидных мелких недочетов, то в этот раз мы больше акцентировали внимание на происхождении компонентов. (Хотя на качество сборки машины также было грех жаловаться.)

Разложив на запчасти автомобиль в 2016-м, мы отмечали, что назвать ту «Весту» отечественной машиной можно было лишь с натяжкой. Казалось бы, в этот раз, спустя семь лет, да еще и в нынешней ситуации, доля российских компонентов должна была вырасти радикально. И все же приходится констатировать, что скорее произошла смена поставщиков: с западных компаний на восточные. Множество важных элементов как не были локализованы в середине 2010-х, так, видимо, и не выпускаются в России до сих пор.

Обернется ли это новой технологической зависимостью отечественного автопрома (теперь уже от Китая), станет ясно еще лет через восемь-десять.



Новый моторредуктор стеклоочистителя имеет иной электрический разъем



# Не доверяй только потому, что у них одинаковое название.

Используй оригинальные автомобильные запасные части.  
Выбирай HL Mando на вторичном рынке.



**HL Mando**

Aftermarket

[hlmandoaftermarket.com](http://hlmandoaftermarket.com)



# Почему выходят из строя РУЛЕВЫЕ РЕЙКИ и как их восстанавливают



Вадим Аскарлов

## Устройство и возможные проблемы

Все, что нужно знать о важности этой детали, — это то, что рулевая рейка соединяет управляемые колеса с рулем. При этом устройство рейки — не слишком мудреное: непосредственно зубчатая рейка расположена в корпусе и находится в постоянном сцеплении со входным валом, который является продолжением рулевого вала. Концы рейки при помощи рулевых тяг и рулевых наконечников соединены с поворотными кулаками колес.

Чтобы современные автомобили не напоминали на ходу «Жигули», современные рей-

ки снабжены усилителями. В наше время непрекращающихся технических инноваций автомобили все меньше похожи друг на друга, а подвидов и подклассов машин становится все больше и больше. Однако есть технические элементы, без которых нельзя себе представить ни один, даже самый технически продвинутый, автомобиль. И это не двигатель, не коробка передач и даже не зеркала заднего вида — это рулевая рейка. Именно без этого элемента не может обойтись ни одна машина, у которой есть руль (если же руля нет, то такие транспортные средства называются уже по-другому). И, как любая другая деталь, рейка также может выйти из строя. О том, как определить, когда пора чинить рулевую рейку, и как такие узлы ремонтируют, читайте в нашем материале.

ки снабжены усилителем. Классический вариант — гидравлический: насос под давлением распределяет гидравлическую жидкость по двум цилиндрам, которые помогают водителю повернуть колеса в нужную сторону. В случае с современным электроусилителем

вместо жидкости работают электромотор и редуктор.

Чаще всего неисправности гидравлической рейки сводятся к нескольким вариантам. Например, течь жидкости через уплотнения (сальники) возникает из-за коррозии штока рулевой рейки и образования повышен-

ной шероховатости, которая истирает уплотнения (сальники). Коррозия на поверхности штока рейки возникает из-за попадания влаги, а это часто происходит из-за порванного пыльника или крепежных хомутов. Коррозия штока приводит не только к износу и пропуску жидкости через сальники, но и к износу опор, размещенных в корпусе рейки, что ведет к люфту рейки и стуку. В особо запущенных случаях можно столкнуться с износом зубьев шестерни золотника и зубьев штока рейки, но тогда ремонт не всегда возможен и целесообразен.

Есть еще не самая распространенная, но вполне серьезная проблема, которая сложно диагностируется и чаще встречается на европейских и американских



Подтекающая рулевая рейка



Перед ремонтом рейку необходимо тщательно очистить

автомобилях. Возникает она не в самой рулевой рейке, а в рукавах высокого давления, которые подают жидкость от насоса гидроусилителя. Внутри рукава размещены специальные металлические или пластиковые трубки, которые предназначены для придания потоку спокойного (ламинарного) течения жидкости, но пластиковая трубка со временем из-за потери эластичности может сходить с места закрепления. В результате трубка деформируется, забивается выход, сокращается проток жидкости и в течение небольшого времени насос может выйти из строя.

Все это также создает проблемы для самой рулевой рейки, так как в нее попадает недоста-

точно масла, и первичный вал начинает сильно изнашиваться. Стоит отметить, что на японских автомобилях внутри рукавов размещаются преимущественно металлические трубки, и их владельцы с такой проблемой не сталкиваются.

В рулевой рейке с электроусилителем основной причиной неисправностей является повышенная влажность, следствие которой — коррозия и короткое замыкание (КЗ) электронных компонентов. Естественно, течь она не будет, так как протекать тем нечему, а вот стучать из-за корродирующего вала начнет сразу с момента начала износа. Наиболее яркие симптомы износа рейки — стук или хруст

при вращении руля. Ну и, само собой, из-за КЗ — отказ электроусиления.

### Как ремонтировать?

А вот с этим нужно обращаться к профессионалам! Разобраться с современной рейкой будет сложно даже технически подкованному человеку (если только он сам не работал в профильных автосервисах). О том, как ремонтируются рулевые рейки, нам рассказали (и показали основные этапы и процедуры) специалисты технического центра «Гидравлика», которые уже два десятка лет занимаются восстановлением таких узлов.

Сразу после демонтажа рейки она подвергается тщательной

чистке. Предварительно закрываются все отверстия, чтобы внутрь не попали вода и песок. Рейка помещается в специальную камеру с водой, где ее отмывают, а затем в другую специализированную камеру, где ее тщательно «пескоструят». Уже после этого чистая рейка попадает на стол к опытному профессионалу, который приступает к ее разборке и более глубокому анализу повреждений и причин выхода из строя. По опыту специалистов технического центра «Гидравлика», независимо от серьезности износа рейки, алгоритм ее восстановления всегда примерно одинаков. Если, конечно, речь не идет о совсем запущенных случаях.

Если шток еще не сильно изношен и стерт, его можно обработать на токарном станке и привести практически в рабочее состояние. Работа эта — очень тонкая, требующая опыта и навыков от оператора станка. После этого рейка полностью разбирается, с деталей удаляются следы коррозии. Далее заменяются все уплотнения, опорные втулки, даже если визуально их состояние еще удовлетворительное. В отдельных случаях производится восстановление цилиндра корпуса рулевой рейки, в котором происходит распределение потоков жидкости следящим золотником. Все эти элементы и работы входят в стоимость восстановления рулевой рейки.

После указанных выше процедур рейка собирается и отправляется на специальный стенд, на котором имитируется работа



Обработка штока на токарном станке



Уплотнения и опорные втулки обязательно меняются на новые

рулевой системы автомобиля. К рейке подключаются трубопроводы, подается гидравлическая жидкость, и она проходит гидравлические и механические испытания, чтобы специалист убедился в полном восстановлении рабочих функций узла.

Но это еще не всё. Несмотря на то что рейка уже собрана и готова к эксплуатации, правильным подходом считается восстановление ее внешнего вида. Рейка отправляется в «малярку», где она покрывается грунтовкой и окрашивается, приобретая вид абсолютно нового изделия.

Электрическая рейка ремонтируется по более сложному алгоритму из-за сложностей с диагностикой. В анализе причин ее неисправности не обойтись без специального компьютера, который считывает ошибки. Однако, как отмечают диагносты «Гидравлики», чаще всего у проблем электрических реек та же подноготная, что и у обычных, — попадание воды в механическую часть и, как следствие, подклинивание вала. Только, в отличие



Диагностика электрической рулевой рейки

от гидравлической рейки, здесь электродвигатель «увидит» эту неисправность и «выпадет в фатальную ошибку», как называют это специалисты.

Однако это довольно общая ошибка, и для правильной диагностики необходимо более глубокое исследование проблемы. Тем более что механическим проблемам могут сопутствовать неисправности в электронных схемах рулевой рейки. К примеру, часто

шлит блок управления, в котором могут возникать несколько ошибок одновременно, и каждую из них специалистам придется исправлять поочередно. Иногда проблемы могут быть критически — такой блок восстановлению может уже не подлежать.

#### Каков итог?

Как видим, восстановление рулевой рейки — сложный процесс, требующий от исполнителей



Блок управления рулевой рейкой

не только специфических компетенций, но и большого опыта в этом деле. Важность данного элемента управления трудно переоценить. Не стоит затягивать с ремонтом при первых симптомах неисправности, ведь чем дольше они игнорируются, тем дороже может обойтись ремонт. Вполне возможно, что на каком-то этапе он и вовсе окажется невозможным.

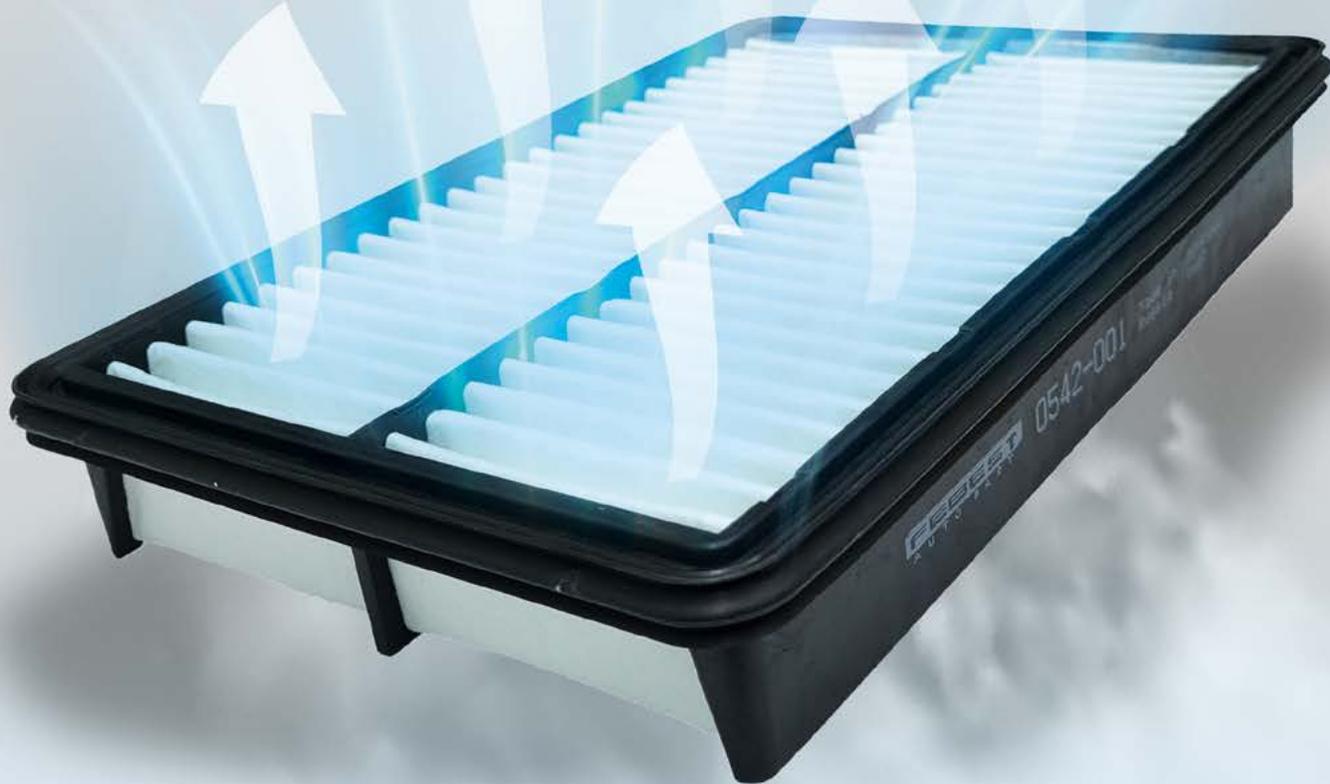
Кроме того, почти все опрошенные нами специалисты отмечают, что всегда лучше восстанавливать заводскую рейку или покупать восстановленную. На рынке сегодня есть множество новых вариантов от разных производителей по весьма гуманным ценам (в несколько раз, а порой и на порядок дешевле оригинала). Но, как говорят механики, автовладельцу сильно повезет, если такая рейка «проживет» на машине хотя бы год.

