



4 680295 297499

март 2024 • #125

# Движок

про автомобили в деталях

## + КОМТРАНС

специальный  
выпуск



Обслуживание  
грузовиков  
в текущих  
реалиях

36

Очередной убийца  
«ГАЗели»?

32 Foton  
Toano



40

Импульс  
к развитию

Завод «AMT N.V.»  
в Миассе



54

Что лучше  
для чистки салона?

Тест автомобильных  
пылесосов

62

«Северный Лес 2024»

Сходы фаворитов  
и четвертая победа Гадасина

# 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)

# METEOR



## СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ METEOR

Верный выбор в различных условиях

[www.meteor-auto.ru](http://www.meteor-auto.ru)



# Движок

про автомобили и детали

Автомобильный журнал «Движок»

**Учредитель и издатель:**  
ООО «КВС-Медиа»

**Генеральный директор:**  
Силков Константин Валентинович

**Главный редактор:**  
Зубко Роман Юрьевич

**Обозреватели:**  
Вадим Аскарлов  
Алина Болдырева

**Дизайн журнала, сайта, видео:**  
Владимир Мироненко

 Сайт журнала:  
dvizhok.ru



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

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

Подписано в печать 07.03.2024 г.

Рекламно-информационное издание.  
Свидетельство о регистрации средства  
массовой информации  
П/И № ФС77-59686 от 23.10.2014 г.  
выдано Федеральной службой  
по надзору в сфере связи,  
информационных технологий  
и массовых коммуникаций  
(Роскомнадзор).

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

**Распространяется  
БЕСПЛАТНО**

Любое использование опубликованных  
материалов, а также дизайнерских  
разработок допускается только  
с письменного разрешения редакции.

Мнение редакции может не совпадать  
с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности  
за содержание предоставленных  
рекламных материалов.

## «Кажется, пчелы что-то подозревают!»

**О чем говорит  
прогноз КАМАЗа  
на 2024 год?**

**В середине февраля генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин поделился с журналистами прогнозом компании по развитию российского рынка тяжелых грузовиков на 2024 год. И прогноз этот, судя по цифрам, озвученным главой камского предприятия, явно не радужный. А главное, он показывает, что и в российской экономике в целом дела идут отнюдь не так хорошо, как говорит официальная статистика.**

Как рассказал журналистам г-н Когогин, специалисты КАМАЗа ожидают, что в нынешнем году объем продаж тяжелых грузовиков в России едва перевалит за отметку 100 тыс. единиц. «Наши [маркетологи] дают 100–110 тыс. оценку рынка в 2024 [году]», — цитирует ТАСС заявление гендиректора Камского автозавода.

Между тем в 2023 году, по данным Минпромторга РФ, на нашем рынке было реализовано 140,2 тыс. большегрузных автомобилей — на 74% больше, чем в 2022-м. То есть на этот год маркетологи КАМАЗа прогнозируют спад продаж на уровне 22% в лучшем случае и на 29% — в худшем.

Независимые аналитики, надо сказать, смотрят на перспективы развития российского рынка грузовиков в нынешнем году более оптимистично. Например, базовый прогноз НАПИ (Националь-

ного агентства промышленной информации) предполагает продажи новых большегрузов в нашей стране на уровне 140,27 тыс. единиц (примерно на уровне прошлого года). По оптимистичному сценарию, продажи могут вырасти до 144,30 тыс. единиц, а по пессимистичному — снизить-ся до 134,88 тыс. штук.

Напрашивается логичный вопрос: знают ли маркетологи КАМАЗа что-то, что неизвестно независимым аналитическим агентствам, если первые дают прогноз хуже пессимистичного сценария вторых? Здесь следует учесть, что в производственную линейку Камского автозавода входят отнюдь не только магистральные тягачи поколения К5 или самосвалы семейства К3, которые мы во множестве видим на шоссе и городских улицах в нашей стране, — КАМАЗ, напомним, производит еще и технику для российского Минобороны.

Как и любой другой госзаказ, подобные поставки для завода — вещь, конечно, важная, но на них одних, извините за каламбур, далеко не уедешь: продажи на первичном грузовом рынке важны не меньше, а, пожалуй, даже больше. Но если госзаказ (да еще и по линии Минобороны) в нынешних реалиях КАМАЗу, можно сказать, обеспечен, то на рынке ситуация для завода не столь благоприятна — даже несмотря на уход из России брендов из «Большой европейской семерки».

Конкуренты давят со всех сторон: насаждают не только пресловутые китайские марки

(грузовики которых сейчас не ввозит в Россию, кажется, только ленивый), но и другие отечественные производители. «Группа ГАЗ», например, представила в прошлом году на выставке ComTrans целую линейку тяжелых грузовиков под новым брендом «Валдай». Завод «Урал», в свою очередь, в последнее время активно развивает не только свое традиционное направление внедорожных грузовиков, но и относительно новый модельный ряд бескапотных самосвалов и вот-вот запустит собственное производство мостов.

Вместе с тем экономика России (та ее часть, что находится за пределами госсектора и оборонзаказа), судя по регулярным бюллетеням ЦБ РФ, как минимум не растет, а как максимум — стагнирует и снижается. Не в последнюю очередь — из-за пресловутой ключевой ставки, которая, конечно, охледила избыточный спрос, но в то же время сделала неподъемными кредиты для малого и среднего бизнеса. Отсюда и прогнозируемое снижение спроса на тяжелые грузовики. Ибо мало сейчас найдется компаний, маржинальность бизнеса которых позволит им брать кредиты на покупку техники под 20 с лишним процентов годовых.

Именно это, надо полагать, и учитывают специалисты КАМАЗа в своем прогнозе на 2024 год. И прогноз этот, судя по всему, более реалистичен, нежели ожидания аналитических агентств...



# СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

ВСЕ ВИДЫ МАТЕРИАЛОВ И КОНСТРУКЦИЙ

 **START  
VOLT**

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



STARTVOLT.COM



## Очередной убийца «ГАЗели»?

Тест-драйв Foton Toano

# 32



## От «Большой европейской семерки» — к брендам из-за Великой Китайской стены

Особенности обслуживания  
грузовиков в текущих реалиях

# 36



## Импульс к развитию Завод «АМТ N.V.» в Миассе

# 40

## Что взять для K5?

Ресурсный тест тормозных  
колодок для Kia K5

# 24



## Что лучше для чистки салона?

Тест автомобильных пылесосов

# 54





# НАДЁЖЕН НА ВСЕХ ГОРИЗОНТАХ

## Автобизнес

- 8 **Новости**
- 14 **Юбилей Speedmate**  
Пять лет на рынке России

## Автокомпоненты

- 16 **Новости**
- 24 **Что взять для K5?**  
Ресурсный тест тормозных колодок для Kia K5

## Комтранс

- 26 **Новости**
- 32 **Очередной убийца «ГАЗели»?**  
Тест-драйв Foton Toano
- 36 **От «Большой европейской семерки» — к брендам из-за Великой Китайской стены**  
Особенности обслуживания грузовиков в текущих реалиях
- 40 **Импульс к развитию**  
Завод «АМТ N.V.» в Миассе
- 46 **За чистоту дорог и городов**  
Новинки «Завода КДМ»

## Автоаксессуары

- 52 **Новости**
- 54 **Что лучше для чистки салона?**  
Тест автомобильных пылесосов

## Автоспорт

- 60 **Мировой автоспорт: новости, цифры, факты, герои месяца**
- 62 **«Северный Лес 2024»**  
Сходы фаворитов и четвертая победа Гадасина



ПОСТАВЩИК  
НА ГЛАВНЫЙ  
КОНВЕЙЕР



AUTO-RAD.RU





## «ПОСТАВЩИК ГОДА»

Уважаемые коллеги!

Мы уже 12 лет на постоянной основе проводим независимые сравнительные тесты запчастей и автоаксессуаров.

С 2024-го мы решили выявить тройку самых стабильных по качеству брендов в каждой товарной группе. Именно стабильных, ведь судить о качестве бренда только по одной детали в товарной группе будет некорректно.

Для этого мы проведем не менее 3 сравнительных тестов в каждой товарной группе и по сумме набранных баллов выявим самый стабильный по качеству бренд.

Тесты будут проводиться в следующих **ТОВАРНЫХ ГРУППАХ**

### ПОДВЕСКА И РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

- Шаровые опоры
- Рулевые наконечники
- Амортизаторы
- Опоры амортизаторов
- Пружины амортизаторов



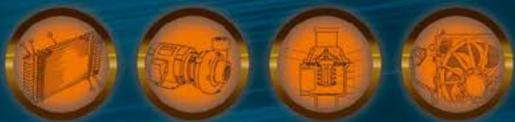
### ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

- Тормозные колодки
- Тормозные диски
- Тормозные цилиндры



### СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

- Радиаторы охлаждения
- Водяные насосы
- Термостаты
- Вентиляторы



### СИСТЕМА ФИЛЬТРАЦИИ

- Воздушные фильтры
- Салонные фильтры
- Масляные фильтры



### ТЕХНОЛОГИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕСТОВ

Для выявления победителей в каждой номинации в течение 2024 года будет проведено не менее **трех тестов** для каждой отдельной товарной группы. Всего премия «Поставщик года» подразумевает проведение **от 24 до 35 тестов** автомобильных компонентов и аксессуаров за один календарный год.

Все тесты будут проводиться в ведущих лабораториях и испытательных центрах страны, каждый из которых имеет соответствующие лицензии и аккредитации.

### ВЫБОР ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ ДЛЯ ТЕСТА

Для определения наиболее востребованных для теста артикулов в каждой товарной группе у крупнейших российских дистрибьюторов будет запрошена подробная статистика по каждой конкретной группе и выявлен топ-5 самых продаваемых позиций. Артикулы, которые будут чаще всего встречаться в «топе» у большинства дистрибьюторов, будут взяты для теста.

## МИССИЯ ПРЕМИИ «ПОСТАВЩИК ГОДА»

Выявить лучших производителей автокомпонентов и автоаксессуаров в каждой из наиболее популярных товарных групп.

По итогам всех проведенных тестов определить лучших поставщиков во всех товарных группах.

## ОБЪЕКТИВНОСТЬ ПРЕМИИ «ПОСТАВЩИК ГОДА»

Премия будет вручаться исключительно по итогам проведения лабораторных и ресурсных тестов. В качестве наблюдателей на каждом этапе испытаний будут присутствовать представители крупнейших дистрибьюторов автомобильных запчастей России. Кроме того, тесты будут зафиксированы в видеоформате и опубликованы на видеоплатформах журнала «Движок» и странице премии, а также на всех страницах журнала в соцсетях.

## СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕСТОВ В РАМКАХ ПРЕМИИ – ЯНВАРЬ – ДЕКАБРЬ 2024 ГОДА

В январе 2025 года, сразу после новогодних праздников, состоится торжественное награждение победителей и призеров премии «Поставщик года» на специальном мероприятии (точная дата и место проведения будут оглашены ближе к дате награждения).

## НОМИНАЦИИ ПРЕМИИ «ПОСТАВЩИК ГОДА»

- Лучший поставщик. Подвеска и рулевое управление
- Лучший поставщик. Тормозная система
- Лучший поставщик. Система охлаждения
- Лучший поставщик. Система фильтрации
- Лучший поставщик. Системы электрооборудования автомобиля
- Лучший поставщик. Двигатель и трансмиссия
- Лучший поставщик. Автомобильная химия
- Лучший поставщик. Автоаксессуары

- Золотой поставщик 2024 года (все товарные группы)
- Серебряный поставщик 2024 года (все товарные группы)
- Бронзовый поставщик 2024 года (все товарные группы)

Тесты будут проводиться в следующих ТОВАРНЫХ ГРУППАХ

### СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

- Автомобильный свет (лампы H4, H7, H11, W5W)
- Стартеры
- Генераторы
- Аккумуляторы
- Свечи зажигания



### ДВИГАТЕЛЬ И ТРАНСМИССИЯ

- Ремни ГРМ
- Приводные ремни
- ШРУСы



### АВТОМОБИЛЬНАЯ ХИМИЯ

- Масла
- Антифризы
- Смазки



### АВТОАКСЕССУАРЫ

- Щетки стеклоочистителя
- Инструмент
- Аксессуары первой необходимости
- Аксессуары для ремонта и обслуживания колес
- Обслуживание АКБ
- Автогаджеты и девайсы



## ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ ПРЕМИИ «ПОСТАВЩИК ГОДА»

Победитель и призеры в каждой конкретной номинации будут определяться по итогам всех тестов в каждой номинации.

В каждом тесте участникам будут начисляться баллы по итогам выступления, в том числе и минимальное количество баллов за сам факт участия, независимо от результата (таким образом бренды поощряются за широкую линейку товаров).

В итоге по сумме баллов всех испытаний будут награждаться победитель, а также бренды, занявшие второе и третье место.

## МЕДИЙНЫЙ ОХВАТ ПРЕМИИ «ПОСТАВЩИК ГОДА»

Каждый тест будет анонсирован на странице премии, на сайте журнала «Движок», а также на страницах журнала во всех социальных сетях.

После проведения каждого теста там же будут обнародованы его результаты, они также будут доступны в видеоформате и опубликованы на видеоплатформах журнала «Движок».

Таким образом, чем в большем количестве тестов бренд примет участие, тем выше будет медийный эффект от участия продукта бренда в премии «Поставщик года».

## Завод «Москвич» остается убыточным предприятием



В 2023 году АО «Московский автомобильный завод „Москвич“» (бывшая площадка Renault) увеличило чистый убыток по РСБУ в 3,6 раза — до 8,6 млрд рублей.

Об этом сообщает «Интерфакс», ссылаясь на опубликованную отчетность компании. Выручка предприятия выросла на 38,9% — до 59,2 млрд рублей, себестоимость продаж — на 59,2%, до 57,5 млрд рублей. Валовая прибыль упала на 74,6% и составила более 1,6 млрд рублей.

Совокупный долг «Москвича» за прошлый год увеличился в 2,5 раза — до 42,6 млрд рублей. Долгосрочные обязательства выросли вдвое, почти до 7 млрд рублей, в частности за счет роста на 5 млрд рублей показателя долгосрочных заемных средств. При этом краткосрочные обязательства возросли в 2,6 раза — до 35,6 млрд рублей.

За год компания привлекла почти 19,4 млрд рублей краткосрочных заемных средств и увеличила кредиторскую задолженность почти на четверть, до 24 млрд рублей.

Завод «Москвич» находится в паритетном управлении правительства Москвы и ПАО «КАМАЗ». Ранее гендиректор КАМАЗа Сергей Когогин в интервью «Ведомостям» сообщал, что точка безубыточности «Москвича» достигается при сборке 40 тыс. автомобилей в год. В 2024 году предприятие ориентируется на выпуск 30–35 тыс. машин ■

## В России насчитывается около 55 млн машин

К началу января 2024 года парк зарегистрированных в России автомобилей всех типов достиг 54,5 млн единиц.

Об этом сообщает аналитическое агентство «Автостат» со ссылкой на данные собственного исследования, полученные в ходе подготовки отчета «Парк ТС в РФ на 01.01.2024 г.».

Порядка 85% от указанного выше количества приходится на легковые автомобили. В России на данный момент насчитывается 46,36 млн «легковушек». Также в нашей стране числятся 4,17 млн легких коммерческих автомобилей (LCV) и 3,6 млн грузовиков. Самым малочисленным сегментом остаются автобусы — их у нас 0,36 млн единиц.

Ранее, как уже сообщал «Движок», в агентстве «Автостат» отметили тенденцию к увеличению сроков владения автомобилем в России. Так, среди владельцев Lada средний срок владения составил 8,4 года (против 8,3 года в 2022-м), в остальном массовом сегменте — 6,8 года (против 6,4 года), а в премиальном — 5,5 года (против 5,2 года). При этом в последних двух сегментах срок владения сокращался предыдущие два года.

По данным исследования «Б1», доля желающих обновить автомобиль в следующие пять лет снизилась на 11 процентных пунктов по сравнению с докризисным 2021 годом — до 78% ■



# SpeedMate



СЛЕДИТЬ  
ЗА НОВОСТЯМИ

Speedmate создан в 1993 году. №1 Automotive-бренд на внутреннем рынке\*. Принадлежит SK Networks, входящей в состав SK, 3-его по величине корейского холдинга и 92-го в мире (согласно Fortune Global 500). Speedmate сегодня - это 600 автосервисов и магазинов, 3 000 АЗС и АГЗС, 60 000 автомобилей каршеринга и 2 000 эвакуаторов. Ассортимент - 9 000 автозапчастей OEM уровня.

**OEM**  
качество

**4000**  
артикулов в РФ

**2** года  
гарантии



**SM-WPH014**  
Водяной насос для  
HYUNDAI SONATA  
KIA MAGENTIS



KOREA  
BRAND  
POWER  
INDEX

중식

## Правительство планирует запретить экспорт бензина на полгода

**Правительство России планирует ввести запрет на экспорт бензина с 1 марта сроком на полгода.**

Также планируется увеличить нормативы продаж дизельного топлива на бирже до 16%. Об этом «Интерфаксу» сообщила представитель вице-премьера Александра Новака.

Источники агентства, знакомые с ситуацией, в середине января заявляли, что в правительстве рассматривается запрет на экспорт всего товарного бензина. В конце января А. Новак отмечал, что ситуация на внутреннем рынке с обеспечением бензином стабильная, несмотря на поломку установки на НОРСИ. Министр энергетики Николай Шульгинов также подчеркивал, что рынок нефтепродуктов в РФ сбалансирован. «В целом с начала года производство бензина класса 5 немножко снизилось – на 1,8%, мы увеличили производство бензина класса 5 на других заводах и сбалансировали спрос и предложение уже снижением экспорта», – добавил г-н Шульгинов. Экспорт бензина класса 5 снизился на 32%, уточнил также министр ■



## У российских активов производителя автостекла AGC сменился владелец

**Крупнейший производитель автомобильного стекла – японский холдинг AGC – продал свой российский бизнес.**

Борский стекольный завод и Клинский стекольный завод приобрел петербургский холдинг «Адамант», рассказал «Коммерсанту» директор обоих предприятий Сергей Князев. Стоимость сделки при этом не раскрывается.

В марте 2022 года японская AGC Inc. приостановила инвестиции в РФ, а также сократила поставки своей продукции на российский рынок. В течение двух лет предприятия «находились в некоторой стагнации», отметил также г-н Князев.

AGC приобрела Борский стекольный завод в 1997 году. По данным «СПАРК-Интерфакс», 85,2% долей АО «Эй Джи Си БСЗ» принадлежали «Эй Джи Си Гласс Европа» (Бельгия), 8,6% – Menarai Holding GmbH (Австрия).

БСЗ производит полированное стекло и автомобильное стекло. Мощность предприятия составляет 1,2 тыс. тонн в сутки и до 1,5 млн машинокомплектов закаленного и многослойного автостекла в год.

Клинский стекольный завод («Эй Джи Си Флэт Гласс Клин») компания построила с нуля в 2004 году. Предприятие производит 1,6 тыс. тонн флоат-стекла в сутки. На заводе установлены стекловаренная печь мощностью 1 тыс. тонн стекла в сутки, две линии по производству стекла с магнетронным покрытием, линия производства строительного триплекса, а также линия производства лакированного стекла и зеркального полотна ■

## В России стали чаще ремонтировать автомобили старше 10 лет

**В 2023 году средний возраст машин, обсуживаемых в сети автосервисов FIT Service, составил 12,3 года.**

За год показатель увеличился на 3%, при этом его рост фиксируется пятый год подряд, сообщает пресс-служба сети. Так, в 2022 году средний возраст автомобиля составлял 11,9 года, в 2021-м – 11,6, в 2020-м – 11,1, а в 2019-м – 9,5 года.

По данным исследования, наиболее значительный прирост показали машинозаезды автомобилей в возрасте 15 лет и более. Заказ-нарядов в этой группе стало на 21% больше. Доля таких машин в сети FIT Service – 35%. За указанный период автовладельцы потратили на ремонт в среднем 12 645 рублей.

Далее по числу машин на обслуживании следует категория 10–14 лет с долей 32%. За год на ремонт и обслуживание таких автомобилей россияне потратили в среднем 15 105 рублей.

На машины в возрасте 6–9 лет, на долю которых пришлось 19%, владельцы потратили в среднем 15 183 рубля. Затраты на ремонт и обслуживание автомобилей в возрасте 4–5 лет (с долей 8%) составили 13 969 рублей.

На долю машин в возрасте от 0 до 3 лет пришлось всего 6%. Количество машинозаездов данной категории снизилось на 9%. Россияне потратили на ремонт таких автомобилей в среднем 12 522 рубля.

Чаще всего за ремонтом обращались владельцы Ford Focus, Kia Rio, Hyundai Solaris, Volkswagen Polo, Toyota Camry, Toyota Corolla, Lada Granta, Toyota RAV4, Skoda Octavia и Mitsubishi Outlander ■





## TMI Tatsumi запустил весеннюю акцию

**Бренд TMI Tatsumi объявил о запуске акции под названием «Покоряйте скорость вместе с TMI Tatsumi».**

Как сообщает пресс-служба бренда, акция проходит с 1 марта по 30 апреля 2024 года. При суммарной покупке автокомпонентов TMI Tatsumi у официальных дистрибьюторов на 20 тыс. рублей и более, бренд подарит электронный сертификат Ozon на 1000 рублей. Если сумма покупки начинается от 80 тыс. рублей, покупатель станет обладателем сертификата на 4 тыс. рублей.

Главный приз, разыгрываемый в рамках акции, – три тура на двоих в Сочи, где есть «возможность испытать свои силы на ночной трассе за рулем спорткара». Чтобы стать участником такого розыгрыша, необходимо совершить покупку товаров TMI Tatsumi на сумму от 200 тыс. рублей ■

## Apple передумала создавать собственный электромобиль

**Корпорация Apple объявила о закрытии проекта по созданию собственного электромобиля.**

Корпорация продолжит наращивать инвестиции в сферу генеративного искусственного интеллекта, сообщает газета The Wall Street Journal. По данным источника издания, часть сотрудников, которые участвовали в проекте Project Titan, будут переведены в ИИ-группу компании. При этом те, кто работал над автомобильным оборудованием, возможно, будут уволены, отмечает также источник.

Apple вложила миллиарды долларов в разработку собственного электромобиля. Изначально корпорация планировала создать полностью автопилотируемый автомобиль с управлением голосом, но затем решила, что автономными будут только некоторые функции.

Корпорация рассматривала как варианты создания партнерства с автомобильными компаниями, так и прямую покупку какого-либо автопроизводителя. Позиционироваться электрический беспилотник от Apple должен был в премиальном сегменте авторынка с розничной ценой на уровне 100 тыс. долларов США ■



## 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

## Forvia прогнозирует стагнацию в европейском автопроме до 2030 года

**В 2025 году автомобильное производство в Европе сократится примерно на 3–4 млн единиц относительно уровня, прогнозировавшегося в начале пандемии коронавируса, и будет стагнировать как минимум на протяжении пяти лет.**

Такой прогноз дает альянс Forvia (образовавшийся за счет слияния компаний Faurecia и Hella) в своем отчете за 2023 год. Как ожидают в руководстве франко-немецкого альянса, европейский автопром будет стагнировать на уровне 17 млн выпускаемых ежегодно машин вплоть до 2030 года.

Среди других негативных факторов, влияющих на бизнес европейских производителей автокомпонентов, в Forvia отмечают «ценовое давление», которое «значительно возрастает из-за возникающего избытка мощностей на рынке и изменения структуры клиентов». В связи с этим руководство альянса планирует реализовать ряд структурных мер, направленных на укрепление конкурентоспособности в условиях сокращающихся объемов поставок. В частности, в Forvia намерены повысить как производительность предприятий, так и эффективность исследований и разработок.

В руководстве альянса рассчитывают, что в 2024 году объем продаж группы Forvia Hella составит 8,1–8,6 млрд евро (в 2023-м результат был 8,1 млрд евро). Операционная прибыль должна составить 6–7%, а чистый денежный поток по отношению к продажам – на уровне 3%. «На 2024 год мы прогнозируем снижение темпов восстановления авторынка, особенно в Европе. Мировой объем производства автомобилей останется на уровне 90 млн единиц по итогам всего года», – отметил генеральный директор Forvia Бернхард Шафербартольд ■



## Россияне стали отказываться от покупки поддержанных «электричек»

**В январе нынешнего года россияне приобрели 488 электромобилей с пробегом, что на 8% меньше, чем в январе 2023-го.**

В годовом сравнении вторичный рынок «электричек» снижается уже второй месяц подряд, сообщает аналитическое агентство «Автостат». При этом на протяжении 8 месяцев до этого (с апреля по ноябрь) рынок рос.

В августе прошлого года на нашем рынке был установлен рекорд – 1204 машины. Однако после этого объемы рынка сокращались с каждым месяцем. Так, в сентябре было продано 1159 шт., в октябре – 928 шт., в ноябре – 802 шт., а в декабре – 635 шт. Одна из причин такой тенденции – запрет Японии на ввоз определенных категорий автомобилей в Россию, в том числе и электромобилей.

В марочном рейтинге лидирует Nissan (183 шт.), на долю которого в январе пришлось около 38% от общего объема. Каждый пятый купленный электромобиль с пробегом – Tesla (92 шт.). Тройку лидеров замыкает китайский Zeekr (32 шт.).

В модельный рейтинг попали Nissan Leaf (183 шт.), Tesla Model 3 (48 шт.), Audi e-tron (27 шт.), Zeekr 001 (26 шт.) и Hongqi E-HS9 (22 шт.) ■

## За нарушение ПДД россиян за год оштрафовали на 141 млрд рублей

**В 2023 году российских автомобилистов оштрафовали за нарушение правил дорожного движения с помощью камер фотовидеофиксации на 140,9 млрд рублей.**

Об этом сообщает «Коммерсантъ», ссылаясь на статистику Госавтоинспекции и отмечая, что указанная сумма – рекордная за последние пять лет. В минувшем году с помощью данных с камер было вынесено 220,9 млн постановлений. Из 140,9 млрд рублей было оплачено почти 76,5 млрд. В 2022 году по камерам вынесли постановлений на 112,9 млрд рублей, в 2021-м – на 104,1 млрд в 2020-м – на 94,2 млрд а в 2019-м – на 82,8 млрд.

Всего за нарушение ПДД в 2023 году россиянам назначили 237,6 млн штрафов, что на 36,4 млн больше, чем в 2022-м. Сумма назначенных штрафов составила 170,2 млрд руб. При этом на Москву пришлось 41,5 млн штрафов на 31,7 млрд рублей, на Подмоскowie – 39,9 млн штрафов на 24,4 млрд рублей ■



# »» GSP SHOCK ABSORBER

GSP предлагает широкий ассортимент амортизаторов для рынка автомобильных запасных частей: Амортизаторы, Пневматические стойки и Пневматические стойки в сборе. Ознакомьтесь с преимуществами выпускаемой нами продукцией.



## АМОРТИЗАТОРЫ

- Соответствует стандартам OEM
- Современная технология покраски
- Повышенная коррозионная стойкость и защита от повреждений
- Высокая термостойкость
- Длительный срок службы
- Работа без потери демпфирующих свойств в процессе эксплуатации

## ПНЕВМОСТОЙКИ

- Соответствует стандартам OEM
- Совершенная конструкция, формы и функционала
- Использование компонентов высокого качества
- 100% проверка на прочность
- Использование сальников NOK
- TPE пыльники предотвращают утечки, деформацию и защищают от грязи

QUALITY DRIVEN PERFORMANCE



# Юбилей Speedmate

Dvizhok.su

**В нынешнем году корейский бренд Speedmate отмечает юбилейные пять лет с момента своего дебюта на российском рынке автозапчастей и послепродажного обслуживания. Журнал «Движок» узнал у специалистов бренда о том, как развивалась торговая марка в России и в мире и за счет каких факторов он будет усиливать свои позиции на рынке РФ в дальнейшем.**

Бренд Speedmate создан в 1993 году и принадлежит SK Networks — компании, входящей в состав SK Group, третьего по величине холдинга в Республике Корея и 92-го в мире (по данным Fortune Global 500). На протяжении 70 лет группа SK создает и масштабирует производственные проекты. Среди них — SK Hynix (третий в мире после Intel и Samsung Electronics производитель микросхем); SK Energy

(крупнейший переработчик нефтепродуктов в Азиатско-Тихоокеанском регионе); SK Lubricants (с 2022 года — SK Enmove) — владелец бренда и производитель продуктов ZIC Top.

Компания имеет обширный опыт и глубокую экспертизу в области обслуживания автомобилей, на протяжении 21 года отмечаемые одной из самых престижных премий Кореи за качество и сервис (Korea Brand Power Index), как самый популярный Automotive-бренд на внутреннем рынке.