После ремонта рейка выглядит как новая



# Чистый воздух. Максимальный комфорт

Воздушные фильтры  
**FEBEST**



Тщательная  
очистка воздуха



Точные размеры  
и стабильная геометрия



Большой ресурс  
и выносливость



## Busworld 2023: MAN «выкатил» новые автобусы

Компания MAN Truck & Bus представила на прошедшей в Брюсселе выставке Busworld Europe 2023 обновленную линейку автобусов, включающую также новые модели.

В сегменте машин с традиционными ДВС главной новинкой MAN на нынешнем Busworld стала модель Lion's Intercity LE 14, предназначенная для городских и пригородных маршрутов.

Машина представляет собой низкопольный трехосный автобус длиной 14,43 метра. В своем классе, как заявляет производитель, это самая короткая на сегодняшний день модель. За счет управляемого заднего моста радиус разворота нового Lion's Intercity LE 14 составляет всего 23,8 метра.

В салоне автобуса можно разместить до 63 посадочных мест, общая вместимость машины составляет 127 пассажиров. В качестве опции автобус можно будет оснастить третьей входной дверью – именно такая версия и была представлена в Брюсселе.

Новый Lion's Intercity LE 14 будет оснащаться рядным 9-литровым турбодизелем MAN D1556 LOH в двух вариантах отдачи: 330 и 360 л.с. (1400 и 1600 Нм соответственно). Двигатель штатно агрегируется с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач ZF Ecolife 2. Опционально каждая из версий может быть оснащена фирменной гибридной системой MAN EfficientHybrid, в основе которой – соединенный с коленвалом 12-киловаттный стартер-генератор, конвертирующий при торможении механическую энергию в электрическую и обеспечивающий дополнительные 220 Нм при разгоне машины.

В рамках Busworld 2023 состоялась также мировая премьера нового электробуса Lion's City 12 E LE – первого низкопольного автобуса MAN на электротяге с центральным приводом и модульной системой батарей.

Машина создана на основе 12-метрового электробуса и отличается от уже известной модели по-иному организованным пространством в салоне: без массивного моторного отсека в задней части и со специальной площадкой для размещения инвалидных и детских колясок. Производитель называет новый Lion's City 12 E LE «идеальным вариантом электробуса для работы на пригородных маршрутах». Продажи новинки начнутся до конца 2023 года ■



## LUZAR выпустил термостат для спецтехники «Ростсельмаш»

Бренд LUZAR объявил о расширении фирменного ассортимента термостатов.

Для заказа со склада, как сообщает пресс-служба бренда, стал доступен термостат для спецтехники «Ростсельмаш».

Приобрести товар можно на официальном сайте бренда по артикулу LT 0113. Розничная цена новинки составляет 5940 рублей. Новый термостат, как уточняют представители бренда, является аналогом Parker TH-1000-16FO-23.

Вся продукция LUZAR, как заявляет производитель, изготавливается на современном высокоточном оборудовании ■



## Busworld 2023: ZF показал новый электромост для городских автобусов

Концерн ZF Friedrichshafen AG представил на прошедшей в начале октября в Брюсселе выставке Busworld 2023 свою новую разработку – приводной мост AxTrax 2 LF.

Новинка, как сообщает пресс-служба немецкого концерна, представляет собой порталный электромост, специально разработанный для низкопольных городских автобусов. Узел может устанавливаться на «батарейные» электробусы, «водородобусы» (автобусы, работающие на водородных топливных ячейках), а также троллейбусы.

Мост AxTrax 2 LF оснащается двумя отдельными инвертерами из карбида кремния и высокопроизводительным электрическим блоком управления. Компоненты системы привода расположены на колесных ступицах.

Новый узел, как отмечает производитель, требует того же установочного пространства, что и прежний мост AxTrax AVE, поэтому он совместим с пневмоподвеской и другими решениями ZF для пассажирского транспорта.

Электромост AxTrax 2 LF станет выпускаться в двух вариантах отдачи: 260 кВт (354 л.с.), 22 700 Нм и 360 кВт (490 л.с.), 37 300 Нм. В серийное производство узел будет запущен в 2025 году ■



## Mercedes представил серийный электротягач eActros 600

**Компания Mercedes-Benz Trucks провела официальную презентацию серийной версии магистрального электротягача eActros 600.**

В движение новый eActros 600 приводится 800-вольтовым электромотором с двумя встроенными электромоторами и 4-ступенчатой трансмиссией. Пара двигателей генерирует номинальную мощность 400 кВт (544 л. с.), пиковая отдача составляет 600 кВт (816 л. с.).

В сцепке со стандартным полуприцепом новый eActros 600 способен перевозить грузы массой около 22 тонн. Максимальная полная масса автопоезда – до 44 тонн.

Силовая установка имеет функцию рекуперации энергии при замедлении и торможении; «возвращенная» в батарею энергия используется впоследствии при разгоне машины. Водитель может выбрать один из пяти режимов рекуперации. Кроме того, доступен режим движения «в одну педаль».

Питается новый электротягач от трех блоков литийжелезофосфатных аккумуляторных батарей емкостью по 207 кВт·ч каждый (общая емкость тяговых аккумуляторов – 621 кВт·ч). Такие батареи, по утверждению производителя, отличаются длительным сроком службы. В «Мерседесе» заявляют, что по истечении 10 лет эксплуатации электротягача и 1,2 млн км пробега его батареи потеряют не более 20% от изначальной емкости.

Заявленная дальность хода нового eActros 600 при полностью заряженных батареях составляет 500 км. В день, по расчетам производителя, электротягач может проехать свыше 1000 км с промежуточной зарядкой во время законодательно предписанного отдыха водителя.

Заряжать новый грузовик можно на станциях типа CCS мощностью до 400 кВт. Впоследствии новый eActros 600 будет поддерживать также мегаваттную зарядку (MCS). Уже на старте продаж грузовик можно будет заказать с предустановленным для MCS оборудованием. По завершении процесса стандартизации этой технологии Mercedes дооснастит ею проданные ранее электрические «Актросы».

Принимать заказы на новый eActros 600 в Европе Mercedes-Benz Trucks начнет в течение 2023 года. Старт серийного производства электротягача намечен на конец 2024-го ■



## ТОРМОЗНЫЕ БАРАБАНЫ



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



**СДЕЛАНЫ  
ИЗ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННОГО ЧУГУНА**



**СТАБИЛЬНО РАБОТАЮТ ДАЖЕ  
ПРИ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ НАГРУЗКАХ**



**БАЛАНСИРУЮТСЯ  
НА ПРОИЗВОДСТВЕ**



**ЗАЩИЩАЮТ ТОРМОЗНОЙ МЕХАНИЗМ  
ОТ ВНЕШНИХ ВОЗДЕЙСТВИЙ**



## Busworld 2023: DAF показал новые двигатели для автобусов

**Компания DAF Components представила на выставке Busworld 2023 двигатели PACCAR MX-11 и MX-13 в версиях для городских и междугородных автобусов.**

Моторы семейства, как сообщает пресс-служба компании, отличаются сниженным расходом топлива, большим межсервисным интервалом, а также высокой отдачей на низких оборотах. Кроме того, они могут работать на биотопливе HVO – гидрогенизированном растительном масле.

Автобусные двигатели PACCAR MX-11 рабочим объемом 10,8 литра и мощностью от 299 до 449 л.с. и MX-13 (12,9 литра, 428–530 л.с.) созданы на основе одноименных моторов, применяемых сегодня на грузовиках DAF серий XD, XF, XG и XG+.

От двигателей прежних модификаций новые моторы отличаются модернизированной системой подачи топлива, новой головкой и блоком цилиндров, а также иной конструкцией поршней и гильз.

Помимо этого, в конструкции двигателей применены турбокомпрессоры нового поколения, а также новые воздушные компрессоры, масляные насосы и генераторы переменного тока – подобные нововведения призваны свести к минимуму так называемые паразитные потери.

Максимальный крутящий момент, развиваемый новыми двигателями, увеличен по сравнению с прежними моторами на 50–150 Нм в зависимости от версии; на пик тяги автобусные агрегаты семейств MX-11 и MX-13 выходят уже при 900 об/мин.

В руководстве DAF Trucks заявили о намерении продолжать инвестиции в развитие двигателей внутреннего сгорания ■



## В Россию привезут новые грузовые автомобили Weiben Truck

**Компания Weiben Truck выведет на российский рынок четыре новых грузовика до конца 2023 года.**

Российский модельный ряд бренда, как сообщает официальный дилер Weiben в РФ – ООО «Автотранс», пополнят седельный тягач с колесной формулой 6x6, магистральный тягач 4x2 на сжиженном природном газе, а также самосвал 6x6 и шасси с колесной формулой 6x6, 6x4 и 8x4.

Китайский производитель планирует реализовать в России 2 тыс. грузовиков до конца 2023 года и до 7 тыс. машин в 2024-м.

«На российском рынке ощущается усиление конкуренции среди представленных здесь китайских производителей. Грузовики Weiben присутствуют в России с 2005 года и успели зарекомендовать себя как надежные, безопасные и экономичные машины», – отметил директор по продажам ООО «Автотранс» Виктор Греков.

Грузовые автомобили марки оснащены силовыми агрегатами Weichai, коробками передач Fast Gear и мостами Weiben, разработанными совместно с Mercedes-Benz.