## Не только запчасти

Speedmate в Южной Корее — это 600 автосервисов и магазинов запчастей, 3 тыс. АЗС и АГЗС, 60 тыс. автомобилей каршеринга и 2 тыс. эвакуаторов. Ассортимент бренда насчитывает более 9 тыс. артикулов OEM-уровня. Speedmate выпускает запчасти таких товарных групп, как «Фильтры», «Подвеска и рулевое управление», «Амортизаторы»,

## Пять лет на рынке России

«Тормозная система», «Система охлаждения/кондиционирования», «ШРУСы и приводы в сборе», «Детали сцепления», «Системы впрыска, зажигания и накаливания», «Аккумуляторы».

Таким образом, для среднестатистического корейца Speedmate — это комплекс услуг и товаров, связанных с эксплуатацией автомобиля. Недаром слоган компании звучит как Happy Auto Life (в вольном переводе — «Счастливая автомобильная жизнь»).

## Модель бизнеса Speedmate

Относительно брендов и производителей запчастей необходи-

мо понимать целый ряд важных моментов, поскольку у широкой публики есть много заблуждений на этот счет.

Прежде всего стоит отметить, что некоторые заводы работают преимущественно с конвейерами автопроизводителей, не имея торговой марки на розничном рынке запчастей. Другие бренды активны и в OE-, и в Aftermarket-сфере. В РФ эти бренды до недавнего времени, как правило, были лидерами товарных групп. Третьи, в основном это так называемые собственные торговые марки (СТМ), или прайвэ-бренды (от private), реализуют китайскую, российскую, иногда и турецкую продукцию, выстраивая собственную легенду вокруг торговой марки.

Speedmate (как часть SK Group) стоит, по сути, над этим порядком, успешно работая с компаниями первых двух типов. На момент запуска Speedmate в Корею уже был сформирован рынок исследова-



ний, разработки и производства запчастей большинства товарных групп. К 1993 году ведущие автопроизводители не только Кореи, но и Америки, Европы, ряда стран Азии активно работали с местными заводами. Формировались целые группы экспертных исследовательских центров и высокотехнологичных производств.

Одной из таких групп стала SK Networks, уже с 1970 года строившая крупные промышленные предприятия в Северной и Южной Америке, Европе и Австралии. С 90-х годов начали запускаться исследовательские центры и производства в Китае, что во многом способствовало развитию сотрудничества в сфере автомобилестроения. Как следствие, среди партнеров Speedmate – десятки авторитетных производителей. Отдавая дань традициям, в большинстве это местные корейские производства. Ниже – примеры лишь некоторых из них.

Партнером по производству систем фильтрации выступает корейский завод Filtron – широко известный поставщик на конвейеры множества автопроизводителей. Детали подвески и рулевого управления выпускаются на мощностях Kowoо. Завод основан в 1967 году и представ-



ляет собой центр холоднойковки и прецизионной механической обработки. Клиентами Kowoо также являются Hyundai, Kia, GM. Среди Aftermarket-партнеров можно выделить ZF, TRW, Bosch. Системы охлаждения, впуска и выпуска, детали двигателя также производятся в Южной Корее.

Китайские партнеры традиционно берут на себя производство части ассортимента приводов и тормозной системы. Аккумуляторные батареи многие годы выпускаются при непосредственном сотрудничестве с Johnson Controls (ныне Clarion, в состав которой в разные годы последо-

вательно вошли Varta и Delcor). В 2023 году с целью развития ассортимента были заключены контракты с заводами-поставщиками Nissan, JAC, Chery, из аккумуляторных брендов-партнеров стоит выделить Exide.

### Конкурентные преимущества бренда

Среди основных факторов успеха Speedmate как на внутреннем, так и на внешних рынках специалисты бренда называют прежде всего технологии и производственные линии заводов, работающих с конвейерами автопроизводителей (Hyundai, Kia, GM, Toyota, Honda, Nissan, JAC, Chery и др.), и мировых AM-брендов (Bosch, Mann/Fitron, Mahle, AC Delco и др.), а также систему управления качеством, реализующую политику полной проверки каждого продукта, поступающего на склад (ISO/TS 16949, ISO 14001, ISO 14000, ISO 9001, KSC 8504).

Компания располагает также одним из крупнейших в Южной Корее логистических центров. Расположен он в городе Ансоне. Гарантия на продукцию Speedmate достигает двух лет или 40 тыс. км пробега.



## Trialli выпустил 40 новых амортизаторов

Бренд Trialli расширил фирменный ассортимент амортизаторов для иномарок. Для заказа стали доступны 40 новых позиций, сообщает пресс-служба бренда.

В частности, передние амортизаторы адресованы владельцам Subaru Forester (13-) (арт. AG 22168 и AG 22369, 9220 рублей), Audi Q5 (08-) (арт. AG 18067, 4540 рублей), BMW X5 (07-) (арт. AG 26067, 4540 рублей), Mercedes C (арт. AG 15066, 5110 рублей), Skoda Karoq (17-) (арт. AG 18092, 7480 рублей).

Кроме того, в фирменном каталоге появились новые передние амортизаторы для «японцев» и «корейцев»: Suzuki Vitara (15-) (арт. AG 24161 и AG 24362, 7480 рублей), Nissan Murano (16-) (арт. AG 14386, 12 290 рублей), Infiniti FX (08-) (арт. AG 14380, 5190 рублей), Mitsubishi Pajero Sport (15-) (арт. AG 11061, 5160 рублей), Hyundai i40 (12-) (арт. AG 08119, 6480 рублей), Hyundai Santa Fe (18-) (арт. AG 08117, 14 160 рублей), Hyundai Porter 2 (12-) (арт. AG 08149, 2290 рублей), Kia Picanto (17-) (арт. AG 08149, 11 060 рублей).

Новые задние амортизаторы подходят для таких автомобилей, как Mercedes E-Class (85-) (арт. AG 15512, 3110 рублей), BMW X3 (10-) (арт. AG 26507, 6450 рублей), Jeep Grand Cherokee (05-) (арт. AG 03521, 3500 рублей), Chevrolet Orlando (10-) (арт. AG 05513, 3240 рублей), Opel Mokka (13-) (арт. AG 21506, 4470 рублей), Mazda CX-5 (16-) (арт. AG 25505, 9220 рублей), Toyota RAV4 (18-) (арт. AG 19524, 6760 рублей), Hyundai Elantra (15-) (арт. AG 08546, 5500 рублей), Daewoo Damas (95-) (арт. AH 05510, 2020 рублей) ■



## В ассортименте LUZAR появились новые радиаторы охлаждения и маслоохладители

Бренд LUZAR объявил о расширении фирменного ассортимента радиаторов охлаждения и маслоохладителей для автомобилей китайских марок.

Для заказа, как сообщает пресс-служба бренда, стали доступны шесть новых артикулов. Среди них – радиаторы охлаждения для Geely Atlas (16-) 1.8i/2.0i/2.4i (артикул LRc 3018) и для Geely Coolray (19-) 1.5T (арт. LRc 3030).

В каталоге также появились радиаторы охлаждения для Chery Tiggo 4 (17-), 4 Pro (20-), 7 (16-), 8 (18-), 8 Pro (20-) CVT (арт. LRc 3028); Chery Tiggo 4 Pro (21-), 7 Pro (20-), 8 Pro Max (21-) и Exeed LX (19-) (арт. LRc 3029); Chery Tiggo 4 (17-), Tiggo 7 (16-), Tiggo 8 (18-) MT (арт. LRc 3048).

Еще одна новинка бренда – масляный радиатор для Land Rover Range Rover (02-, 13-), Range Rover Sport (13-) 4.4D. Артикул детали – L0c 1017 ■

## StartVOLT расширил линейку свечей зажигания

Бренд StartVOLT представил новые свечи зажигания для иномарок – фирменная линейка пополнилась двумя новыми позициями.

Новая свеча зажигания с артикулом VSP 2704 адресована владельцам Geely Tugella (19-) и Geely Monjaro (23-) 2.0T. Цена детали в рознице – 1475 рублей.

Модель с номером VSP 0905 выпущена для автомобилей Renault Arkana (19-), Duster (21-), Kaptur (21-) 1.3T. Розничная цена детали – 880 рублей.

Новинка также подходит для Mercedes-Benz A-Class, A-Class Saloon, B-Class Sports Tourer, CLA, GLA, GLB; Dacia Dokker Express Box Body/MPV, Dokker MPV, Duster, Lodgy.

Товарную группу «Свечи зажигания» в руководстве StartVOLT называют «принципиально важным проектом» для бренда. В продаже на российском рынке свечи StartVOLT появились в апреле 2023 года ■



## Жікіі выпускае семь новых деталей подвески

**Бренд Жікіі аб'явіў о расшырэнні фирменнэй лінейкі запчастей для русскага рынку паслепродажнага абслужывання аўтамабілей.**

В каталоге п'явілісь семь новых артыкулов, с'ообщает пр'есс-служба брэнда. Среди них, в частности, рулевые тяги с артыкулом ER21006 для Toyota Avensis (T250). Новые сайлентблочки выпущены для Kia Sorento и Honda Vezel первого поколения. Детали можно найти по артыкулам BH11109 и BH28159.

Кроме того, для заказа стали доступны новые втулки стабилизатора для Mercedes-Benz Viano W639 (арт. BL31055) и втулки амортизаторов для Toyota Land Cruiser 100 (арт. BS20003).

Среди других новинок брэнда – пыльники шаровых опор для Honda Accord шестого поколения (арт. CB28005) и пыльники ШРУСа для Toyota Corolla E180 (арт. CD21073) ■



## Фіхаг пр'едставил новые детали подвески и рулевого управления

**Компания Carberry GmbH пр'едставила на русскаом рынку новые детали подвески и рулевого управления, выпускаемые под брэндом Фіхаг.**

Среди новинок – наконечник рулевой тяги для Chery Tiggo 8 (18–) (арт. FS1155L), а также рычаги подвески для Haval F7 (19–) (арт. FQ1131L/R) и тяга стабилизатора для Haval H9 (14–) (арт. FP1065).

Новые позиции уже доступны для заказа со склада, с'ообщает пр'есс-служба компании.

При производстве деталей подвески Фіхаг используются высококачественные материалы и сплавы, а также резина с добавлением натурального каучука, устойчивая к большим температурным колебаниям, уточняют пр'едставители компании.

Автокомпоненты Фіхаг сертифицированы и соответствуют требованиям законодательства ЕС и ЕАС, отмечают также в Carberry. На все детали подвески брэнда пр'едоставляется годовая гарантия ■



# ZZEKERT

## DIFFERENT ROADS. ONE SOLUTION.



## АВТОЗАПЧАСТИ С ГАРАНТИЕЙ

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

## Zekkert выпустил 38 новых деталей электросистемы

**Бренд Zekkert объявил о расширении фирменного ассортимента запчастей за счет ряда компонентов электросистемы.**

Для заказа, как сообщает пресс-служба бренда, стали доступны в общей сложности 29 новых артикулов стартеров и 9 артикулов генераторов.

Новые стартеры предназначены для Kia Cerato (06–), Volkswagen Passat B6 (05–), Mitsubishi Lancer IX (03–), Chevrolet Captiva (06–), BMW 5 (E60/61, F07/10) (04–), Mercedes-Benz C-Class (W203/204, S203/204) (01–) и других автомобилей.

Новые генераторы подходят, в частности, для Toyota Aygo (05–), Hyundai Solaris IV (10–), Skoda Superb (08–), Ford Focus II (04–), Kia Rio II (05–) и Nissan Primastar (06–).

Собранные стартеры марки Zekkert проходят проверку на скорость вращения и потребление тока под нагрузкой и при полном торможении, а также на достигаемый крутящий момент при номинальном потреблении тока. Генераторы также проходят проверку в сборе на холостом ходу под 50- и 100-процентной нагрузкой.

Производство стартеров и генераторов прошло сертификацию по IATF 16949, уточняют в Zekkert. Гарантия на детали составляет 18 месяцев или 50 тыс. км. ■



## Bilstein разработал амортизаторы для кемперов на базе Mercedes Sprinter

**Компания Bilstein объявила о выпуске на розничном рынке автозапчастей амортизаторов серии B6 Camper для автодомов, построенных на основе вэнов Mercedes-Benz Sprinter.**

Как сообщает пресс-служба немецкого производителя, новые амортизаторы могут быть установлены на кемперы на базе модели Sprinter в кузовах W906, W907, W910.

В Bilstein отмечают также, что мерседесовские вэны весьма популярны в качестве базовых автомобилей для постройки домов на колесах. В частности, автомобили семейства Sprinter отличаются прочным шасси и качественными материалами, применяемыми во внутренней отделке.

Вместе с тем, как заявляют специалисты Bilstein, в конструкции этих машин есть также определенное «пространство для улучшений». Прежде всего это касается работы подвески.

Амортизаторы серии B6 Camper, по заявлению производителя, позволяют улучшить управляемость вэнов Mercedes Sprinter и построенных на их основе кемперов, а также комфорт для пассажиров. В частности, амортизаторы издают меньше шума при проезде неровностей по сравнению с оригинальными деталями.

Как уже сообщал «Движок», амортизаторы Bilstein B6 Camper появились на розничном рынке автозапчастей в 2022 году и первоначально предназначались для автодомов на базе Fiat Ducato (с 2006 модельного года) и соплатформенных моделей Citroen, Peugeot и Opel ■

## В ассортименте Speedmate появилась 41 новая помпа

**Корейский бренд Speedmate объявил о выпуске новых водяных насосов для популярных на российском рынке автомобилей.**

Фирменный ассортимент водяных помп увеличился практически вдвое – с 51 до 92 артикулов, сообщает пресс-служба бренда.

Новые помпы предназначены, в частности, для ряда моделей Hyundai – Solaris, Santa Fe, i40, Elantra, Gets, Carnival, Starex и Picanto. Кроме того, новинки бренда подходят для автомобилей Kia, Toyota, Chevrolet, Opel и SsangYong.

Ранее, как сообщал «Движок», Speedmate выпустил 351 новый артикул в разных товарных группах. В группе «Рулевое управление» появились 57 новых рулевых наконечников и 30 рулевых тяг.

Товарная группа «Детали подвески» расширилась за счет 51 артикула тяг стабилизатора, 23 артикулов шаровых опор, 73 артикулов амортизаторов и 50 артикулов рычагов.

Среди других новинок – 60 тормозных колодок и 7 воздушных фильтров ■





## BIG Filter представил 13 новых фильтров

**Компания «БИГ Фильтр» объявила о выпуске новых масляных, воздушных и салонных фильтров для автомобилей китайских, японских и европейских марок.**

В общей сложности для заказа стали доступны 13 новых автомобильных фильтров, сообщает пресс-служба компании.

Масляный фильтр с артикулом GB-1505 подходит для Chery Arrizo 8, Tiggo 7 Pro Max, Tiggo 8 Pro; Exeed TXL, Omoda C5/S5 GT, а деталь с артикулом GB-1506 – для Haval Dargo.

Три воздушных фильтра предназначены для кроссоверов Chery Tiggo 8 Pro Max (арт. GB-95164), Haval Dargo (арт. GB-95165) и Exeed TXL (арт. GB-95167). Среди других новинок – салонные фильтры для Geely Coolray (арт. GB-98068PRO), Geely Emgrand X7 (арт. GB-98093 и GB-98093/C) и Exeed TXL/VX (арт. GB-98089/C).

В ассортименте BIG Filter также появились новые салонные фильтры для Toyota Land Cruiser 300 и Lexus LX (арт. GB-98102/C и GB-98102PRO), Ford Focus III / Kuga II и Volvo V40 II (арт. GB-9979PRO), Mercedes-Benz GL/M/R (арт. GB-9990PRO) ■

## Brembo расширил ассортимент деталей тормозной системы

**Компания Brembo объявила о выпуске новых деталей тормозной системы для рынка послепродажного обслуживания автомобилей.**

Фирменный ассортимент, как сообщает пресс-служба итальянского производителя, расширился в общей сложности на 49 артикулов.

В частности, в линейке Prime появились три артикула тормозных дисков для Range Rover Velar, Ford Mustang Mach-E, Lexus LX; один артикул дисков для коммерческих машин Renault Trucks C, Volvo FH III и FMX III; один артикул суппортов для Iveco Eurocargo I-III.

Кроме того, эта же линейка расширилась на шесть артикулов тормозных колодок для Alfa Romeo 159/Brera/Spider, Kia Soul III / Soul III Cargo, Nissan Titan, Toyota Liteace 01 / Town Ace, Daihatsu Luxio, Audi A4 B8 Avant / A5 / R8, Volkswagen T-Roc.

Линейка Beyond расширилась за счет шести артикулов тормозных дисков и колодок для электромобилей (EV Kit). Комплекты адресованы владельцам Renault Kangoo Express.

Линейка Extra пополнилась 12 артикулами тормозных дисков для Lexus HS, Toyota RAV4 / RAV4 III, Citroen C-Crosser, Mitsubishi Outlander 01 / Lancer VII, Honda CR-V / CR-V IV / CR-V III, Ford Focus IV, Volvo S60 II / V70 II, Subaru Legacy VI / Levorg / Outback. Также появились колодки для машин Skoda Fabia II, Volkswagen Polo V Saloon / Vento.

В линейку Essential пополнили 1 артикул тормозного шланга, 1 артикул главных цилиндров сцепления, 10 артикулов восстановленных суппортов и 6 артикулов ремонтных комплектов для ряда популярных в Европе машин ■



## タツミパフォーマンススペアパーツ



**Автокомпоненты  
TMI TATSUMI**

Японские традиции  
инженерного искусства

## Febest выпустил новые запчасти для «корейцев»

**Бренд Febest представил новые детали для корейских автомобилей марок Hyundai и Kia.**

Как сообщает пресс-служба бренда, в фирменном каталоге появились в общей сложности 14 новых артикулов. Ассортимент деталей ходовой части пополнился передними рычагами для Hyundai Palisade (арт. 1224-S8LH и 1224-S8RH) и Kia Seltos (арт. 2224-SEL19LH и 2224-SEL19RH), а также тягами задней подвески Kia Ceed (арт. 2225-CDURLH и 2225-CDURRH).

Среди новинок моторной группы – натяжители для Kia Sportage (арт. 1290-D4HB и 1290-G4KEPS), задняя подушка двигателя для Kia Sorento (арт. KM-HMR) и комплект сайлентблоков для подушки двигателя Kia Rio (арт. HYMB-SBR-KIT).

Новые детали трансмиссии выпущены для Kia Ceed, а также нескольких моделей Hyundai (ШРУС наружный 1210-ELN19). Для модели Kia Mohave стал доступен сальник полуоси 95GDW-43631015C.

Кроме того, расширился ассортимент газовых упоров крышки багажника: артикул 22117-001 для Kia Ceed и артикул 22117-002 для Kia Sportage. На все перечисленные запчасти распространяется фирменная гарантия Febest ■



## Miles расширил линейку автомобильных ламп

**Бренд Miles объявил о расширении фирменного ассортимента товарной группы «Лампы освещения».**

Как сообщает пресс-служба бренда, фирменная линейка автоламп пополнилась четырьмя новыми артикулами.

Ксеноновые лампы с цветовой температурой 4300 и 6000 K (цоколь D1S и D2S) предназначены для использования в фарах с линзованной оптикой.

Для всех ламп головного света применяется специальное стекло, блокирующее ультрафиолетовый спектр свечения, что допускает их использование в фарах с пластиковым рассеивателем. На упаковках таких изделий есть логотип UV STOP.

Все модели ламп Miles прошли сертификацию в соответствии с Техрегламентом ЕАС «О безопасности колесных транспортных средств», а также международную сертификацию по Правилам ЕЭК ООН № 37 и № 99 (единообразные предписания по автомобильному освещению), уточняют представители бренда ■

## Zekkert представил новые датчики кислорода

**Бренд Zekkert расширил ассортимент запчастей для рынка послепродажного обслуживания автомобилей.**

В фирменном каталоге, как сообщает пресс-служба бренда, появились 25 новых датчиков кислорода.

Новинки предназначены для Kia Sportage II (04–) / Rio III (11–), Great Wall Hover H3 (09–), Mazda 3 (03–), Chery Tiggo (T11) (05–) и других популярных в РФ автомобилей.

Кислородные датчики Zekkert изготовлены из материалов, обладающих высокой стойкостью к агрессивной среде, отмечают представители бренда.

Все детали проходят 100-процентные испытания и контроль качества, уточняют также представители бренда. Гарантия на датчики Zekkert составляет 1 год или 30 тыс. км. ■



# Стабилизаторы **FEBEST**



## **КАЧЕСТВО**

производятся в строгом соответствии спецификации оригинальных запчастей

## **БЕЗОПАСНОСТЬ**

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

## **КОМФОРТ**

позволяют легко управлять автомобилем в поворотах

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



## CTR представил новые запчасти для электромобилей

**Компания CTR объявила о расширении фирменного ассортимента деталей подвески и системы рулевого управления, выпускаемых для розничного рынка автозапчастей.**

В продажу поступили в общей сложности 146 новых артикулов, сообщает пресс-служба компании.

В частности, в каталоге CTR появились 87 новых рычагов подвески, в их числе – 18 артикулов для Perodua/Proton, по 12 – для Volkswagen, Mercedes и Jaguar / Land Rover, 11 – для Toyota, по 7 – для Nissan и BMW, 4 – для Honda, по 2 – для Chrysler и Ford.

Новые стойки стабилизатора – 23 артикула – адресованы владельцам Toyota, BMW, Chrysler, Ford, General Motors, Mercedes-Benz, Volkswagen и Tesla.

Кроме того, для заказа стали доступны 22 втулки: 9 – для Mercedes-Benz, по 4 – для Nissan и BMW, по 2 – для General Motors и Volkswagen, 1 – для Hyundai. Новые рулевые наконечники подходят для машин марок Suzuki, Honda и Tesla.

Среди других новинок компании – 3 внутренние рулевые тяги для Daihatsu, Honda и Tesla; 3 опоры амортизатора для Nissan и Renault; 2 опоры двигателя для Mercedes-Benz и Renault; шаровой шарнир для Volkswagen ■



## У Marshall появились новые запчасти для Tesla

**Бренд Marshall выпустил на розничный рынок автозапчастей новые детали для электромобилей Tesla.**

В фирменном ассортименте появились тормозные диски и колодки, а также пневмобаллоны, сообщает пресс-служба бренда. Новинки предназначены для Tesla Model S (12-), Model X (15-), Model 3 (17-).

Ранее в каталоге были представлены только салонные фильтры для электромобилей американской марки.

Запчасти Marshall для Tesla изготовлены по чертежам оригинала, уточняют представители бренда. Детали тормозной системы укомплектованы полным набором для монтажа.

Гарантия на запчасти Marshall составляет 2 года или 40 тыс. км в зависимости от того, что наступит раньше ■



## Continental показал восьмое поколение шин VikingContact

**Концерн Continental представил зимние нешипованные шины VikingContact нового, восьмого поколения.**

Как сообщает пресс-служба немецкого концерна, новинка может устанавливаться на автомобили с силовыми установками любых типов: с традиционными ДВС, гибридными или полностью электрическими агрегатами. Кроме того, новая шина может быть установлена как на легковые автомобили, так и на внедорожники и кроссоверы.

Особое внимание разработчики модели VikingContact 8 уделяли безопасности и ходовым качествам в условиях так называемых скандинавских зим, улучшению показателей комфорта, а также снижению сопротивления качению. Последнее, как уточняют в Continental, становится особенно важным для европейского рынка с учетом распространения электромобилей в северных странах.

От модели предыдущего поколения – VikingContact 7 – новинка отличается иным рисунком протектора, а также новой резиновой смесью. Состав последней разрабатывался с целью улучшить характеристики управляемости и торможения на снегу и льду, а также снизить трение внутри шины между ее составными частями – и, как следствие, сопротивление качению.

Диагональные канавки протектора позволяют эффективно отводить воду из пятна контакта, что улучшает поведение автомобиля на мокром покрытии, заявляет компания-производитель.

Размерный ряд шин Continental VikingContact 8 будет объявлен ближе к началу продаж модели ■



## В линейке Carville Racing появились новые комплекты фильтров

Бренд Carville Racing объявил о расширении фирменного ассортимента комплектов фильтров для технического обслуживания популярных на российском рынке автомобилей.

Для заказа стали доступны 13 новых артикулов, сообщает пресс-служба бренда. В каждый комплект входят масляный, воздушный и салонный фильтры, а также прокладка сливной пробки и перчатки.

Комплект фильтров с артикулом CRKIT1002 подходит для Lada Vesta (15–), X-Ray (16–) с двигателем 21129 и 21179, с номером CRKIT1003 – для Lada Vesta (15–), X-Ray (16–), Renault Arkana с двигателями H4M, а с CRKIT1004 – для Lada Kalina I/II, Granta I/II. Розничная цена товаров варьируется от 1117 до 1690 рублей.

Для Renault Duster (10–) 2.0i с двигателем F4R, а также 1.6i с двигателем H4M предназначены комплекты фильтров CRKIT1011 и CRKIT1010. Их цена в розницу составляет 1770 и 1760 рублей соответственно.

Владельцам Volkswagen Polo Sedan 1.6i (выпуск до и после 2014 года), а также Skoda Rapid 1.6i (выпуск до и после 2017 года) адресованы комплекты с артикулами CRKIT1006 и CRKIT1007 стоимостью 1995 и 1600 рублей.

В ассортименте бренда также появились новые комплекты фильтров для «корейцев»: Hyundai Solaris (10–), Kia Rio (11–) 1.4i/1.6i (арт. CRKIT1001, 1310 рублей), Kia Optima (15–), Hyundai Sonata (14–) 2.4i (арт. CRKIT1012, 1800 рублей).

Среди других новинок – комплекты фильтров для «китайцев»: Lifan X60 (12–) 1.8i (арт. CRKIT1005), Haval Jolion (21–) 1.5T (арт. CRKIT1008), Haval F7 (18–), F7x (19–) 1.5T/2.0T (арт. CRKIT1013), а также Chery Tiggo 4, 4 Pro, 7, 7 Pro Max, 8, 8 Pro, Omoda C5 и Exeed LX 1.5T (арт. CRKIT1009). Их стоимость варьируется от 1410 до 2160 рублей ■



**MZM MARSHALL**  
CARS

**ВАЖНА  
КАЖДАЯ ДЕТАЛЬ**



# Что взять для K5?



Вадим Аскарлов

## Ресурсный тест тормозных колодок для Kia K5

Для испытаний мы взяли один самых популярных в России автомобилей класса D – Kia K5. Одним из критериев выбора этого седана стал тот факт, что по каким-то причинам за все годы его продаж в России большинство производителей автокомпонентов так и не сумело наладить выпуск тормозных колодок на K5. Даже сейчас, на пятый год производства модели, количество аналогов едва превышает десяток, половину из которого выпускают более чем сомнительные бренды.

Чтобы ускорить ресурсный тест, мы обратились к нашим друзьям из компании «Рент-авто», у которых корейские

К выбору расходников у нас принято относиться как-то не очень серьезно. В основном из-за того, что под ними подразумевают в основном фильтры и масла. Однако мало кто вспоминает, что к расходникам также относятся и тормозные колодки, а этот компонент машины является, возможно, самым важным, ведь от его состояния напрямую зависит безопасность автовладельца и остальных участников дорожного движения. Вот только отношение к колодкам у наших автомобилистов такое же, как и к остальным расходникам. Ни один производитель не заявит, что их колодки могут выдержать больше 20 тыс. км пробега. В то же время ни один водитель добровольно даже не подумает менять колодки на этом пробеге. Именно для того, чтобы понять, сколько способны прослужить тормозные колодки, мы и решили провести наш ресурсный тест.

седаны ежедневно трудятся в качестве такси. Решено было взять тормозные колодки двух категорий: оригинал Hyundai/Kia – как неоспоримый эталон теста, а бюджетный сегмент рынка представляли колодки Metaco.

Для чистоты эксперимента монтаж всех колодок производился в одно время и в одном месте руками одного и того же специалиста. Демонтаж и анализ состояния колодок также было решено проводить в один

день. К сожалению, в условиях функционирования таксопарка снять колодки при идентичных пробегах практически невозможно, но даже в нашем случае итоговые пробеги получились близкими. Конечно же, всегда стоит делать скидку на особенности стиля вождения каждого водителя, но все-таки наши испытуемые машины работали в примерно одинаковых условиях городских пробок, так что стилевые особенности управления каждого отдельного водителя будем считать несущественной погрешностью.