На данный момент в официальных дилерских центрах компании можно приобрести две модели седельных тягачей с колесными формулами 4x2 и 6x4 – Weiben 1848 и Weiben 2648. На все автомобили Weiben Truck действует расширенная гарантия – 3 года или 400 тыс. км ■

## В России дорожают услуги грузоперевозок

**Грузовые перевозки автомобильным транспортом в России подорожали на 40% из-за нехватки водителей, транспортных средств и запчастей, а также высокой стоимости заимствований, топлива и операционных расходов.**

Количество заявок на такие услуги в третьем квартале, как сообщает газета «Коммерсантъ» со ссылкой на данные биржи грузоперевозок ATI.SU, увеличилось на 12% по сравнению со вторым кварталом и на 60% – с тем же кварталом прошлого года.

Втрое увеличился спрос на доставку грузов из Ингушетии и в два с лишним раза – из Алтайского края, Новгородской и Псковской областей. В частности, почти двукратный рост показали заявки на перевозки в Амурскую область, Приморский и Хабаровский края. Исходя из этих же данных, доставка грузов из Москвы в Санкт-Петербург подорожала на 31,9%, а в обратном направлении – на 39,3%.

«Необходимо работать над повышением оборачиваемости имеющейся техники: быстрая загрузка и выгрузка на складах, круглосуточная работа распределительных центров и грузоотправителей, выравнивание спроса в рамках недели и месяца. Если не решать эти вопросы сообща, спекуляция на рынке перевозок может выйти из-под контроля, что повлечет за собой глобальный рост инфляции и банкротства мелких и средних предприятий», – отметила директор по транспортным операциям FM Logistic в России Маргарита Табунова.

«За год тарифы уже выросли в среднем на 40% и, к сожалению, могут продолжить рост в ноябре-декабре», – добавила также М. Табунова ■



# 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](http://TRIALLI.RU)

## Изучаем производство полуприцепов Orthaus Trailers



Сергей Жуков

### Бизнес и около него

Начнем с того, что Orthaus Trailers входит в число крупнейших заводов по производству прицепов в Европе, несмотря на то что само предприятие находится в азиатской части страны. Завод был основан в 2010 году в городе Акьясы в провинции Сакарья. Общая площадь территории, занимаемой заводом, — 109 тыс. кв. м, на 17,5 тыс. из которых размещены производственные корпуса. Численность сотрудников — 230 человек. Существующие мощности позволяют выпускать до 15 тыс. полуприцепов в год. Значительная часть продукции завода экспортируется за рубеж.

Интересна история появления бренда. Предприниматели из Турции выкупили права у братьев Ортхаус, занимавшихся производством конных повозок, а затем

## Немецкие корни, турецкая прописка

**С уходом европейских производителей прицепной техники с российского рынка их место потихоньку стали занимать турецкие фирмы. Одна из таких — Orthaus Trailers. Продемонстрировав свои технологии и возможности на COMvex 2023 в Москве, компания этим не ограничилась. Спустя пару-тройку месяцев редакции нашего журнала пришло приглашение посетить производство, на котором собирают прицепной подвижной состав. Был и другой повод: компания отметила таким образом 10-летие пребывания на российском рынке. О том, как выпускаются полуприцепы Orthaus, — в материале «Движка».**

прицепного подвижного состава в немецком Вюллене еще с 1925 года. В какой-то момент дела у них не заладились — это и стало поводом для продажи бренда.

Завод в Турции был построен с нуля, а уже в 2012 году он приступил к полномасштабному выпуску полуприцепов, причем не только для внутреннего рынка, но и на экспорт. Основу модельного ряда составляют шторные и бортовые полуприцепы, рефрижераторы, контейнеровозы, рулоновозы, зерновозы,

самосвалы и лесовозные полуприцепы.

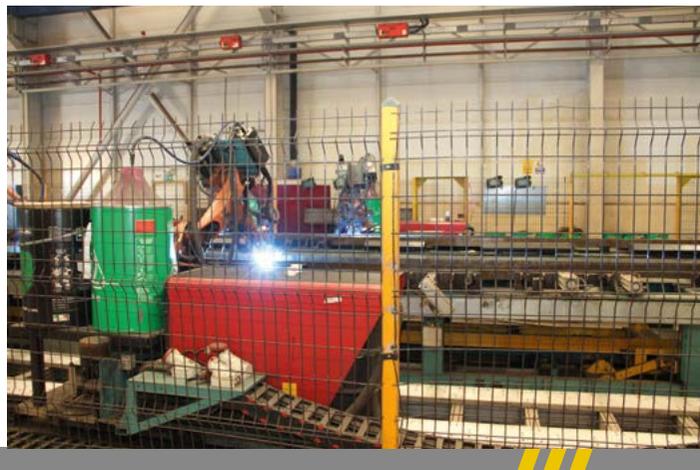
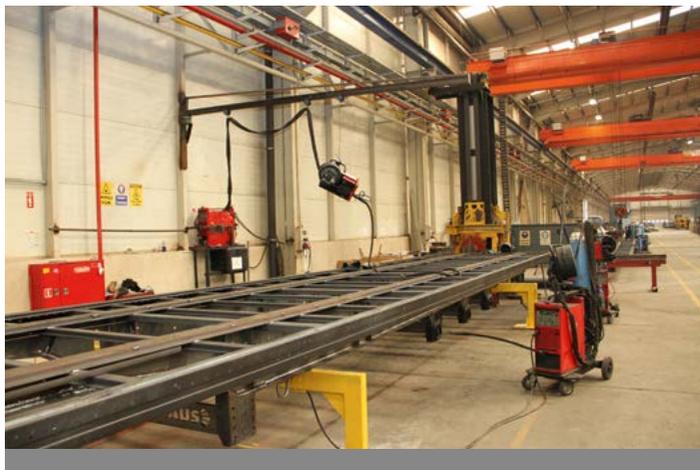
На турецком рынке Orthaus Trailers занимает второе место среди местных производителей прицепного подвижного состава и третье с учетом всех имеющих в Турции «прицепщиков». В прошлом году было собрано около 3 тыс. полуприцепов, планами этого года предусмотрено выйти на показатель 5 тыс. единиц. На следующий год запланировано выпустить порядка 7 тыс. полуприцепов. Львиную долю в производственной программе

завода составляют шторные полуприцепы (до 80%), далее идут контейнеровозы (15%), замыкают ряд самосвалы полуприцепы (5%).

### Завод Orthaus Trailers

Предприятие компании четко разделено по производственным площадям, а основное здание имеет П-образную форму. Организация производства напоминает конвейер. Теплый климат и отсутствие значимых осадков позволили разместить складские площадки под открытым небом между корпусами, что очень удобно для снабжения компонентами отдельных участков сборки.

Кстати, заготовительное производство имеет отдельную локацию — в 12 км от основного предприятия. Оттуда пакетами осуществляется поставка узлов и компонентов на сварочные участки, причем каждый пакет — это отдельная единица будущего полуприцепа. На одном из таких



пакетов даже удалось заметить маркировку, соответствующую поставке будущего полуприцепа на российский рынок.

При изготовлении полуприцепа могут использоваться до пяти различных марок стали. Всё определяется назначением и условиями эксплуатации. Сталь поставляется как местными, так и зарубежными производителями — всего их около двух десятков (!).

Сварочное производство разделено на две линии. Там, где свариваются, к примеру, лонжероны (длинные швы), задействованы роботы. Окончательную сварку рам полуприцепов производят вручную на кондукторах. В планах предприятия — расширение применения роботизированных комплексов. Контроль сварных швов осуществляется на каждом из этапов сварки.

Готовые рамы, узлы и детали перед катафорезом подвергаются дробеструйной обработке в специальных камерах. Время между выходом из дробеструй-

ной камеры и началом подготовки к катафорезу составляет до 12 минут — весьма неплохой показатель.

Емкость, которую используют в катафорезе, является самой большой в Турции. Химикаты, применяемые при катафорезной обработке, приобретаются исключительно у известных мировых производителей. Все операции катафореза проходят без использования растворителей, тем самым не наносится вред окружающей



среде. Технология катафореза повышает износостойкость прицепов и позволяет производителю давать 10-летнюю гарантию защиты от коррозии.

После завершения катафорезной обработки рамы узлы и детали отправляются в покраску. Однако перед этим происходит шлифовка поверхностей, грунтовка и только затем — окончательная окраска и сушка. Автоматизированная линия окраски осуществляет процесс с помощью робота. Это позволяет наносить на металл равномерный слой краски.

Готовые рамы, узлы и детали с помощью подвешенного конвейера поступают на сборочный участок в один из двух кантователей. Поворачивая раму в нужных плоскостях, сборщики монтируют различную арматуру согласно спецификациям. Далее рамы обзаводятся настилами, бортами, самосвальными надстройками, а также мостами и подвеской. Затем встают на колеса. Завершает процесс финальная сборка.





Несколько слов о комплектующих. На большую часть полуприцепов ставятся оси марки SAF с дисковыми тормозными механизмами, 20% приходится на оси BPW и только 3–5% — на оси местного производителя. В качестве тормозных систем используются компоненты брендов Wabco и Knorr-Bremse. Кстати, из-за санкций для российского рынка последние в приоритете (до 80%). Что касается шин, то в «стандарте» это Pirelli и Bridgestone.

На всех этапах осуществляется контроль качества выполняемых работ, а также тестирование продукции на завершающем этапе (в частности, тормозной системы) в соответствии с международными стандартами и с заполнением соответствующей сопроводительной документации.

В планах предприятия — создание собственного НТЦ на базе данного производственного комплекса. Для этого будут задействованы сотрудники конструкторского бюро и вновь

привлеченные специалисты. Кроме того, предполагается организовать обучение поступающих на работу сотрудников. Сейчас в разработке находятся два самосвальных полуприцепа, контейнеровоз и низкорамный полуприцеп, близкий тралю. Всего в 2024 году планируется вывести на рынок не менее пяти новых моделей.

#### Россия в приоритете

На российский рынок бренд Orthaus Trailers вышел



в 2013 году. В настоящий момент половина всех выпускаемых полуприцепов уходит в Россию. Основу поставок по результатам 2022 года составили тентованные полуприцепы (60%), на втором месте — контейнеровозы (17%), на третьем — рефрижераторы (13%).

Для оперативной работы с клиентами российское представительство компании заключило партнерские соглашения с дилерскими центрами по обслуживанию прицепной

техники. В настоящий момент их насчитывается уже около 50.

Несколько слов о работе с российскими клиентами. Естественно, при разработке и производстве полуприцепов для российского рынка учитываются как предпочтения клиентов, так и условия эксплуатации, включая природно-климатические особенности нашей страны. Однако данный производитель готов учитывать и индивидуальные особенности при запросе на поставку российским клиентам. Причем порой эти самые особенности выходят за пределы общего понимания, каким должен быть полуприцеп.

Доставка полуприцепов российским клиентам осуществляется в несколько этапов. «Пакет» из полуприцепов транспортируется тягачом в турецкий порт. Далее техника морем доставляется в Новороссийск, а уже оттуда — тягачом на склад дистрибьютора.

Поскольку предприятие имеет хорошую загрузку по заказам,





то заказанный, к примеру, в сентябре полуприцеп стоит ожидать не ранее февраля будущего года. Вместе с тем всегда имеется некий задел, позволяющий оперативно удовлетворять потребности клиентов.