Спустя несколько месяцев тяжелого труда корейские седаны наконец-то добрались до боксов, где мы и провели демонтаж отработавших колодок. Их пробеги хоть и оказались не совсем равными, но и разница между ними не то чтобы очень велика.

Чтобы провести подробный и профессиональный анализ их состояния, мы обратились к техническим специалистам бренда Triall – известного производителем





**Образец № 1** – колодки Hyundai/Kia с артикулом 58101-L1A01.  
**Образец № 2** – Metaco, артикул 300-0505.

ля компонентов тормозной системы. И вот какие заключения мы получили от его экспертов.

**Образец № 1: оригинальные тормозные колодки Hyundai/Kia.** «Задняя пластина не имеет коррозии, противоскрипная накладка – ровная, не отклеивается. Изначальная толщина колодки – 16,7 мм, после теста она составляет 12,56 мм, что говорит об общем уровне износа 4,14 мм при пробеге около 70 тыс. км. Остаточная толщина – 60%, и это очень хороший показатель. Газоотводящий канал по центру фрикционной накладки чистый, не забит продуктами износа, само феродо не имеет сколов и каверн и изношено равномерно. Состав колодки подобран оптимально, не будет сильно пылить и изнашивать тормозной диск».

**Образец № 2: тормозные колодки Metaco.** «Задняя пластина имеет следы коррозии,

противоскрипная накладка – ровная, но имеет незначительные надрывы, что не скажется на ее работоспособности. Изначальная толщина колодки – 16,7 мм, после теста она составляет 11,3 мм, что говорит об общем уровне износа 5,4 мм при пробеге около 60 тыс. км; остаточная толщина – 48%: довольно неплохой результат. Газоотводящий канал по центру засорен практически



полностью, свою функцию он выполнять уже не в состоянии. Такие отложения свидетельствуют о том, что состав колодок достаточно щадящий для тормозных дисков, в меру пыльный, смесь подобрана оптимально. Само феродо имеет едва заметные полосы износа, не имеет каверн и сколов, что также вполне хороший результат для аналога. Следует обратить внимание на то, что тормозные колодки оборудованы «скрипунами» (механическими датчиками износа)».

#### Каков итог?

Сразу отметим, что наш тест был призван оценить именно ресурсную составляющую работы колодок. Качество и эффективность торможения мы не оценивали, а этот фактор также стоит учитывать при выборе тормозных колодок.

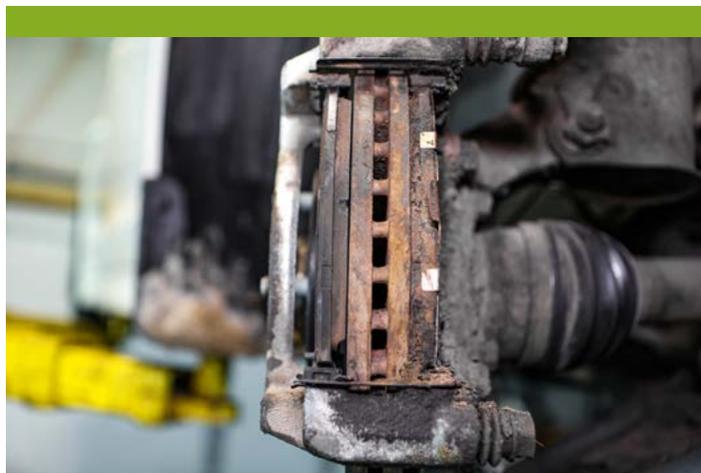
Наши испытания показали, что **оригинальные колодки** во многом действительно можно считать эталоном: они очевидно лучше справились со столь значительным пробегом. Однако их цена многократно выше, чем у деталей, доступных на рынке в качестве аналогов.

Хорошо себя проявили и бюджетные колодки **Metaco**, которые, согласно анализу специалистов, весьма достойно выдержали тест. Однако стоит отметить, что водитель K5 начал жаловаться на них буквально перед самым демонтажем: появились биения и скрип. Зато бюджетная цена позволяет менять эти колодки чуть ли не при первых признаках износа.



#### Цена колодок (ориентировочно), руб.

Hyundai/Kia 58101-L1A01	12 200
Metaco 300-0505	1800



## LUZAR разработал новые радиаторы для грузовиков

**Бренд LUZAR объявил о расширении фирменного ассортимента радиаторов охлаждения и радиаторов интеркулера для грузовиков.**

В линейке компонентов системы термоменеджмента LUZAR появились три новых артикула, сообщает пресс-служба бренда.

Радиатор охлаждения с артикулом LRc 3063 предназначен для машин Shacman F2000/F3000/X3000 с двигателем WP10/12.

Новые радиаторы интеркулера (охлаждения наддувочного воздуха) выпущены для Scania 6 (R, S-series) (16-) и MAN TGA (02-) / TGS (07-) / TGX (07-). Артикулы товаров – LRIC 2808 и LRIC 1293.

Ранее, как уже сообщал «Движок», бренд выпустил радиатор интеркулера для КАМАЗ «Компас-12». Модель LRIC 0712 также подходит для автомобилей JAC N120 с двигателем Cummins ISF 3.8 ■



## Dongfeng отзывает в России свыше двухсот грузовиков

**Росстандарт объявил об отзыве с российского рынка 209 грузовых автомобилей марки Dongfeng.**

В их числе – седельные магистральные тягачи DFH4180, трехосные самосвалы DFH3330A80 и четырехосные DFH3440A80. Под отзыв попадает техника, которая была реализована с ноября 2022-го по август 2023 года, сообщает пресс-служба ведомства. Причиной для объявления кампании послужило то, что машины оснащены устройством вызова экстренных оперативных служб (УВЭОС), не срабатывающим в автоматическом режиме.

В рамках отзывной кампании на автомобилях заменят установленные ранее УВЭОС на устройства, срабатывающие в автоматическом режиме, а также соответствующие требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и одобрению типа транспортного средства. Все работы будут выполнены бесплатно для владельцев машин, уточняют в Росстандарте.

Проверить, подпадает ли под отзыв тот или иной автомобиль, можно на сайте Росстандарта – список соответствующих VIN-кодов есть в приложении к сообщению ведомства ■

## КАМАЗ переоборудует автозавод под производство мостов

**На Камский автозавод прибыла первая партия оборудования, закупленного в рамках инвестиционного проекта «Производство мостов».**

Три токарных станка с ЧПУ с роботизированным комплексом для изготовления фланцев будут установлены в цехе передних осей, сообщает пресс-служба КАМАЗа. Установки также ждут два горизонтально-фрезерных обрабатывающих центра с ЧПУ для изготовления крышек подшипников, рычагов и кронштейнов. Запуск этого оборудования намечен на апрель.

В ближайшие два месяца ожидается прибытие еще одного токарного станка с ЧПУ, а также моечной машины для полуосей ведущих мостов большегрузов. Всего в 2024 году КАМАЗ примет 71 единицу оборудования (большую часть – во втором полугодии), в следующем ожидается 29 станков и агрегатов.

По словам главного специалиста проектной группы Ильеса Ганиева, под монтаж оборудования уже освободили 10 тыс. кв. м производственных площадей. Кроме того, на заводе демонтировали 11 единиц оборудования в цехах картеров и тормозов; 50 станков перенесены в другие цеха агрегатного производства.

В первом полугодии нынешнего года на КАМАЗе начнется модернизация двух ниток конвейера автозавода. На третьей ленте после преобразований будут собираться мосты для грузовиков К3 и К5, на четвертой – мосты для машин тяжелого семейства поколения К5.

На линиях сборки мостов планируется замена всей транспортной системы – мотора редуктора, электрооборудования, движущего настила; появятся стойки, адаптированные под сборку новой конструкции мостов. При этом на линии ведущих гипоидных мостов для К5 планируется внедрить систему MES ■



# Производим автомобильные запчасти на 97% актуального автопарка

-  Идеальное сопряжение
-  Высокая эффективность
-  Увеличенный ресурс

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



Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости Carville Racing

## StartVOLT выпустил грузовые стартеры и комплектующие к ним

**Бренд StartVOLT расширил фирменный ассортимент запчастей в товарных группах «Стартеры» и «Щеточные узлы» для грузовых автомобилей.**

Для заказа стали доступны три новых артикула, сообщает пресс-служба бренда. Стартер с артикулом LSt 1597 предназначен для машин Mercedes-Benz Atego (98-) с двигателем OM904 и Atego II (04-) с двигателем OM900.

Новинка также подходит и для других моделей Mercedes-Benz – Accelo, Axor, Axor 2, Citaro, Cito, Conecto, Econic, Integro, Intouro, LK/LN2, Tourino, Touro, Unimog, Zetros. Кроме того, стартер применим для MAZ Serie 100 и MAZ Serie 200. Розничная цена детали – 17 860 рублей.

Два новых щеточных узла стартера выпущены для Scania P/G/R/T (04-) с двигателем DC13.10/DC13.05 и ГАЗ 3310 / ПАЗ / КаВЗ с двигателем ММЗ-Д243/245 «Евро-2» (тип Iskra).

Модель с артикулом VBS 0705 подходит для автомобилей КАМАЗ, DAF, MAN, Scania, Mercedes-Benz, Renault и Volvo. Щеточный узел стартера с номером VBS 0322 также применим для Belarus Series 1000. Цена товаров в рознице составляет 970 и 1015 рублей соответственно ■



## Названы самые востребованные в России грузовые запчасти

**Аналитики компании GTS назвали запчасти для грузовых автомобилей, которые пользуются самым высоким спросом на российском рынке.**

Как сообщает пресс-служба компании, по итогам 2023 года традиционно высоким спросом пользовались детали для регулярного ТО: фильтры, тормозные колодки, диски, барабаны, детали подвески и проч. Кроме того, в минувшем году в России были также востребованы шины и колесные диски, детали пневмосистем, компоненты топливной аппаратуры, двигателя и трансмиссии.

Как отмечают аналитики GTS, на российском рынке продолжает ощущаться нехватка оригинальных запчастей, причем наибольший дефицит фиксируется в категории сложных изделий, таких как топливная система, ЭБУ и т.д. Рынок грузовых запчастей в РФ испытывает также нехватку деталей для техники китайских брендов, поскольку темпы поставок запасных частей отстают от объемов продаж самой техники, констатируют в GTS. При этом каких-либо значимых структурных изменений на российском рынке автозапчастей для грузовиков аналитики компании не ожидают: основные тенденции, по их мнению, останутся прежними ■

## Daimler хлопнул дверцей КАМАЗа

**Немецкий концерн Daimler Truck продал свои 15% акций в крупнейшем российском производителе грузовиков КАМАЗ.**

Об этом в интервью газете «Ведомости» рассказал генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин. Он напомнил, что Daimler Truck не участвует в жизни российского автопроизводителя с февраля 2022 года. «Их дальнейшие планы в отношении нашей компании неизвестны. Для нас гораздо важнее то, что прекращение взаимоотношений с европейскими партнерами, изменившее, безусловно, наш продукт, не повлияло на нашу возможность производить коммерческую технику и развивать наш модельный ряд», – отметил г-н Когогин.

Кто стал покупателем и сумму сделки С. Когогин не раскрывает, уточняют «Ведомости». В пресс-службе немецкого концерна запрос «Движка» о комментарии переадресовали в Mercedes-Benz Group, однако там на него не ответили.

Концерн Daimler Truck до выхода из капитала КАМАЗа был последним из крупных западных инвесторов в российском автопроме. Основными акционерами КАМАЗа остаются ГК «Ростех» (47,1%) и компания «Автоинвест» (23,5%), которая принадлежит Рубену Варданяну (владеет 20% через доверительного управляющего), Сергею Когогину (30%) и Николаю Тимохину (50%) ■





  
**Движок**

Dvizhok.su

– самый посещаемый сайт  
среди российских автомобильных

**B2B-изданий**

250 000 уникальных посетителей в месяц\*

•  
Еще больше самых актуальных новостей  
из мира автомобилей и автокомпонентов

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

•  
Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей  
российского и зарубежного автобизнеса

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

•  
Для рекламодателей – все возможные форматы  
интернет-размещений

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

бизнес

автомобили

компоненты

аксессуары

гаджеты

автоспорт

комтранс



## «Урал» увеличил выпуск автомобилей на 45%

**В 2023 году автозавод «Урал» выпустил 14,27 тыс. грузовых автомобилей, это на 45,2% больше, чем в 2022-м.**

При этом предприятие реализовало 14,03 тыс. машин – на 41,2% больше, чем годом ранее, сообщает «Интерфакс» со ссылкой на пресс-службу автозавода. В 2022 году на «Урале» собрали 9825 грузовиков, а продали 9938 экземпляров.

Предприятие в минувшем году вышло на темпы сборки 78 автомобилей в сутки. На конец 2022-го этот показатель составлял 50 машин в день. В нынешнем году «Урал» планирует выпустить не менее 19 тыс. автомобилей.

Завод в настоящее время реализует пятилетнюю инвестиционную программу стоимостью более 20 млрд рублей. На реализацию инвестпроектов, связанных с модернизацией производства и благоустройством, в 2023 году было направлено более 7 млрд рублей. На предприятии началось строительство нового сборочного корпуса мощностью до 5 тыс. автомобилей в год, а также была благоустроена площадка логистического центра.

В прошлом году на автозаводе совместно с Южно-Уральским госуниверситетом и МГТУ им. Баумана была создана линейка транспортных средств «Арктический автобус»; начат проект по созданию нового модельного ряда раздаточных коробок; представлена собственная линейка мостов для тяжелой техники, созданная в рамках сотрудничества с Фондом развития промышленности.

Кроме того, на «Урале» продолжалась работа над проектом «электроплатформы», на базе которой разрабатывается спецтехника для городского хозяйства, в частности экологичный мусоровоз, способный передвигаться как на двигателе внутреннего сгорания, так и на электротяге ■



## ЯМЗ начал серийное производство новых дизелей

**Ярославский моторный завод «Автодизель» запустил серийное производство средних рядных двигателей ЯМЗ-537 увеличенной размерности (110 x 135 мм).**

В январе этого года были выпущены первые 100 экземпляров новой модели, сообщает пресс-служба предприятия. Новинки представляют собой 6-цилиндровые дизели из семейства рядных двигателей ЯМЗ-530. В сравнении с моторами серии ЯМЗ-536 за счет увеличения рабочего объема с 6,65 до 7,7 литра их максимальная мощность увеличилась с 330 до 360 л. с., а максимальный крутящий момент – до 1500 Нм. Величина удельного расхода топлива при этом не изменилась.

На новых двигателях применена система подачи топлива аккумуляторного типа с микропроцессорным управлением. Ее компоненты производятся на Ярославском заводе дизельной аппаратуры.

Двигатели серии ЯМЗ-537 предназначены для установки на сельскохозяйственную технику, тяжелые грузовики, а также городские и пригородные автобусы большого класса ■

## ТМЗ будет выпускать «раздатки» для КАМАЗов

**КАМАЗ перенесет производство раздаточных коробок для грузовиков челябинской марки на Тутаевский моторный завод (ТМЗ) – дочернее предприятие Камского автозавода в Ярославской области.**

Как сообщает пресс-служба КАМАЗа, на ТМЗ будут осваивать производство коробок РК-65111 в несколько этапов. В мае нынешнего года, по словам главного технолога ПАО «КАМАЗ» Наиля Замалиева, выпуск этих «раздаток» начнется на имеющемся на ТМЗ оборудовании. До конца 2024 года завод планирует выпустить 1,5 тыс. таких коробок.

К 2026 году за счет приобретения дополнительного оборудования объем производства раздаточных коробок 65111 должен достигнуть 13 тыс. единиц в год. С 2027 года, согласно планам ПАО «КАМАЗ», линейка выпускаемых на ТМЗ раздаточных коробок может быть расширена, а годовой объем их производства должен превысить 20 тыс. штук.

Раздаточными коробками 65111 оснащаются внедорожные грузовики марки КАМАЗ. «Раздатка» предназначена для распределения крутящего момента в равных долях между осями автомобиля, связи мостов, блокировки дифференциала и повышения проходимости машины ■



## Российские грузовики планируют оснащать мелитопольскими турбинами

**Мелитопольский завод турбокомпрессоров намерен организовать поставки своих турбин на конвейеры российских автопроизводителей.**

Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на и. о. министра промышленности и торговли Запорожской области Александра Марченко. «Сейчас предприятие работает на вторичный рынок запчастей, но планирует заключить контракты с крупнейшими российскими производителями автомобильной и сельскохозяйственной техники», – приводит агентство заявление и. о. министра.

По словам технического директора предприятия Константина Мороза, в качестве потенциальных заказчиков своей продукции мелитопольский завод рассматривает Группу ГАЗ, Ярославский машиностроительный завод, а также ПАО «КАМАЗ». С этими автопроизводителями уже «есть предварительные договоренности», уточнил К. Мороз. Технический директор мелитопольского предприятия заявил также, что завод сможет повысить локализацию производства турбин до 98% за счет изготовленного его сотрудниками нового оборудования. По его словам, запуск этого оборудования позволит заводу выйти на годовой объем производства турбокомпрессоров на уровне 100–120 тыс. изделий, тогда как ранее, даже в лучшие времена, предприятие изготавливало не более 40 тыс. турбин в год.

Как уточняет ТАСС, Мелитопольский завод турбокомпрессоров сегодня поставляет свою продукцию на рынки России, Белоруссии, Казахстана и других стран. Предприятие является резидентом свободной экономической зоны в Запорожской области ■



## TopCover продолжит выпускать оптику

**В фирменном ассортименте бренда TopCover вновь появилась автомобильная оптика.**

Некоторое время этой товарной группы не было в каталоге из-за изменений правил сертификации, сообщает пресс-служба бренда. Для заказа сегодня доступны основные и дополнительные фары, задние фонари, габариты и указатели поворотов, а также универсальная оптика.

Оптика TopCover изготовлена из поликарбоната, отличающегося тепловой и ударной прочностью, что позволяет выдерживать температурные и механические нагрузки, уточняют представители бренда. В пресс-службе TopCover также добавляют, что дизайн, форма и крепеж изделий соответствуют параметрам оригинальной продукции, а оптические свойства – международным стандартам. Вся продукция проходит испытания на герметичность в дождевых камерах, тепло- и морозостойчивость, вибростойкость, воздействие вредных факторов окружающей среды в соляных камерах.

Гарантия на оптику бренда составляет один год при условии соблюдения требований хранения, установки и использования. Она распространяется на скрытые заводские дефекты ■

## До регионов доехали автобусы Citymax 9 и «Вектор Next 8.8»

**Группа компаний «Современные транспортные технологии» (СТТ) поставила автобусы Citymax 9 и «Вектор Next 8.8» в Ставропольский край и Кабардино-Балкарскую Республику.**

Новая техника стала частью общей партии из 200 единиц автобусов малого и среднего класса, которые приобретаются с использованием специальных казначейских кредитов, сообщает пресс-служба ГК «СТТ».

Муниципальным унитарным предприятиям Ставрополя были переданы 20 автобусов «Вектор Next 8.8 CNG», работающих на сжатом природном газе. Кабардино-Балкарская Республика получила 44 автобуса Citymax 9 и «Вектор Next 8.8» для работы на городских и пригородных маршрутах.

Модель Citymax 9 рассчитана на перевозку 77 пассажиров; в ней 25 посадочных мест. В автобусе «Векторе Next 8.8» можно перевозить до 65 человек, количество посадочных мест – 23. При этом пассажироместимость «Вектор Next 8.8 CNG» – 59 человек; количество посадочных мест – 18. Оба автобуса адаптированы для перевозки маломобильных пассажиров ■





Очередной убийца  
«ГАЗели»?



# Foton Toano



Вадим Аскарлов

Называть Foton Toano новым фургоном не совсем корректно. Этот автомобиль появился на свет почти десять лет назад: в 2015 году в Пекине как очередной «клон» Mercedes-Benz Sprinter, естественно, имеющий с ним сходство только во внешности. В те времена в Поднебесной подобной симпатией к немецкому бестселлеру грешили сразу несколько производителей.

Компания Foton неплохо известна в России как производитель разного рода грузовой техники. В 2017-м бренд зашел еще и в сегмент рамных внедорожников нашего рынка с потенциально перспективной моделью Saivana, которая оставила у нас неплохие впечатления в рамках премьерного теста. Однако качество сборки не позволило внедорожнику на равных бороться

с японскими конкурентами даже при вполне достойной цене. В том же году генеральный директор представительства марки в России сказал, что видит неплохие перспективы Foton Toano в случае его локализации. В 2018 году планировалось запустить у нас продажи микроавтобуса, а также грузопассажирского фургона. Однако никакой локализации не случилось, зато после этого практически на каждой выставке коммерческого транспорта в России дистрибьюторы китайских LCV выставляли Toano на обозрение в паре со «Спринтером». Потенциальных

покупателей, видимо, подводили к мысли, созвучной со слоганом из известной рекламы: «Если нет разницы, зачем платить больше?»

Однако в прошлом году китайцы, похоже, решили наконец взяться за дело как следует и поручили реализацию «Фотон» таким игрокам российского рынка, как «Автодом» и «МБ Рус». Последние до известных событий были официальными представителями Mercedes-Benz в России, так что такой подход к дистрибуции можно считать серьезной заявкой на конкуренцию с «ГАЗелью» со стороны Foton. Давайте же, наконец, разберемся:

действительно ли у Toano есть шанс?

Конечно, когда речь идет о коммерческом автомобиле, начинать надо с мотора. Тем более что в нашем случае это еще и продолжение «мыльнооперного» характера потенциального противостояния с «ГАЗелью». Дело в том, что под капотом Toano стоит (барабанная дробь!) все тот же двигатель Cummins ISF 2.8 китайского производства, которым оснащены сотни тысяч «ГАЗелей», разъезжающих по нашим дорогам. Правда, этот мотор уже не устанавливается на нижегородские фургоны: по-

Конечно, когда речь идет о коммерческом автомобиле, начинать надо с мотора. Тем более что в нашем случае это еще и продолжение «мыльнооперного» характера потенциального противостояния с «ГАЗелью».

Дело в том, что под капотом Toano стоит (барабанная дробь!) все тот же двигатель Cummins ISF 2.8 китайского производства, которым оснащены сотни тысяч «ГАЗелей», разъезжающих по нашим дорогам. Правда, этот мотор уже не устанавливается на нижегородские фургоны: по-



*В Москве на выставке ComTrans 2023 они стояли на одном стенде: Mercedes-Benz Sprinter последнего поколения (на заднем плане слева) и Foton Toano (на переднем плане справа)*



сле известных событий компания приостановила коммерческие операции в России.

Однако ГАЗ оперативно решил проблему, начав производство собственных моторов GAZ G21/G31/G51, которые являются локализованным вариантом двигателя (снова барабанная дробь!) Foton Aucan FD20. Что называется, нарочно не придумаешь! Круговорот моторов в мире фургонов. Сразу хочется спросить: почему же фотоновский двигатель не стоит на Тоано? Скорее всего, ответ банален: он появился лишь в 2018 году, в то время как автомобиль выпускается с 2015-го. Менять компоновку, «навесное» и проводить прочие наладочные процессы ради

не самой популярной машины в линейке, скорее всего, экономически нецелесообразно.

Да и зачем? Ведь этот мотор стоит на огромном количестве моделей коммерческого транспорта и в целом, при правильном обслуживании, вполне соответствует репутации надежного и неприхотливого агрегата. Так что потенциальному покупателю Тоано не придется долго объяснять, с чем ему придется иметь дело.

Тем не менее давайте все-таки вкратце напомним, что же это за зверь. Дизельный двигатель ISF объемом 2,8 литра экологического класса «Евро-5», развивающий 150 л.с., работает с 6-ступенчатой механической коробкой передач Getrag MT82. «ГАЗели» получили свои нижегородские «шестиступки» с этим мотором только начиная с модификаций NN. Модификации Next даже с новыми фотоновскими моторами до сих пор продолжают донимать водителя на трассе высокими оборотами, таким же расходом топлива и шумом двигателя на пятой передаче.

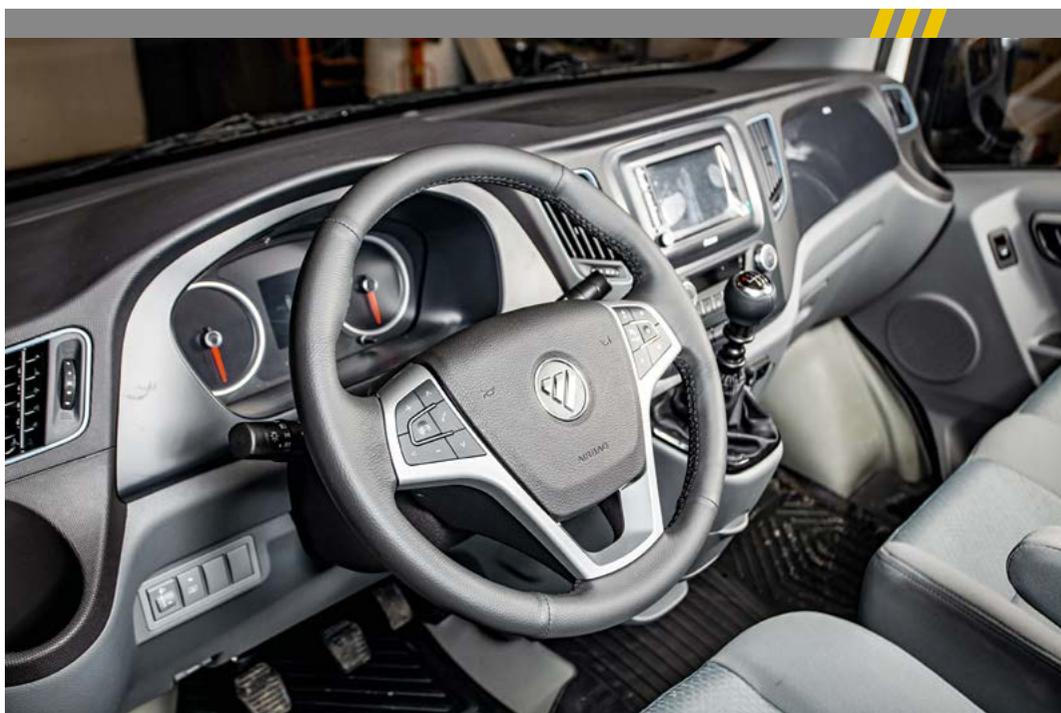
В общем, сомневаться в агрегатной паре «мотор – коробка» на Foton Toano не приходится.

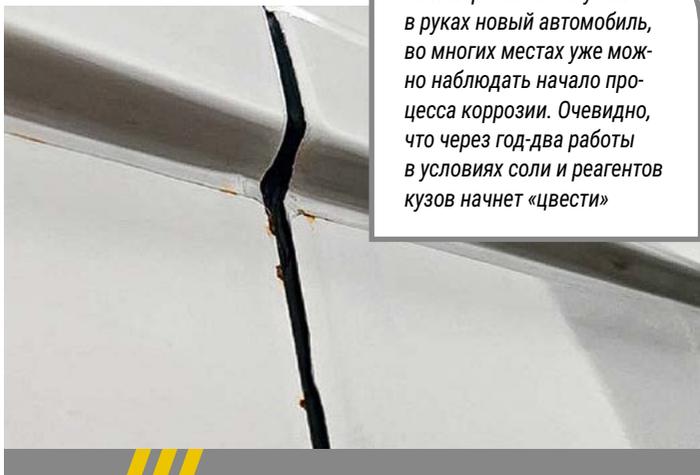
Повадки этого двигателя всем хорошо знакомы – пустую машину он тянет очень даже резво, а шестая передача позволяет весьма комфортно чувствовать себя на крейсерских трассовых скоростях.

Под капотом Тоано, помимо известного мотора Cummins, есть несколько приветов из прошлого, недоступных отечественным фургонам. К примеру, электронный блок управления – немецкой фирмы Continental, на топливном проводе набит шильдик Bosch, а ремень – от лидера отрасли, американского бренда Gates. Хотя большинство других узлов и навесного оборудования – все-таки под маркировкой Foton.