### Не только полуприцепы

Orthaus Trailers интегрирован с Pilotcar — производителем развозных LCV на электроприводе для городской логистики. В России турецкая компания представляет этот бренд в качестве официального лица и дистрибьютора с полным сервисным обслуживанием.

В настоящее время предлагается сверхкомпактный и экологичный фургон Pilotcar P-1000 грузоподъемностью

до 662 кг. Он позволяет эффективно решать задачи растущего сегмента электронной коммерции. К тому же эксплуатация одного электрофургона позволяет снизить объем выбросов CO<sub>2</sub>

до 7,9 тонны в год при ежедневном пробеге до 220 км (режим эксплуатации — не менее 5 дней в неделю). В городских условиях развозные компактные фургоны на электроприводе показывают



все свои преимущества. Для клиентов доступны две версии: с электродвигателем мощностью 26 и 13 кВт.

Заявленные цифры подтвердил один из работающих в Турции перевозчиков, который использует в своей работе «Пилоткары». Компания Kahve Dunyasi Fabrika занимается доставкой продуктов в Стамбуле. В настоящее время в ее парке четыре таких электрогрузовика. Pilotcar у них эксплуатируются уже год. Масса отправлений — от 100 до 400 кг. Одной зарядки хватает на пробег до 250 км, при использовании рефрижераторной установки он сокращается до 170 км. Если стоимость 1 км пробега обычного дизельного фургончика компанией оценивается в 4 лиры, то в случае с электрогрузовиком — в 0,35 лиры. Столь значительную разницу эксплуатационник объясняет иными затратами на сервис, более низкими налогами и стоимостью энергетических затрат.

Электрогрузовики могут заряжаться как в парке, так и в городской черте, используя Homecharge — зарядку от бытовой сети. Время зарядки колеблется от 5,5 до 6 часов. В перспективе — появление еще и устройства для экспресс-зарядки.

На вопрос, почему компания решила заняться использованием электрических грузовиков, ответ оказался очень прост: наличие достаточно узких улочек в Стамбуле, себестоимость доставки, ну и чистый маркетинг — радение за экологию.





Роман Зубко

Журнал «Движок» продолжает серию публикаций о новинках прошедшей в Москве в начале сентября выставки Comtrans 2023. В предыдущем выпуске (№ 120, сентябрь 2023 года), напомним, мы рассказывали о представленных в ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне новых грузовиках, автобусах и прицепной технике. На сей раз речь пойдет о новинках в сфере двигателей, трансмиссий и систем привода, а также запчастей (см. материал на стр. 48).

**Двигатели,  
узлы  
и агрегаты**

## Новинки Comtrans 2023

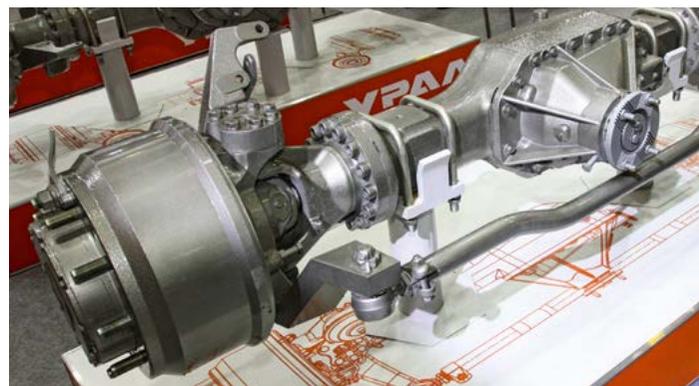
### «Урал»

Завод «Урал» отметился на нынешнем «Комтрансе» весьма масштабной экспозицией, в рамках которой нашлось место как новинкам в области автотехники (включая новую электроплатформу, а также газомоторные грузовики), так и компонентам силовой линии.

Пожалуй, главной новинкой от «Урала» стали представленные в Москве мосты собственной разработки, практически готовые к серийному производству. Новые узлы, как уточнили в пресс-службе предприятия, предназначены для установки на грузовые автомобили полной массой до 35 тонн. Допустимая нагрузка на передний мост составляет 9 тонн, на заднюю тележку – до 13 тонн.

В «Экспоцентре» были представлены передний (рулевой), средний и задний мосты с общей для всех кинематической схемой: центральной главной передачей с конической парой шестерен и колесным планетарным редуктором 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. «Это ориентир, принятый изначально, и пока мы его придерживаемся», – уточнил наш собеседник ■



# ЯМЗ

Ярославский моторный завод «Автодизель» продемонстрировал на выставке Comtrans 2023 три новых двигателя (4-цилиндровый ЯМЗ-535 и рядные 6-цилиндровые ЯМЗ-537 CNG и ЯМЗ-770), а также коробку передач для грузовиков.

Первый мотор представляет собой турбодизель с увеличенным по сравнению с серийными агрегатами 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 блока 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 запуску в серийное производство и проходят стендовые испытания.

Помимо двигателей, завод «Автодизель» представил на нынешнем «Комтрансе» 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 с V-образными двигателями и применяться на капотных и бескапотных автомобилях ■



# Townsun

Китайская компания Nuayon Group, выпускающая мосты и системы привода под брендом Townsun, представила на Comtrans 2023 электро-мост 130D02.

В конструкции моста объединены два электромотора пиковой мощностью по 350 кВт (476 л.с.) каждый и 2-ступенчатый редуктор, переключаемый без разрыва потока мощности. Допустимая нагрузка на такой мост – до 13 тонн, собственный вес узла составляет 1090 кг. Тормозная система, применяемая на модели 130D02, – дисковая; питается электро-мост от сети напряжением 500–850 В.

Компания заявляет о высокой механической эффективности электро-моста и позиционирует его как узел, который может применяться на тяжелых и сверхтяжелых грузовиках ■



# КАМАЗ

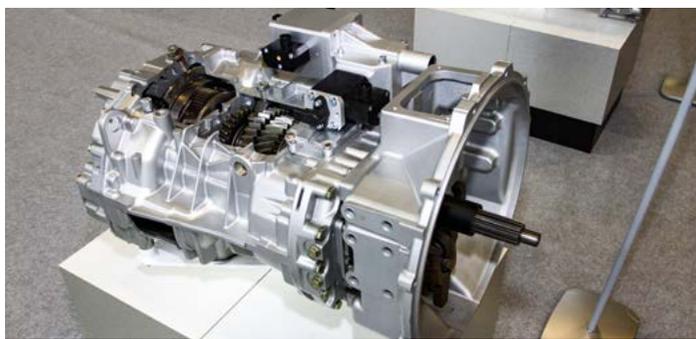
Главными новинками от КАМАЗа на Comtrans 2023 в сегменте компонентов силовой линии стали автоматизированные коробки передач, локализованные в России. Обе коробки, как сообщили «Движку» представители предприятия, предназначены для камских автомобилей поколения К5 и являются своего рода «наследством» от партнерства с концерном ZF.

В частности, 9-ступенчатая трансмиссия А1310Т0 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 – 16-ступенчатая А2520Т0 – 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 будет организован на мощностях СП «ЦФ Кама», контроль над которым перешел к КАМАЗу после ухода концерна ZF с российского рынка.

Как сообщил журналистам на прошедшей в рамках выставки пресс-конференции 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», – отметил гендиректор КАМАЗа.

Камский автозавод показал также на Comtrans 2023 линейку новых двигателей, впервые представленных в конце весны на выставке COMvex. Среди них – 4-цилиндровый мотор КАМАЗ 445.510 (рабочий объем 4,5 литра, мощность 207 л. с., максимальный крутящий момент 760 Нм), а также рядные 6-цилиндровые 667.510 (6,7 литра, 307 л. с., 1200 Нм) и 689.510 (8,9 литра, 400 л. с., 1700 Нм) ■



# Weichai

Компания «Вейчай-Рус Трейдинвест», официальный дистрибьютор Weichai Group в странах СНГ, показала в столичном «Экспоцентре» новую линейку двигателей китайской корпорации.

В частности, на нынешнем «Комтрансе» был представлен 8,2-литровый агрегат WP8H в самой мощной версии, развивающей 380 л. с. и 1600 Нм. В Москве выставлялся мотор экологического класса «Евро-6», но при необходимости, как рассказал «Движку» представитель компании, он может быть переоборудован под более востребованный в РФ стандарт «Евро-5».

Кроме того, Weichai выставил на Comtrans 2023 газовый двигатель WP15NG. Моторы, входящие в это семейство, имеют рабочий объем 14,56 литра и развивают мощность от 480 до 560 л. с. и максимальный крутящий момент 2300–2600 Нм. Экологический класс двигателей – «Евро-5»; производитель позиционирует их как моторы для грузовиков, работающих в сфере логистики. В Китае эти агрегаты (как и семейство WP8H) уже используют компании – производители грузовой техники (например, Shacman).

Также в Москве был представлен еще один газовый мотор – 4-цилиндровый WP4.6NNG рабочим объемом 4,58 литра. В семейство входят три двигателя мощностью от 150 до 200 л. с. (максимальный крутящий момент – от 550 до 650 Нм) экологического стандарта «Евро-6». Есть также модификация «пятого» экологического класса, но российский сертификат на него пока не получен. Основная область применения моторов – городские автобусы длиной от 7 до 9 метров или небольшие развозные грузовики.

В «Вейчай-Рус Трейдинвест» отмечают, что интерес к двигателям Weichai со стороны потенциальных заказчиков в России есть, но официально их в компании не называют ■



# «ГК СТТ»



Помимо новой и обновленной автомобильной техники, на стенде СТТ были представлены новые двигатели для коммерческого транспорта: один серийный и еще один – в качестве перспективного решения для машин полной массой от 8 тонн.

Первый – это турбодизель G51C семейства G 2.5 экологического класса «Евро-5», предназначенный для работы на малотоннажных автомобилях. Сегодня этот мотор устанавливается на такие газовские модели, как «Соболь NN» и «ГАЗель NN». Двигатель имеет чугунный блок цилиндров, алюминиевую головку блока и кованый стальной коленвал. За счет подобных решений, как заявляет производитель, он отличается высокой прочностью и износостойкостью и в то же время небольшим весом.

Мощность двигателя не превышает выгодный с точки зрения налогообложения порог в 150 л.с., при этом максимальный крутящий момент составляет 420 Нм. По заявлению представителей ГАЗа, мотор G51C обеспечивает автомобилям, которые им оснащаются, примерно на 15% лучшие динамические характеристики, нежели двигатель Cummins ISF 2.8, устанавливаемый ранее. Кроме того, в новом агрегате снижен уровень шума.

Мотор G51C, как и все турбодизели семейства G 2.5, может штатно оснащаться тремя компрессорами. Один из них подключается к контуру кондиционера кабины, другой – к контуру холодильной установки рефрижераторного фургона или салонного кондиционера автобуса, третий – к контуру пневмоподвески или пневматической тормозной системы.