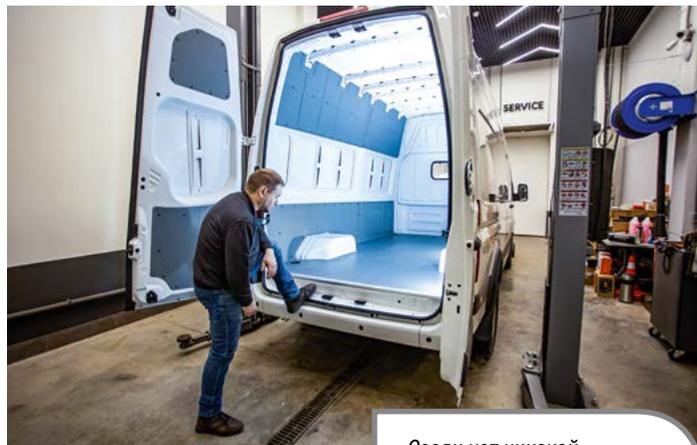
Материалы отделки салона хоть и на уровне, типичном для «рабочих лошадей», но добротные; присутствуют даже неожиданные элементы «роскоши». По крайней мере для простого коммерческого фургона. Так, от машин этого класса не ждешь прострочку оплетки руля настоящими нитками. Жаль только, что сам руль совсем не регулируется – ни по углу наклона, ни по вылету. Да и вообще посадка за рулем и эргономика водительского места – едва ли не самое спорное, что есть в этом автомобиле.

Все дело в том, что автор этих строк ростом 170 см вполне комфортно разместился за рулем. Подушка кресла и спинка оказались в меру мягкими, а регулируемый подлокотник – удобным. Вот только для того, чтобы так разместиться, пришлось выставить настройки на максимум, то есть





Несмотря на то что у нас в руках новый автомобиль, во многих местах уже можно наблюдать начало процесса коррозии. Очевидно, что через год-два работы в условиях соли и реагентов кузов начнет «цвести»



Сзади нет никакой ручки или подножки, чтобы было удобнее забираться внутрь грузового отсека

спинка сиденья упиралась в перегородку, а «сидушку» уже нельзя было опустить ниже.

Почувствовав неладное, мы в порядке эксперимента предложили сесть за руль коллеге ростом 193 см и сразу обнаружили проблему, которую решить практически невозможно. Правая нога «великана» практически упиралась в ключ зажигания, а левая — в переднюю панель. К слову, даже в таком положении управлять машиной все-таки было можно, но очевидно, что долго так ездить будет тяжело, не говоря уже о полноценном рабочем дне за рулем фургона. В общем, корпоративным паркам, желающим приобрести Foton Toano, придется ввести строгий запрет на прием на работу водителей ростом выше среднего.

Если же не учитывать этот досадный факт, то интерьер «Тоано» — вполне комфортный и эрго-

номичный. Разве что отделений для мелочевки не так уж много. По сути, помимо «бардачка», в салоне есть только небольшой открывающийся ящичек (в который поместится разве что смартфон), пепельница под рычагом коробки и два подстаканника. Они, кстати, расположены очень удобно. Во многих фургонах их делают по углам и к ним надо тянуться, здесь же они находятся гораздо ближе к сиденьям, и поэтому ими будут пользоваться скорее как подставками под телефон. Еще один досадный прокол: никаких дополнительных элементов для профессионального водителя-эк-

спидитора здесь не предусмотрено — нет ни полки для бумаг над головой, ни подставки под планшет по центру передней панели.

А вот приборная панель получилась очень удобной. Ничего лишнего, при этом все необходимое можно вывести на экран. Перед глазами водителя — стандартные «колодцы» с тахометром и спидометром, в которых размещены шкалы указателей уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Посередине — цветной дисплей со всей необходимой информацией, в том числе и от датчиков давления в шинах.

Опциональный состав также весьма достойный для коммерческого автомобиля: в Тоано есть

ESC, кондиционер, подушка безопасности водителя, круиз-контроль, электрорегулировка с обогревом зеркал и камера заднего вида, интегрированная во вполне современную мультимедиа-систему с Bluetooth и USB. В теории она может использоваться и как hands free, так как оснащена микрофоном, но на практике мы выяснили, что во время движения нужно едва ли не орать в микрофон, чтобы тебя услышали на том конце провода.

У нас в руках оказалась самая высокая и длинная модификация Foton Toano из всех возможных

Стоимость на момент подготовки материала

Foton Toano  
3 753 000 ₽

#### ХАРАКТЕРИСТИКИ Foton Toano

Габариты и масса	
Длина, ширина, высота в мм	5990 × 2090 × 2700
Снаряженная масса, кг	2625
Объем грузового отсека, куб. м	12
Клиренс, мм	165
Двигатель	
Тип	Дизельный R4
Объем, см. куб.	2800
Мощность, л. с. при об/мин	150/3400
Крутящий момент, Нм при об/мин	330/1800–2600
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.
Привод	Задний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, сек	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	н. д.
Средний расход топлива, л	10,5

#### ОЦЕНКИ Foton Toano

ИНТЕРЬЕР	7,57	Добротная эргономика в купе с неплохими материалами отделки слегка компенсируют проблемы с посадкой за рулем — Тоано неудобен для высокорослых водителей.
Обзор	9	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	
Простор	8	
Передние сиденья	6	«Бодрый» мотор позволяет не чувствовать себя медлительным в потоке даже на груженой машине.
Задние сиденья	7	
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,25	Очень неплохой опциональный состав для коммерческого автомобиля.
Динамика	9	
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
КОМФОРТ	7,66	Очень неплохой опциональный состав для коммерческого автомобиля.
Акустический	7	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,82	Добротная рабочая лошадка с хорошо известными транспортникам мотором и коробкой.



по размерам «ГАЗели» с новым мотором, а вот «Нексты» с моторами УМЗ уже будут существенно дешевле, но с ними сравнивать «китайца» не совсем корректно. Однако даже в этом случае каких-то реальных преимуществ, которые помогли бы сместить «ГАЗель» с пьедестала, у Тоано не обнаруживается. Тем более что в отсутствие локализации у машины нет доступа к системе госзакупок.

И все-таки этот автомобиль имеет и вполне осязаемые сильные стороны, которые точно оценят многие. Так что пусть у нас и не нашелся очередной конкурент «ГАЗели», зато появился добротный и сильный игрок, который точно займет свою нишу на рынке LCV в России.



*Благодарим автоцентр «Звезда Невы», официального дилера Foton в Санкт-Петербурге, за предоставленный на тест автомобиль.*

(L3H3). В грузовом отсеке объемом 12 куб. м можно разместить груз общим весом до 950 кг. Тоано по-своему уникален, ведь, в отличие от большинства других фургонов, его изначально создавали не как грузовой автомобиль, а переделывали из пассажирского микроавтобуса. Это сразу видно в грузовом отсеке: на месте окон в боковых панелях стоят железные листы в качестве

заглушек. На них нет креплений для груза, зато внизу по периметру расположены проушины для фиксации поклажи.

#### Наш вердикт

Foton Toano — вполне добротный рабочий фургон с проверенными и хорошо известными транспортникам мотором и коробкой, отличным опциональным составом и компонентами

от известных поставщиков в конструкции. Однако коррозионная стойкость кузова оставляет желать лучшего, что в российских реалиях существенный минус. Кроме того, то, что за рулем просто физически не смогут работать водители ростом выше среднего, тоже не увеличивает количество потенциальных покупателей.

По цене Foton Toano не сильно отличается от аналогичной



# REACH

Один из крупнейших поставщиков компонентов систем охлаждения и климата для легковых и грузовых автомобилей\* теперь и в России!



Радиаторы  
Конденсеры  
Интеркулеры  
Обогреватели

Компрессоры  
Вентиляторы  
Термостаты  
Турбокомпрессоры

\*на рынке США в 2023 году по данным NAPA AUTO PARTS



# От «Большой европейской семерки» — к брендам из-за Великой Китайской стены

## Особенности обслуживания грузовиков в текущих реалиях

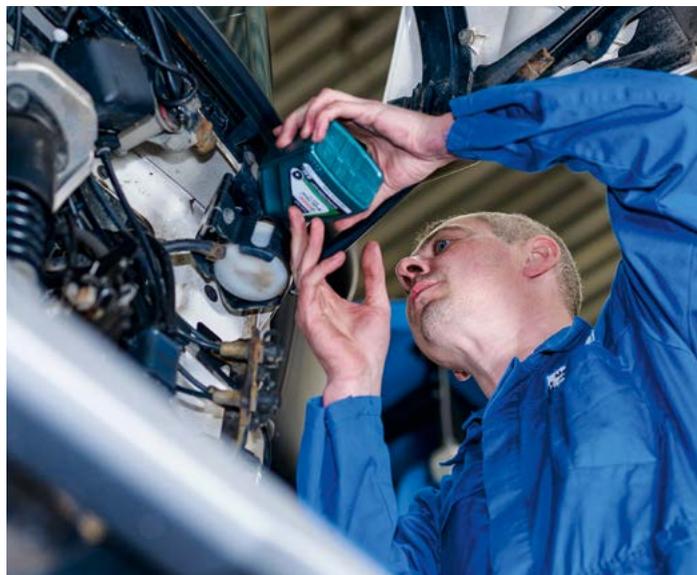


Роман Зубко

### С точки зрения «транспортников»

Как сообщил нашему обозревателю директор по управлению автопарком и водительским составом транспортной компании Delko Илья Гильманов, ранее (до 2022 года) компания осуществляла сервисное обслуживание своей техники у официальных дилеров европейских производителей. После их ухода с российского рынка не стало и гарантийных обязательств, поэтому в настоящее время прежней жесткой привязки к «официалам» нет. Delko в этой ситуации пошла по пути расширения партнерской сети СТО, отметил эксперт.

Уход из России зарубежных производителей разного рода колесной техники и запчастей для нее всколыхнул отнюдь не только «легковой» сегмент нашего авторынка. С не меньшими (если не большими) трудностями в обслуживании и ремонте машин столкнулись компании, эксплуатирующие грузовые автомобили. Как в текущих реалиях происходит обслуживание большегрузов, как изменилась за последние годы стоимость владения грузовиком и какую долю в ней теперь занимают запчасти? Об этом и многом другом «Движку» рассказали компании — эксплуатанты коммерческой техники, а также представители сферы послепродажного обслуживания машин.



«За годы работы с официальными дилерами мы привыкли к высоким стандартам. Теперь эти стандарты внедряем на СТО: устанавливаем необходимый объем обслуживания, перечень запчастей, которые должны использоваться при ремонтах, полностью оговариваем объем работ для обеспечения качественной эксплуатации автопарка», — рассказал «Движку» И. Гильманов.

По его словам, в 2022 году запчасти в нашу страну еще поступали по действовавшим на тот

момент сервисным контрактам. После того как эти поставки прекратились и до тех пор, пока не были налажены альтернативные каналы поставок, компании приходилось иногда, чтобы избежать простоев, брать запчасти с разбора. Сегодня, как отмечает И. Гильманов, на рынке довольно много различных запчастей – как оригинальных, так и аналогов. «К настоящему времени дефицит запчастей нивелирован», – заявил эксперт.

«Оригинальные компоненты найти сложно, но возможно, при этом нужно учитывать срок их поставки на российский рынок и стоимость», – отметил директор Delco по управлению автопарком. Сглаживает ситуацию, по его словам, наличие на нашем рынке запчастей китайского производства, за счет которых и удовлетворяется весьма существенная часть потребительского спроса.

В ближайших планах Delco – расширение собственного автопарка и снижение среднего возраста машин в нем, который сегодня составляет три года. «В 2024 году мы планируем

расширить автопарк на треть, в основном за счет техники китайских производителей. В настоящее время мы в тестовом режиме эксплуатируем китайские магистральные тягачи Sitrak», – рассказал «Движку» Ильяс Гильманов.

### Взгляд поставщиков запчастей

Российский рынок автозапчастей, по словам руководителя отдела развития и продвижения «GTS Запчасти» Никиты Колюбаева, в настоящее время продолжает изменяться. Это касается, в частности, и запчастей для грузовых автомобилей. «Большая часть крупных европейских брендов покинула рынок. Часть продукции, которая ранее поставлялась под этими брендами, в данный момент попадает на рынок по схеме параллельного импорта. При этом, ввиду отсутствия контроля со стороны официальных представительств, рынок наполнен подделками и продукцией низкого качества. Также отсутствует техническая, гарантийная и маркетинговая

поддержка товаров ушедших брендов», – отметил эксперт.

На рынке, как рассказал «Движку» Н. Колюбаев, сегодня сохраняется дефицит качественных оригинальных запасных частей. В основном перебои возникают с технически сложными компонентами. «Больше всего не хватает сложных категорий товаров, таких как электроника, компоненты топливных систем, и других высокотехнологичных продуктов», – сообщил представитель «GTS Запчасти».

Дефицит оригинальных деталей ожидаемо приводит к росту стоимости обслуживания грузовиков. По оценкам специалистов сервисной сети GTS, стоимость обслуживания магистральных тягачей за два года выросла практически в два раза. «В основном это обусловлено увеличением стоимости оригинальных запасных частей, которые занимают долю 60–70% в заказ-наряде», – рассказал нашему обозревателю Н. Колюбаев.

Российский грузовой автопарк, по его словам, меняется сейчас в сторону увеличения

доли китайской техники. На этом фоне объемы поставок запчастей не поспевают за темпами роста продаж новых грузовиков и автобусов. Хуже всего обстоят дела с запчастями для машин марок Sitrak, Dongfeng, Foton. При этом доля китайских грузовиков в автопарке РФ хоть и растет, но пока не сравнима с долей европейской техники, отметил Н. Колюбаев, поэтому «не хватает как статистики продаж, так и коммерческого интереса со стороны импортеров запасных частей».

Основным сдерживающим фактором развития рынка запчастей для китайской грузовой техники наш эксперт назвал отсутствие у китайских автопроизводителей развитой системы с доступом к сервисной документации и каталогам. «Есть случаи, когда в одной и той же модели транспортного средства применяются не взаимозаменяемые модификации одних и тех же компонентов. Доходит до того, что вместо использования каталога подбор приходится осуществлять по фотографии. Это затрудняет не только поиск запасных частей,

✓ Аналоги двигателей MAN D-серии (на фото) выпускаются в Китае компанией Sitrak. Поэтому с запчастями для них проблем сейчас нет





но и формирование складских запасов востребованных для ремонта изделий», — рассказал «Движку» Никита Колюбаев.

По словам руководителя грузового направления компании «Амтел» Виктора Левина, российский рынок запчастей для грузовых автомобилей в настоящее время адаптируется к новым условиям. Преобладают на нем детали сегментов «эконом» и medium. «Амтел» развивает сегодня в грузовом сегменте собственную торговую марку TopCover; в настоящее время в ассортименте бренда свыше 5 тыс. SKU в 9 товарных группах.

Проблемы с наличием деталей отдельных товарных групп все еще присутствуют, среди них эксперт назвал детали двигателя и трансмиссии, сцепления, прокладки. Актуальными для участников рынка остаются трудности с наличием запчастей для китайских грузовиков, а также с их подбором. «Не всегда детали в каталоге соответствуют установленным компонентам. В данный момент самым точным подбором является поиск по ори-

гинальному номеру или по образцу детали», — рассказал «Движку» эксперт.