Водородный двигатель ЯМЗ-535 H2 создан на базе 4-цилиндрового газового агрегата ЯМЗ-53514 рабочим объемом 5,1 литра и относится к новому семейству ярославских двигателей с увеличенными до 110 x 135 мм размерами цилиндра. Подобная схожесть конструкции газового и водородного моторов, по замыслу производителя, должна снизить затраты на подготовку производства последнего и, как следствие, сделать водородный транспорт более доступным для конечных потребителей.

Новый ЯМЗ-535 H2 развивает мощность в диапазоне от 170 до 190 л.с. и максимальный крутящий момент от 730 до 780 Нм. Двигатель предназначен для установки на среднетоннажные машины полной массой от 8 тонн.

Как заявляют газовцы, новый мотор имеет ряд существенных преимуществ по сравнению с силовыми установками на водородных топливных элементах. Среди них – увеличенный запас хода, лучшая приспособленность к сложным условиям эксплуатации, а также ресурс на уровне базового агрегата (до 700 тыс. км) ■



СТАРТЕР  
GM86R3001



ТОП



Вадим Аскарлов

Прошедшая в начале сентября в столичном ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне выставка коммерческого транспорта Comtrans 2023 в очередной раз подтвердила тренд отрасли на активное замещение ушедших мировых брендов другими игроками рынка, которые теперь получили шанс занять лидирующие позиции. Журнал «Движок» поговорил с представителями компаний – участников нынешней выставки о том, какие новинки они представили в ее рамках и как развивается сегодня российский рынок грузовых автозапчастей.

Что нового  
в сегменте  
запчастей  
для грузовиков

# Comtrans 2023

## LUZAR

Бренд LUZAR показал на Comtrans 2023 ряд компонентов системы охлаждения для грузовых автомобилей из актуального модельного ряда. Ключевыми экспонатами на стенде компании стали радиаторы охлаждения и интеркулера для таких машин, как Scania R-Series и КАМАЗ-54901.

Помимо этого, LUZAR представил в российской столице ряд других деталей системы термоменеджмента, предназначенных для коммерческой техники. В частности, на стенде компании выставлена водяная помпа для двигателей КАМАЗ-910.

Как рассказал «Движку» директор по маркетингу LUZAR Андрей Романцов, бренд в настоящее время активно развивает ассортимент продукции для грузовиков. В руководстве компании рассчитывают занять весьма значительную долю рынка, которая ранее принадлежала зарубежным брендам.

«После ухода европейских компаний, работавших на рынке запчастей в России, у покупателей появился повышенный интерес к местным компаниям», – отметил А. Романцов. В выставке Comtrans LUZAR участвует уже несколько лет. «Цель нашего присутствия здесь – изучение спроса, показ образцов своей продукции потенциальным клиентам, получение обратной связи от потребителей», – рассказал директор бренда по маркетингу ■



## «Формула света»

Производство компании базируется в Брянской области, в городе Клинцы. Кроме того, ей принадлежат мощности бывшего электролампового завода Osram в Смоленске. Уже в следующем году под собственным брендом начнется выпуск автомобильных ламп H1, H3, H4, H7, H11, H16. Там же, в Смоленске, будет открыто и стекольное производство.

Компания поставляет свою продукцию на конвейер завода КАМАЗ, на Ульяновский завод поставляются противотуманные фары бренда, также поддерживается сотрудничество с «Уралом». Отдельно стоит отметить взаимодействие с брендом НЕФАЗ, для электробуса которого компания производит оптику по полному циклу. В планах компании – расширение сотрудничества с КАМАЗом, НАМИ, а также АвтоВАЗом.

Компания позиционирует себя как производитель систем освещения «под ключ» – она занимается разработкой, инжинирингом, тестами, сертификацией и производством. По сути, это полная производственная цепочка от эскиза до готовой продукции. В ближайших планах – создание комплекса испытательных лабораторий, где можно будет оценивать влагозащиту изделий, вибронгруженность, мощность, световой поток. Тем более что на сегодняшний день светотехнических лабораторий в России практически нет ■



## GTS Spare Parts

Компания появилась на рынке в июне 2022 года и занимается производством запасных частей под собственным брендом на заводах в Китае, Индии, Иране и Турции. Своей основной целью в компании видят замену ушедших с российского рынка мировых производителей автокомпонентов.

В течении трех лет бренд планирует запустить производство 14 новых товарных групп. На данный момент приоритетными для компании продуктами являются фильтровальная группа и тормозная система (колодки, барабаны, накладки), в скором времени планируется запуск производства пневмосистем и элементов подвески.

Главное направление для компании – это запчасти для моделей «Большой европейской семерки», а также КАМАЗа и ГАЗа. В перспективе состоится освоение компонентов для различной китайской техники. Кроме того, планируется увеличение доли в ассортименте компонентов для спецтехники, которая сейчас составляет только 10–15%. У компании десять собственных сервисных станций – это крупнейшая сеть СТО для грузовых автомобилей в России, и в компании планируют прирасти еще тремя станциями в самое ближайшее время.

Главная задача бренда на выставке Comtrans 2023, по словам его представителей, – заявить о себе, увеличить узнаваемость бренда и предложить свою продукцию потребителям в качестве замены европейским компаниям за счет качественного сервиса и клиентоориентированности ■



# Nordfil

Компания основана в 2016 году и базируется в Санкт-Петербурге. Изначально бренд концентрировался только на легкомоторной группе в сегменте воздушных и салонных фильтров. На данный момент у компании порядка 600 позиций по этим направлениям.

В 2022 году было принято решение о расширении производства с целью изготовления грузовой номенклатуры. Для выпуска грузовых фильтров была с нуля построена площадка на севере Санкт-Петербурга. Производство было запущено в конце мая 2023-го, а сегодня в «грузовом» ассортименте бренда 52 позиции, включая автофильтры для китайских грузовиков «Большой европейской семерки», КАМАЗа и т. д. До конца года планируется расширить модельный ряд до 120 позиций.

Основное направление деятельности компании – поставки на Aftermarket. Как заявляют специалисты Nordfil, за основу производства взяты технологии ведущих мировых производителей автомобильных фильтров. Обширные производственные ресурсы компании отданы под контрактное производство, фильтры многих известных брендов выпускаются именно в петербургской компании.

В ближайших планах – развитие собственной сети дилеров по грузовому сегменту и работа с крупными дистрибьюторами. Ценовая политика компании пока подразумевает прайс ниже среднего, так как бренд еще только выходит на рынок, но в целом продукция позиционируется в среднем ценовом сегменте. Компания намерена также развивать ассортимент фильтров для новых китайских грузовиков ■



# Enterprise

Компания начинала с тормозных дисков, барабанов и колодок. В последнее время приоритетным направлением стало развитие собственной товарной марки, чтобы заменить ушедшие мировые бренды. Под брендом Enterprise выпускаются сцепления, элементы подвески, детали тормозной системы, однако своим ключевым направлением в компании видят «расходники»: детали ходовой, тормоза и фильтры. В ассортименте бренда – детали на европейские грузовики, но уже в ближайшее время компания планирует выйти и на рынок китайской коммерческой техники.

У компании десять филиалов по России, но основной склад находится в Челябинске. На Comtrans 2023 задачей бренда было увеличить узнаваемость в европейской части России, так как на востоке страны компания считает свои позиции сильными и устойчивыми. Ценовое позиционирование Enterprise – «дешевле известных торговых марок, но с качеством не хуже». При этом бренд не предлагает продукцию экономсегмента ■



# Sorl



История компании Sorl началась в 1987 году, а бренд относится к известному производителю китайских компонентов Ruili Group, который имеет 11 собственных заводов. Sorl производит системы и компоненты как для коммерческого транспорта, так и для легковых машин. Также компания активно осваивает компоненты для электромобилей.

В настоящее время в Россию поставляется 14 групп товаров, от «расходников» до сложной электроники. Бренд активно сотрудничает с ведущими федеральными маркетплейсами, а продукция применяется в конструкции коммерческого транспорта, начиная от легких грузовиков, пассажирского транспорта, прицепной техники и заканчивая карьерными самосвалами, эксплуатируемыми в экстремальных погодных условиях.

На московской выставке Comtrans 2023 Sorl представил перспективные новинки, которые планируется вывести на рынок в 2024 году. На стенде компании были представлены системы контроля давления в шинах TPMS электронного управления пневматической подвеской нового поколения, широкая линейка автономных обогревателей. Также был показан прототип электронного блока управления тормозами прицепа системы TESB-E, которая является приоритетной разработкой завода Kormee, входящего в холдинг Zhejiang New Sorl Auto Parts Co Ltd. В компании отмечают, что регулярное появление новинок в ассортименте бренда указывает на большие планы в рамках расширения ассортимента поставляемой продукции на вторичный рынок и автопроизводителям ■



## Каков итог?

Выставка Comtrans 2023 выявила сразу несколько ключевых тенденций. Во-первых, несмотря на общий спад темпов развития отрасли, ей еще есть куда расти, что выражается в желании множества новых брендов поскорее занять освободившиеся ниши. Во-вторых, десятилетия, когда мировые бренды присутствовали у нас, не прошли даром, и после их ухода компетенции и инженеринговые возможности все еще на достаточно высоком уровне. Это значит, что пусть и не сразу, но с течением времени отечественный рынок грузовых компонентов все-таки сможет предоставить потребителю достаточное количество качественной продукции.



## Каталог Airline дополнили новые накидки с подогревом

Бренд Airline расширил ассортимент накидок для дополнительного обогрева сидений водителя и пассажиров при пониженных температурах окружающей среды.

Для заказа со склада, как сообщает пресс-служба бренда, доступны три новые модели. В ассортименте появилась, в частности, накидка с подогревом на переднее сиденье серии PRO (арт. ADHC017, 2850 рублей) и на заднее сиденье – этого же семейства (арт. ADHC018, 4730 рублей).

Накидки с подогревом серии PRO, как уточняют представители бренда, изготовлены из искусственного меха и экокожи. Также они снабжены нагревательным элементом с безопасным отключением при 65 градусах и встроенным трехрежимным пультом регулировки нагрева. Питание происходит от бортовой сети 12/24 В через гнездо прикуривателя автомобиля.

Для работы модели ADHC017 необходима мощность 36 Вт, а для модели ADHC0 – 18–33 Вт.

Кроме того, среди новинок – флисовый плед с подогревом (арт. ADHC020, 2630 рублей). Внутри пледа находится нагревательный элемент с питанием от бортовой сети 12 В через гнездо прикуривателя. Необходимая для работы потребляемая мощность – 45 Вт ■



## Inspector представил новый видеорегистратор

Бренд Inspector объявил о расширении фирменного модельного ряда видеорегистраторов.

Как сообщает пресс-служба бренда, в продажу поступил видеорегистратор Inspector Tubus. Новое устройство оснащено Wi-Fi-модулем и суперконденсатором. С помощью Wi-Fi-функции автовладельцы могут загружать и просматривать отснятые материалы на своем мобильном телефоне.

Видео с разрешением Full HD (1920 x 1080 пикселей), угол обзора 135 градусов и функция WDR (четкое и контрастное изображение в сложных условиях освещения), как отмечают представители бренда, позволяют более детально рассматривать все нюансы дорожной обстановки. Кроме того, с помощью G-сенсора водители могут переместить все важные файлы в нестираемую папку.

Приобрести видеорегистратор можно на официальном сайте бренда за 3490 рублей. Гарантия на все устройства бренда Inspector составляет 1 год с момента покупки ■

## В ассортименте «Автодело» появились новые зажимы для шлангов

Бренд «Автодело» вывел на рынок новые аксессуары для применения на станциях техобслуживания.

Зажимы для шлангов диаметром от 10 до 45 мм (арт. 30404) выполнены из металла и оснащены пластиковыми гайками.

Как уточняет пресс-служба бренда, применяются эти изделия для зажима шлангов топливной системы автомобиля при проведении ремонтных работ. Посредством зажимов герметизируют и крепят необходимую часть топливопровода.

Также новые зажимы для шлангов могут быть использованы для проведения ремонтных работ тормозной и пневматической систем. Конструкция зажимов позволяет надежно пережать гибкий шланг, не повреждая его.

Новинка представляет собой набор зажимов для шлангов диаметром 10, 15, 25 и 45 мм ■





**МАК  
2023**

Мировые  
Автомобильные  
Компоненты

27 Октября 2023

**ПЕРВАЯ  
НЕЗАВИСИМАЯ  
ПРЕМИЯ В СФЕРЕ  
АВТОКОМПОНЕНТОВ**

[www.mak-award.ru](http://www.mak-award.ru)

Генеральный  
партнер премии

**СТО EXPO**

Международная выставка запчастей  
послепродажного обслуживания и сервиса

Медиапартнеры:

**автo** КОМПОНЕНТЫ

**ST-KT.ru**  
спецтехника и коммерческий транспорт

**Движок**

[www.A-KT.ru](http://www.A-KT.ru)

**АВТОМАРКЕТОЛОГ**  
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СООБЩЕСТВА

**PARLOTEO**  
digital & production

**Автобизнес**

**КУЗОВ ЭКСПЕРТ**  
ПЕРВЫЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ПОРТАЛ

**Н/А**  
kfz.betrieb



## Airline выпустил оплетку с подогревом для руля

Бренд Airline представил новый аксессуар — оплетку на рулевое колесо с подогревом.

Новинка, как сообщает пресс-служба бренда, оснащена функцией подогрева поверхности в холодное время года.

Оплетка размером 38 см изготовлена из термоэластопласта, ПВХ, пластика и искусственной замши черного цвета.

Приобрести аксессуар можно на официальном сайте бренда по артикулу ADW0006. Розничная цена новинки составляет 1950 рублей.

Воспользоваться подогревом руля, как уточняют представители бренда, можно только во время стоянки. При этом для нагрева понадобится около трех минут ■



## Navitel начал продажи флагманского видеорегистратора R980 4K

Компания Navitel объявила о старте продаж флагманского видеорегистратора — R980 4K.

Новый видеорегистратор, как сообщает пресс-служба компании, оснащен сенсором Sony IMX 415, обеспечивающим съемку в разрешении Ultra HD (3840 x 2160 точек) без интерполяции.

Модель R980 4K получила объектив с углом зрения 140 градусов и 7-слойной стеклянной линзой со встроенным инфракрасным фильтром, а также матрицу Starvis.

Встроенный сенсорный дисплей с разрешением 854 x 480 пикселей отображает для водителя всю необходимую информацию. Так, в режиме детектирования включается GPS-информер и на дисплее отображается информация о дорожных условиях (например, о расположении комплекса контроля ПДД или опасном участке дороги).

Кроме того, видеорегистратор оборудован Wi-Fi-модулем и G-сенсором с регулировкой чувствительности (датчик удара можно настроить таким образом, чтобы он не срабатывал на бездорожье или трассе с неровным покрытием). Устройство имеет также режим парковки с автоматической фиксацией экстренной ситуации даже в выключенном состоянии.

Новый гаджет работает от автомобильного зарядного устройства и поставляется с ваучером для программы «Навител Навигатор» с годовой подпиской на карты более чем 45 стран мира.

Приобрести Navitel R980 4K можно на официальном сайте компании по цене 11 990 рублей ■



## «Дело техники» представила новые бочковые насосы

Компания «Дело техники» объявила о расширении линейки маслозаправочного оборудования под собственным брендом.

Ручные рычажные бочковые насосы для масел предназначены для перекачки неагрессивных нефтепродуктов: моторных и гидравлических масел (до SAE90), а также дизельного топлива и керосина.

Новинки, как сообщает пресс-служба компании, подходят для бочек объемом от 60 до 220 литров и глубиной от 460 до 880 мм. Среди особенностей их конструкции — телескопическая двухколенная заборная трубка и обратный клапан для предотвращения стекания жидкости обратно в бочку после завершения перекачивания.

Также представлены новинки в линейке шприцов для масла, которые используются для откачивания и нагнетания масла в двигатели, коробки переключения передач, мосты, редукторы и другие агрегаты. Применяются такие изделия для работы с моторными и трансмиссионными маслами, антифризом и другими жидкостями. Новинки уже поступили на склад компании ■



**АВТОХИМИЯ**  
ПРОВЕРЕНО АВТОСПОРТОМ

CARVILLE.RACING

**CR**  
CARVILLE RACING



Для  
суровых условий  
и не только



Вадим Аскарлов

Для многих эта информация станет неожиданностью, но у подавляющего большинства видеорегистраторов температурный режим работы ограничивается в лучшем случае минус 10–15 градусами Цельсия. Более того, доводилось встречать устройства весьма известных брендов, в инструкциях к которым указано, что минимальная рабочая температура составляет +10 °С. Естественно, эта информация запрятана в глубины руководства по эксплуатации, а сами девайсы преспокойно продаются и в тех широтах, где даже на прилавках магазинов холоднее заявленного.

## Видеорегистратор Intego Basic VX-240FHD Tundra Edition

Мы уже привыкли не замечать, что большая часть нашей страны находится, мягко говоря, в суровых климатических условиях. Однако условия эти не мешают людям жить, а технике — работать. И мы воспринимаем это как должное и даже не предполагаем, что на самом деле для большинства гаджетов наш климат — это порой запредельные условия существования. Не верите? Посмотрите в «мануал» абсолютно любого электронного устройства в вашем доме, и вы увидите предупреждение, что его рабочая температура не должна опускаться ниже -10 °С. Что делать тем, кто все-таки хочет иметь девайс, который точно не подведет независимо от температуры за бортом? Для них есть гаджеты, которые создаются именно для работы при низких температурах. Как раз такой видеорегистратор и попал к нам в руки, и мы на деле проверили его заявленные температурные характеристики.

Удивлены? А как вам такое: согласно ГОСТу, автомобиль имеет полное право не заводиться при температурах ниже  $-20^{\circ}\text{C}$ . Так что если ваш нынешний регистратор после холодной ночи отказался функционировать, не стоит поминать нецензурными словами предков создателей девайса: он ведь и не должен работать в таких условиях. Тем, кто все-таки хочет быть уверенным, что даже в самую лютую стужу регистратор в его машине запишет все происходящее вокруг, стоит присмотреться к специализированным устройствам, ориентированным как раз на северные широты нашей необъятной страны. Один из таких девай-

сов — Intego Basic VX-240FHD Tundra Edition.

Даже из названия уже понятно, на какую целевую аудиторию рассчитано устройство. По заверению производителя, видеорегистратор должен работать при температурах от  $+40$  до  $-30^{\circ}\text{C}$ . Причем подразумевается, что он должен моментально начинать штатно работать без, так сказать, «времени на прогрев». Это мы проверили в рамках лабораторных испытаний, но об этом чуть позже — для начала познакомимся с самим устройством поближе.

Видеорегистратор создавался на базе стандартного Intego Basic VX-240FHD. Устройство расширили температурный диа-

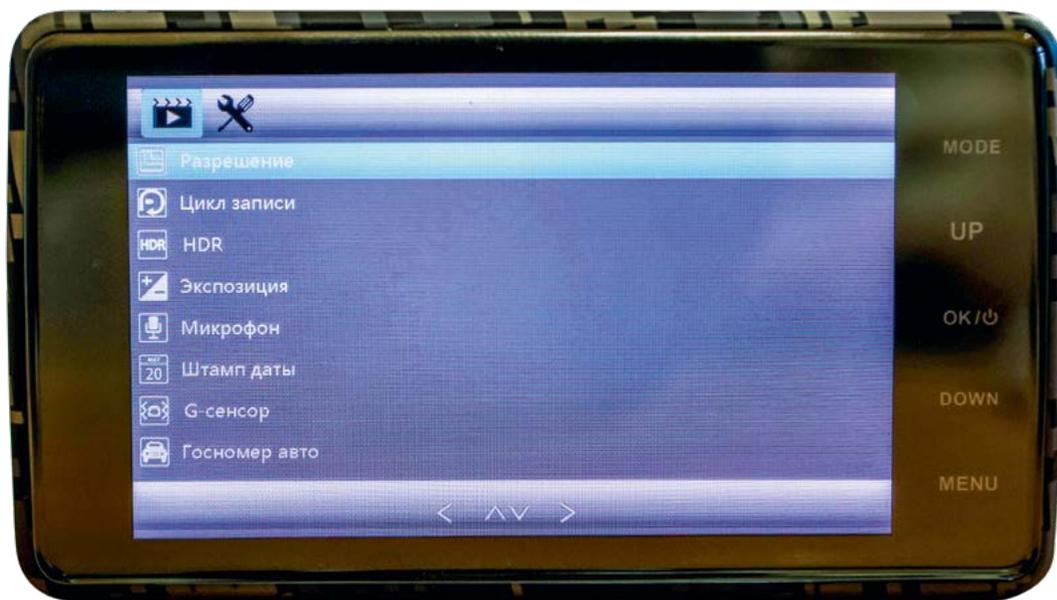
пазон работы, покрасили корпус в цвет хаки — и получили уже специализированное устройство для северных широт. Если бы не расцветка, то внешне ничто не выдавало бы в девайсе его особую направленность: он выполнен в обычном для подобных устройств форм-факторе.

Элементы управления в виде четырех кнопок разместились на боковой панели гаджета, а гнездо для питания разумно выведено вверх — для подключения скрытой проводки через потолок автомобиля. Там же находится и разъем для провода салонной камеры. Сама камера довольно необычная: она не располагает собственной посадоч-

ной площадкой и ее нельзя разместить в произвольном месте в салоне. Ее место — на нижней панели самого девайса, так что во время установки нужно располагать регистратор на такой высоте, чтобы он удачно смотрел как вперед, так и назад, в салон.

Очевидно, что видеорегистратор понравится таксистам и сотрудникам корпоративных парков, которым важно записывать происходящее как снаружи, так и внутри машины. В качестве крепления к стеклу используется присоска с шарнирным механизмом, позволяющая ослабить крепление, поворачивать девайс вокруг своей оси и выставлять под разным углом.

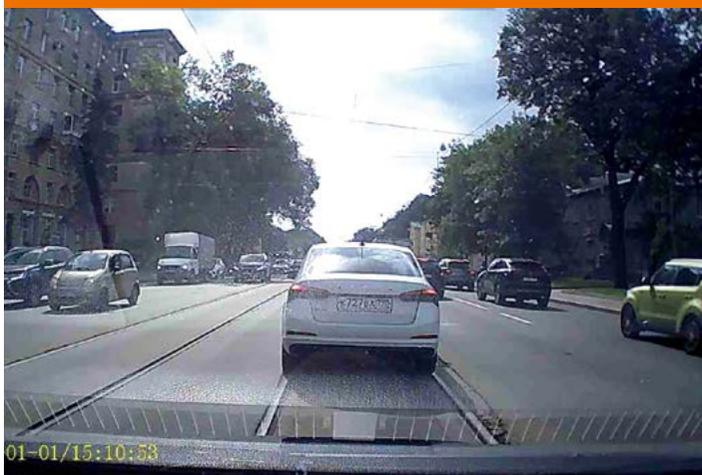




Помимо присоски, в комплект устройства входят также длинный шнур питания для прикуривателя, которого вполне достаточно для скрытой проводки, провод mini-USB, салонная камера и карта памяти на... 32 Гб. Чаще всего производители либо вообще не кладут карту, либо экономят на ее объеме, так что карта на 32 «гига» – весьма приятный сюрприз.

Основное меню VX-240FHD Tundra Edition можно увидеть на четырехдюймовом дисплее, и состоит оно из двух подменю. Настроить можно весьма обширное количество параметров: от стандартных «Разрешение», «G-сенсор», «Цикл записи» и т. д. до «Звука клавиш» и «Подсветки». К последнему пункту отношение обычно скептическое, так как практический смысл в подсветке весьма сомнительный, но хуже от ее наличия точно не будет. Есть также возможность сделать фотографию разрешением до 2048 x 1600 пикселей. У режима фотографии, кстати, свое отдельное меню, где также можно настроить режим съемки, разрешение и экспозицию.

Запись видео происходит в разрешении Full HD: 1920 x 1080 точек. Угол обзора объектива составляет 140°. При дневной съемке картинка хоть и избыточна зернистостью, зато практически отсутствует дисторсия изображения; кроме того, сохраняется качество даже по краям кадра, также неплоха цветопередача. Читаемость номеров впереди идущего автомобиля – до полутора корпусов. В общем, вполне





нормальное качество съемки для этого ценового сегмента.

К ночной съемке вопросов, что ожидаемо, гораздо больше. Изображение довольно сильно размывается и засвечивается от фар машин и фонарей, госномера можно считать, только если подъехать вплотную к стоящему впереди автомобилю. Качество съемки в темное время суток, конечно, сможет помочь при разборе ДТП и определить виновного, но если ваш оппонент решит скрыться с места аварии, этот видеорегистратор точно не справится с идентификацией его номерного знака.

Салонная камера снимает в разрешении VGA: 640 x 480. Но у нее сугубо утилитарная функ-



ция, и вряд ли в набор ее целей входит рассматривание морщин пассажира на заднем сиденье.

Отметим, что в базовое оснащение Intego Basic VX-240FHD Tundra Edition входит только салонная камера. Однако отдельно можно докупить и специальную парковочную камеру заднего вида: VX-030 с классом водонепроницаемости IP67 по цене около 1600 рублей. Но в данном случае нужно

быть готовым, что на эту опцию не распространяются температурные преимущества самого регистратора, так как камера работает в диапазоне от  $-20$  до  $+70$  °C. Естественно, не факт, что она не будет работать и при минус сорока, но производитель этого уже не гарантирует.

Самое интересное мы, естественно, оставили напоследок. Пора узнать, как наш девайс выдержит заявленные температуры. Для этого мы положили регистратор, салонную камеру и шнур питания в морозильную камеру и на несколько дней оставили их «прохлаждаться». Когда мы достали девайс и подключили к источнику питания — он заработал, причем видео сразу начало записываться. Тест холодом пройден.

Однако мы не стали останавливаться на этом и решили проверить и другую сторону

температурного режима работы устройства. Дождавшись, пока регистратор прогреется до комнатной температуры, мы закрыли его в термокамере и продержали несколько часов при температуре  $+43$  °C (при заявленном температурном режиме до  $+40$  °C). После чего он вновь благополучно заработал. Тест жарой также оказался пройден. Правда, «печка» внесла несколько косметических корректировок, не повлиявших на работу устройства. Например, отлетела наклейка с логотипом с лицевой панели (клеявому составу явно не понравилось запекаться, да и его нанесение оказалось неравномерным) и стерся штрих-код на этикетке. Кроме этого, из недочетов можно отметить только отошедшую резиновую оплетку провода салонной камеры, которая также не повлияла на функциональность изделия.



## Каков итог?

Наш тест Intego Basic VX-240FHD Tundra Edition подтвердил, что все температурные характеристики устройства соответствуют заявленным. К сильным сторонам девайса также можно отнести хорошую комплектацию, удобство эксплуатации и возможность подключения нескольких вариантов камер. Качество съемки хоть и не идеальное, но в данном ценовом сегменте соответствует стандартам. За сумму около 7 тыс. рублей можно получить вполне достойное устройство, которое точно не подведет в суровых условиях эксплуатации.



# Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Вадим Аскарков



**На 42 секунды** опередил ближайшего преследователя победитель «Ралли Чили» Отт Тянак, гонщик команды M-Sport Ford в WRC ■



**1,8 секунды** занял пит-стоп гонщика McLaren F1 Ландо Норриса во время Гран-при Катара. Результат стал новым мировым рекордом ■



**В 2025 году** Aston Martin выставит гиперкар Valkyrie в «Ле-Мане». Производитель выступит там впервые с 2011 года ■



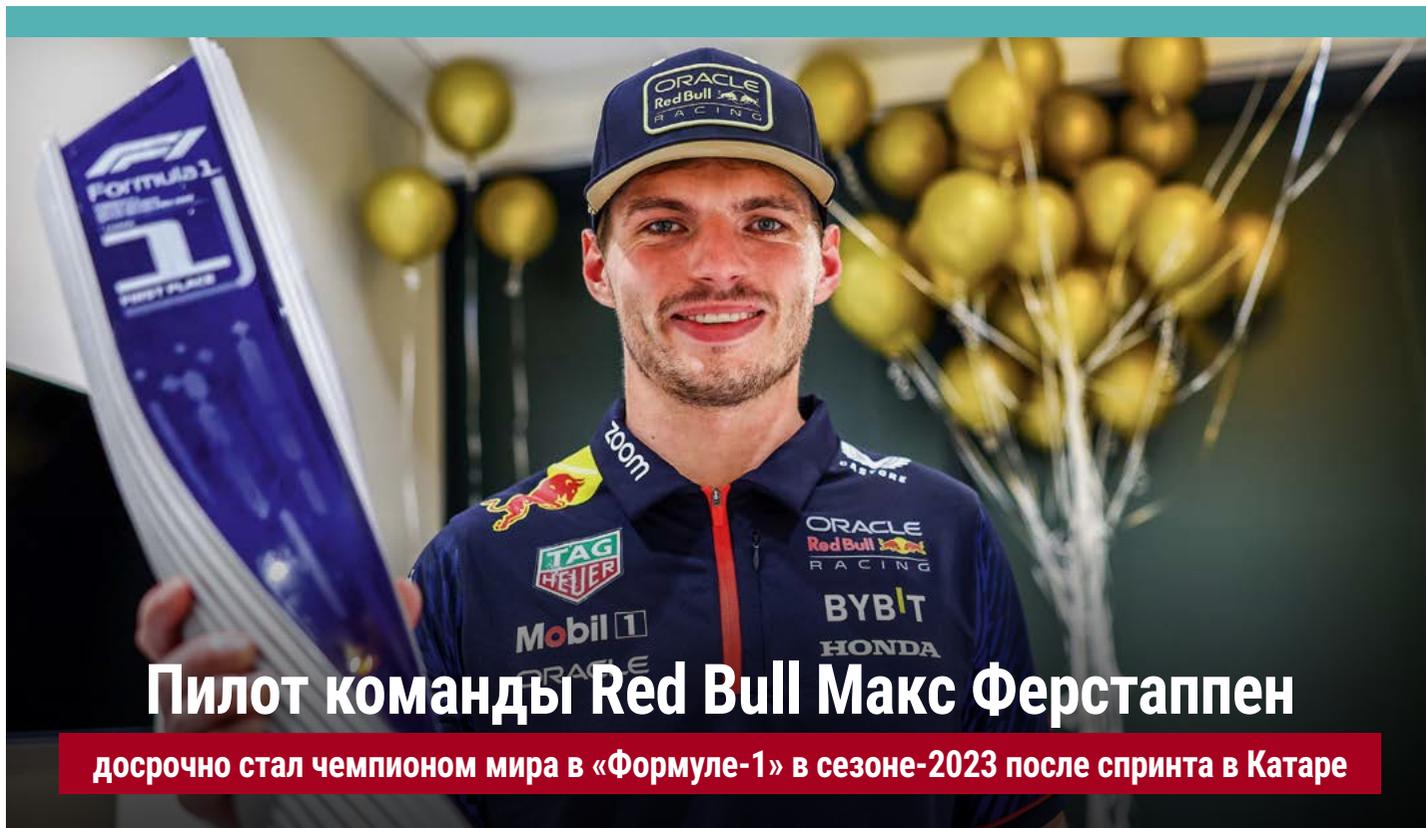
**Pirelli** останется эксклюзивным поставщиком шин для «Формулы-1» до 2027 года с опцией продления контракта на 2028-й ■



FIA одобрила заявку команды **Andretti** на участие в «Формуле-1». Команде осталось договориться с Liberty Media ■



**Кельвин ван дер Линде** и **Рене Раст** победили на трассе в Шпильберге в ходе седьмого этапа серии DTM ■



## Пилот команды Red Bull Макс Ферстаппен

**досрочно стал чемпионом мира в «Формуле-1» в сезоне-2023 после спринта в Катаре**

## Владимир Васильев победил на «Ралли Выборг»

**Петербургский пилот Владимир Васильев и его штурман Евгений Загороднюк одержали победу на седьмом и финальном этапе чемпионата России по ралли, проходившем в Выборге.**

Несмотря на плотную борьбу по ходу всего чемпионата, к последнему этапу вопрос с победой в общем зачете был уже официально решен. Так что инциденты с участием Дениса Ростилова, который сначала в пятницу поймал камень и сломал диск, а затем в субботу встретился с деревом и сошел, не помешали ему защитить титул чемпиона России по ралли.

Гонка под Выборгом вообще оказалось сложной для множества именитых гонщиков. Двукратный вице-чемпион России Артур Мурадян в субботу «поймал уши», а ставший недавно обладателем Кубка России Клим Гаврилов еще в пятницу сошел из-за неисправности привода. Главной проблемой для пилотов стало сочетание технически сложной трассы и дождливой погоды, из-за чего практически всю гонку экипажи двигались по мокрым раскисшим дорогам.

В таких условиях Владимир Васильев сумел провести весьма стабильную гонку. Далеко не всегда петербуржец был быстрее всех, но на всех спецучастках его время было в тройке лучших, а отставание от победителя допа ни разу не превысило 9 секунд. В итоге на финише гонки Владимир опередил ставшего вторым Игоря Буланцева почти на 5 минут.

Владимир Васильев: «Отличный был сезон! Много новых трасс, новых гонок открыли для себя в этом году. Это первый сезон в чемпионате, и результатом я очень доволен! Но для меня особняком стоит „Ралли Выборг“ — я даже не могу сказать, какой тут спецучасток лучший для меня как для пилота. Все скоростные участки, предложенные организаторами в эти выходные, были до такой степени сложными, что дух захватывало! Ведь что такое идеальный раллийный спецучасток? Это когда не скучная прямая и ровная дорога — такие гонщикам неинтересны, — это когда трасса имеет множество поворотов, имеет трехмерность, когда через один поворот у тебя запись „на трамплин, через трамплин, за трамплин“, когда ты не видишь, куда уходит дорога, и когда эти повороты еще и отрицательные, а прибавь ты скорость — тебя снесет с дороги. Когда, прописывая трассу на скорости по ПДД на обычной машине, ты должен представить, как проедешь ее на высокой скорости на „боевой“, что очень сложно предсказать, особенно когда поправки вносит дождь, как сегодня, а писал ты по сухому. Ну и самое главное — это хорошее покрытие, которое держит машину несмотря на осадки» ■



# ФИНАЛ RDS GP 2023

ОМТ-заезд  
в решающем  
сражении  
и четвертый  
титул Гочи



Георгий Чивчян,  
Takayama Forward Auto



Роман Зубко

То, что борьба за победу на этапе в Сочи и за титул по итогам сезона будет упорной как никогда, показали уже результаты квалификации: в «Клуб 90+» по итогам суббютных заездов вошли 12 пилотов. И четверо из них

В середине октября на автодроме в Сочи состоялся финальный этап «Российской дрифт-серии» в сезоне-2023, в рамках которого должен был определиться чемпион серии. Впервые в истории RDS GP судьба титула решалась в финальной дуэли заключительного этапа сезона. О перипетиях борьбы и о том, как неоднократный чемпион в итоге устоял под напором дебютанта серии, — в материале «Движка».

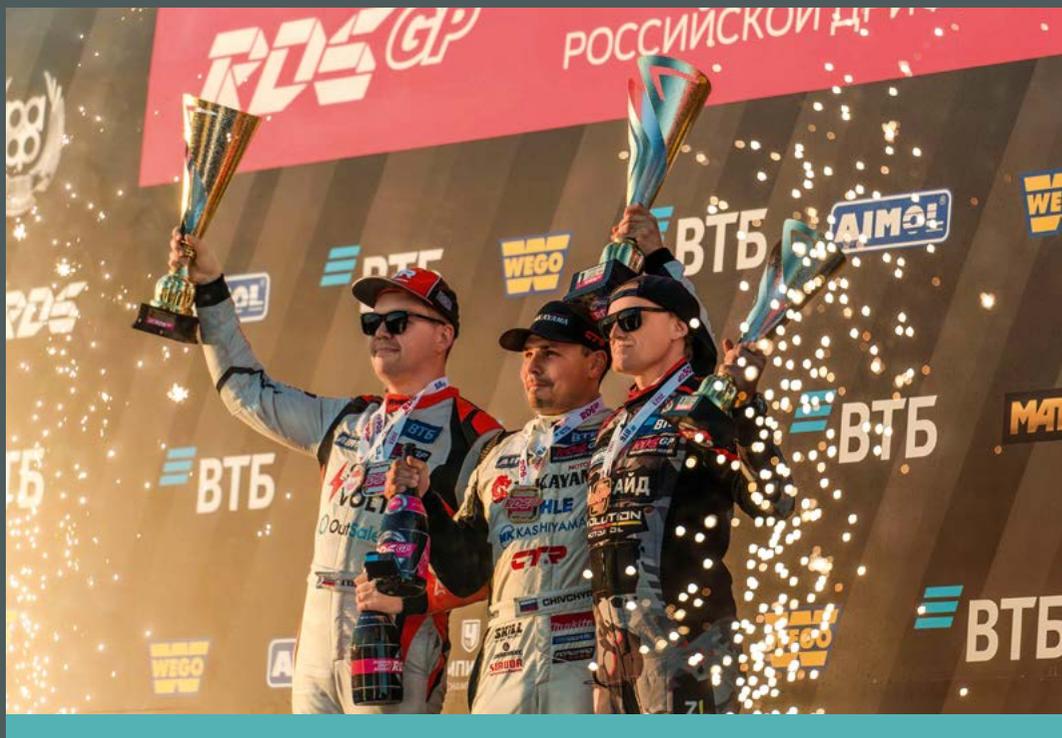
сохранили за счет этого свои шансы в чемпионской гонке.

Выиграл квалификацию Георгий Чивчян из команды

Takayama Forward Auto с результатом 98 баллов, всего на один балл от него отстал Чарльз Нг (Star Për Stars Aimol), 95 баллов

набрал Антон Козлов (Carville Racing), 92 балла — Евгений Лосев («SINTEC • Fresh Маркетплейс»). А вот Дамир Идиятулин (еще





один представитель «SINTEC • Fresh Маркетплейс») из борьбы за титул выбыл. Его квалификационный результат был весьма достойным (96 баллов), но, чтобы остаться в гонке за чемпионство, ему нужны были победа в квалификации и непопадание четырех остальных претендентов в топ-32.

В решающей дуэли сочинского этапа сошлись в итоге трехкратный (на тот момент) чемпион серии Георгий Чивчян и дебютировавший в этом году в RDS GP Антон Козлов. Путь к финалу для обоих пилотов простым не был. Чивчян, например, в топ-16 сражался с Антоном Клячко, настойчивости которого в попытках

навязать Гоче борьбу не выдержала техника: на машине Клячко сломалась подвеска.

В топ-8 Чивчян без проблем прошел Анатолия Щербака, а вот в полуфинале ему в соперники достался чемпион RDS GP 2022 года Аркадий Цареградцев. Впрочем, даже Царь не смог в тот день поставить перед лидером команды Takayama Forward Auto неразрешимых задач.

Антону Козлову в финал пришлось буквально пробиваться. В топ-16, например, его вытолкнул с трассы пилот LUKOIL Racing Drift Team Григорий Гусев, дважды ударивший машину Козлова. Виновником столкнове-

ния судьи признали Гусева, так что в следующую стадию прошел пилот Carville Racing.

Без особых сложностей одолев в топ-8 Леонида Шнайдера из команды TimeUp, в полуфинале Антон вновь встретился с представителем LUKOIL Racing Drift Team — на сей раз с Андреем Астаповым. До контактной борьбы дело теперь уже не дошло, однако в дуэль вмешалась техника: устранить поломки, возникшие на автомобиле Астапова, механики в течение положенных регламентом пяти минут не смогли, и пилот «Лукойла» объявил о техническом сходе. Зрители в итоге стали свидетелями соль-

ного проезда Козлова по трассе, по итогам которого Антон прошел в финал.

Борьба в решающем сражении ожидалась нешуточная: дебютант против многократного чемпиона — классика любых спортивных соревнований! И действительно, оба претендента были настроены на борьбу до последнего: выявить победителя с первой попытки судьи не смогли и назначили ОМТ-заезд. В его рамках все решила небольшая помарка, допущенная Антоном Козловым. Георгий Чивчян, в свою очередь, выиграл и этап в Сочи, и свой четвертый титул в RDS GP. До этого такое количество титулов в «Российской дрифт-серии» не завоевывал никто. На третью ступень призового подиума на «Сочи Автодроме» поднялся Аркадий Цареградцев, одолевший в сражении за третье место Андрея Астапова.

Первая тройка по итогам сезона-2023 в личном зачете выглядит в результате так: Георгий Чивчян (Takayama Forward Auto) — 1120 баллов, Антон Козлов (Carville Racing) — 1089 баллов, Чарльз Нр (Star Për Stars Aimol) — 984 балла.

В командном зачете первое место занял коллектив Takayama Forward Auto с результатом 2083 балла. На втором месте сезон-2023 завершила команда Carville Racing, набравшая 1759 баллов. Замкнул тройку сильнейших коллектив Star Për Stars Aimol, в активе которого 1710 баллов.



20  
ЛЕТ  
АВТОПОБЕД

**LUZAR**  
детали системы охлаждения



# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для сельскохозяйственных  
машин и спецтехники

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

Выбери на [www.luzar.ru](http://www.luzar.ru) 🔍





ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ  
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ  
АВТОМОБИЛЕЙ

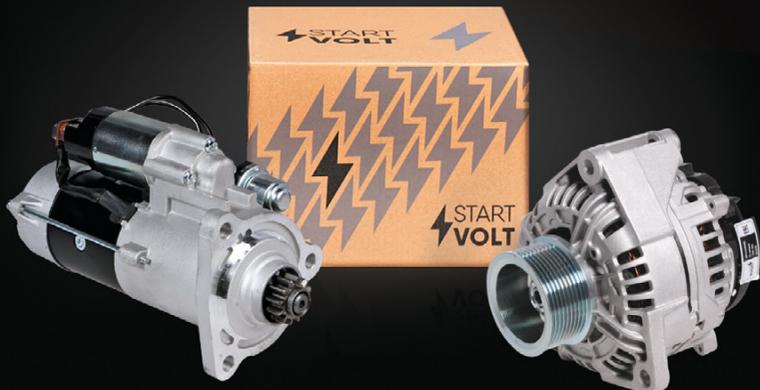
# КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



Зарулем **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



# ТЕРРИТОРИЯ УСПЕХА



ИГОРЬ ЛАРИОНОВ

- ▶ Полная масса автопоезда 45 т.
- ▶ Нагрузка на седельно-сцепное устройство до 10 т.
- ▶ Низкая снаряженная масса и оптимальная развесовка по осям – увеличение грузоподъемности автопоезда до 1,2 т.
- ▶ Адаптация к холодным климатическим условиям: утепление кабины, зимний пакет опций.
- ▶ Оптимальная геометрия зацепления полуприцепа.
- ▶ Надежная и экономичная силовая линия: 470 л. с./2200 Нм, 12 РКПП.
- ▶ Гарантия 3 года без ограничения пробега.

Реклама



**st.tech**  
8-800-700-0-747  
звонок по России бесплатный