Что касается стоимости обслуживания машин в текущих реалиях, то, по словам В. Левина, за последние два года стоимость нормо-часа выросла на 30%. Соотношение же запчастей и работ в заказ-нарядах осталось на том же уровне, что и в 2022-м, с небольшим смещением в сторону работ, так как в последнее время чаще стали использоваться более бюджетные детали ранее малоизвестных брендов.

В контексте ухода с нашего рынка зарубежных производителей запчастей существенно обострилась проблема гарантии на продаваемые в стране детали. «Вопрос с гарантийной политикой на рынке запчастей стоит сейчас особенно остро, если мы говорим про те бренды, которые покинули рынок РФ. На данный момент нет никаких механизмов для решения вопросов по гарантийным обращениям для таких марок. Также стоит отметить, что увеличилось число подделок деталей именитых брендов и, что-

бы распознать их, требуются дополнительные усилия. В таких случаях все вопросы по гарантии компаниям приходится решать самостоятельно, действуя в рамках правового поля РФ», — отметил руководитель грузового направления «Амтел».

По его словам, есть в этом и позитивная сторона: создание и развитие дистрибьюторами собственных торговых марок и выход на наш рынок новых брендов из дружественных стран позволяют выстраивать гарантийную политику в прежнем режиме. «В этом случае все гарантийные обязательства соблюдаются в полном объеме, а проблемы решаются наиболее оперативно», — рассказал «Движку» В. Левин.

### Взгляд независимой СТО

О том, как видят ситуацию, сложившуюся в сфере послепродажного обслуживания грузовой техники, независимые СТО, обозревателю «Движка» рассказала директор по развитию ГК РЦ «Автодилер» Виктория Кузовкина. По ее словам, проблем с наличием запчастей для грузовиков

брендов, входящих в «Большую европейскую семерку», в России на данный момент нет. В частности, благодаря схеме параллельного импорта. Но в то же время подобные поставки влекут за собой существенные риски контрафакта. Благо в последнее время все чаще появляются отечественные производители автозапчастей, занимающиеся выпуском аналогов оригинальных деталей и размещающие их производство как в самой России, так и в Китае.

За счет двух указанных каналов, по словам эксперта, запчасти на рынок поступают во вполне достаточном количестве. «Сроки поставок иногда могут увеличиваться, как и стоимость деталей, но не бывает так, чтобы какие-то машины „зависали“ на сервисе именно из-за нехватки запчастей», — отметила В. Кузовкина.

Что же касается стоимости обслуживания грузовиков, то, как сообщила нашему обозревателю директор по развитию ГК РЦ «Автодилер», по сравнению с 2021 годом расценки на работы

по ТО и ремонту машин повысились не более чем на величину инфляции, в то время как запчасти подорожали весьма и весьма существенно. Так, фильтры для грузовиков Volvo за три года подорожали в среднем на 50%, а форсунки для машин той же марки прибавили в цене 40–50% за тот же период.

Со сложными деталями, глубоко интегрированными в конструкцию двигателя или системы привода, особых сложностей в грузовом сегменте сейчас нет. И здесь, как рассказала «Движку» В. Кузовкина, специалистам СТО частично помогает то, что брендов и моделей в этом секторе авторыннка меньше, чем в легковом сегменте, и запчасти для грузовиков многих зарубежных марок могут быть взаимозаменяемы. «Одна и та же деталь может подходить, например, и на MAN, и на Mercedes, и на DAF», — отметила эксперт. И добавила, что каких-либо шоков российский рынку грузовых запчастей

удалось избежать даже весной — летом 2022 года. Более того, в штуках продажи запчастей для большегрузов в тот период даже выросли, поскольку многие клиенты на фоне первоначальной паники бросились скупать расходники и наиболее востребованные детали для своих иномарок.

В целом проблем сегодня, как ни странно, больше с запчастями для грузовиков отечественных марок, нежели для машин зарубежных брендов. По словам Виктории Кузовкиной, в последние три года наблюдаются перебои в поставках запчастей и автомобилей от отечественных заводов в адрес дилеров из-за больших объемов госзаказов. На КАМАЗе между тем успели импортозаместить большую часть запчастей — для возобновления производства автомобилей поколения К5.

В руководстве ГК РЦ «Автодилер» следят также за настоящей китайской экспансией, которая сейчас наблюдается на первичном рынке грузовиков в РФ.

Проблема с подбором запчастей, на которую жалуются специалисты «легковых» СТО, в грузовом сегменте пока не так остра, но, по словам В. Кузовкиной, это то, с чем мастерские по ремонту и обслуживанию грузовиков столкнутся через несколько лет, когда закончится гарантия на поступающие сегодня в нашу страну машины. «Изучаем сейчас этот вопрос: все в легком шоке, новых брендов очень много, никто не знает, как подбирать запчасти. Вариант один: учиться читать маркировки на китайском. Всем пока что страшно, потому что даже на одну и ту же модель, но из разных партий могут идти разные комплектующие», — признает эксперт.

### Каков итог?

Судя по тому, что рассказали «Движку» эксперты, российский рынок послепродажного обслуживания грузовиков в целом адаптировался к внешним шокам после панических настроений,

охвативших как минимум часть компаний — эксплуатантов техники весной и летом 2022 года. Дефицит запчастей по самым распространенным товарным группам преодолен, работу в сфере гарантии поставщики стараются выстраивать в прежнем режиме.

На этом фоне впечатляет стоимость обслуживания грузовиков, увеличившаяся за последние два года вдвое. Это неплохой индикатор положения дел в отрасли, наглядный показатель того, какой именно является надбавка за усилившиеся геополитические риски, а также дополнительный проинфляционный фактор, толкающий вверх потребительские цены едва ли не на все основные виды товаров. Поскольку едва ли сегодня есть сфера, ценообразование в которой абсолютно не зависит от стоимости грузоперевозок.





# Импульс к развитию

## Завод «AMT N.V.» в Миассе

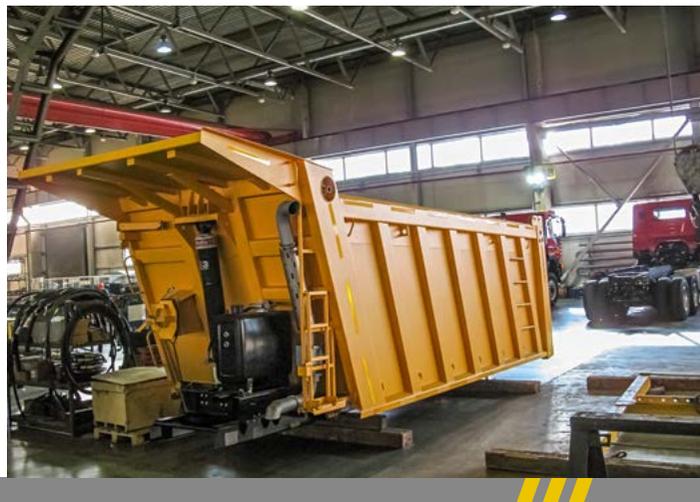


Николай Мордовцев

В конце февраля в Миассе на заводе «AMT N.V.» состоялась конференция дилеров новой компании, куда пригласили и журналистов ряда российских изданий, посвященных грузовой технике. Обозреватель «Движка» побывал на мероприятии и узнал, какова ситуация на автозаводе сейчас и что ждет его в перспективе.

За два минувших года рынок коммерческих автомобилей в России кардинально изменил-





ся. В частности, закрылись все созданные ранее СП с западными производителями, с российского рынка ушли стратегические партнеры и поставщики ряда импортных компонентов. Однако за последний год ситуация стала выправляться: импортозамещение постепенно наладилось, а у «совместных» автозаводов появились новые хозяева.

Что сегодня выпускают в Миассе, на бывшем автозаводе «Ивеко-АМТ», переименованном в «АМТ N.V.»? Ведь, между прочим, это старейший из наших автозаводов, созданных в постсоветский период. Дата рождения «Ивесо-УралАЗ» — 5 декабря 1994 года, то есть заводу без малого 30 лет! А первый автомобиль, который там был изготовлен, — это легендарный «бамовский» Magirus-Deutz 6x6 с дизелем-воздушником. Он же Iveco 330.30 ANW, или «Ивеко-УралАЗ 330.30». Потом, с весны 1997 года, там начали выпускать бескапотник «Ивеко-УралАЗ-6329».

### Поиски партнера

В Китае более 20 автозаводов, выпускающих тяжелые грузовики, с ежегодным объемом производства от 50 до 200 тыс. автомобилей. Ближе всего по конструкции и технологиям к автомобилям «Ивеко-АМТ» оказалось совместное китайско-итальянское предприятие SAIC-Iveco Hongyan (читать следует как «САИК Хонг-ян»). Здесь наибольшее значение имеет аббревиатура SAIC — это один из крупнейших автомобилестроительных

холдингов в Китае. В его составе есть совместные предприятия по выпуску легковых автомобилей: SAIC Volkswagen, SAIC GM, SAIC Passenger Vehicle, SGMW, SAIC Maxus, Shanghai Sunwin.

То есть выпускают в рамках холдинга как лицензионные автомобили, так и машины собственной разработки. За выпуск тяжелых грузовиков отвечали SAIC-Iveco Hongyan и Nanjing Iveco, потом их объединили, осталась только SAIC-Iveco Hongyan.

Компания SAIC-Hongyan создана в 1965 году, штаб-квартира находится в Чунцине. Первые выпускавшиеся ею грузовики были лицензионными военными французскими Berliet, в 1983 году началось сотрудничество с MAN и с австрийской Steyr. В 2007 году основано совместное предприятие SAIC Iveco Hongyan Commercial Vehicle со значительным преобладанием китайского капитала. Там выпускали грузовики с использованием агрегатов и кабин Iveco Trakker и Iveco Stralis. Однако осенью 2021 года, на фоне постковидной ситуации с рухнувшими продажами грузовиков, итальянцы ушли из учредителей. Так из названия компании исчезло упоминание об Iveco.

Завод рассчитан на выпуск 80 тыс. тяжелых грузовиков в год и построен по аналогии с заводом Iveco в Мадриде. Именно в Мадриде, а не в Турине или в немецком Ульме уже давно собирают Iveco Trakker и Stralis. На SAIC Hongyan в последние годы выпускают около 15 тыс. автомобилей в год, из них около



10 тыс. идет на внутренний рынок, остальные — на экспорт.

Понятно, что китайцы были весьма серьезно заинтересованы в поставках своих грузовиков в Россию. Между тем мы толком и не знали о существовании SAIC-Iveco Hongyan, хотя ранее у нас продавались трехосные самосвалы Nanjing Iveco и Iveco Ling Ye. Где-то в 2015 году московское представительство Iveco пыталось продвигать тягачи и самосвалы Iveco 682, то есть практически SAIC-Iveco Hongyan. Более поздняя попытка состоя-

лась на Ваума СТТ Russia 2021, где показали самосвал полной массой 33 тонны Iveco Hongyan Genlyon 6x4 с двигателем Cursor 9 (350 л.с.). Примерно в это же время начались поставки в Россию седельных тягачей Hongyan Genlyon 420 6x2 LNG, работающих на сжиженном природном газе, с баллоном-термосом. Но суммарные объемы продаж этих автомобилей не дотягивали даже до сотни экземпляров. А вот после февраля 2022 года китайцам очень кстати пришлось «развод» с Iveco! У SAIC-Hongyan появился



хороший шанс закрепиться на нашем рынке.

Когда летом 2022 года выяснилось, что у «АМТ» нет партнера, в Миасс зачастили делегации из КНР. Однако предпочтение было отдано именно SAIC-Hongyan. С одной стороны, это технологически близкая компания, с другой — китайцы предоставили возможность не только использовать их конструкторские наработки (то есть выпускать на основе лицензии необходимые модели), но и производить грузовики в особом исполнении. И третий момент: при ближайшем знакомстве с продукцией SAIC-Hongyan выяснилось, что автомобили сделаны очень добротно, а по прочности ходовой даже превосходят Iveco Trakker.

### Расширя модельный ряд

Во времена сотрудничества с итальянцами у «Ивеко-АМТ» была линейка грузовиков полной массой от 26 до 43 тонн пре-

имущественно с колесными формулами 6x4, 6x6, 8x4, 8x6 и 8x8. Двухосные вездеходы Eurocargo 4x4 и пятисосники Trakker 10x10 были большой редкостью. В Россию поступали и те Iveco Trakker, которые были изготовлены в Европе (в Мадриде) более или менее с учетом особенностей российской эксплуатации. Однако у автомобилей, изготовленных на СП «Ивеко-АМТ», был более широкий выбор вариантов колесной базы, проводилась максимальная адаптация под конкретную надстройку и оборудование, применялись агрегаты, которые позволяли получить еще более высокие характеристики грузовика. К примеру, применялись немецкие ведущие мосты Kessler или венгерские RABA, которые итальянцы не использовали.

Теперь в планах автозавода — увеличить полную массу трехосников 6x4 и 6x6 до 51 тонны, а грузовиков 8x4 и 8x8 — до 60 тонн. Кроме того,

в разработке находится шасси 10x10 с дополнительной приводной осью на регулируемой пневмоподвеске, а его вариант с разрезной рамой, с дополнительной высокой вставкой в средней части, будет иметь полную массу до 71 тонны. Это значит, что эмблему «АМТ» будут носить не только строительные самосвалы, но и внедорожные майнинговые, на новое шасси будут монтировать более тяжелое оборудование нефтяников и газовиков, появятся новые автокраны и лесовозные автопоезда.

Для столь серьезного увеличения полной массы недостаточно просто добавить по паре листов в рессоры — это комплексная работа. Например, рама, которую поставляет SAIC-Hongyan, имеет лонжероны высотой 305 мм с полками по 80 мм, у «чистопородного» Iveco Trakker рама была даже чуть выше — 309 x 80 мм, но она одинарная, с толщиной профиля 10 мм. У «китайца» рама сделана

на всю длину по схеме «лонжерон в лонжероне», то есть 8 мм плюс еще 4 мм. Кроме того, рама имеет локальные усилители. Два лонжерона 8 + 4 мм — основной вариант исполнения рамы, но есть еще один — 8 + 8 мм. Кроме того, здесь применяется высокопрочная легированная сталь с гарантированным пределом прочности 800 Н/мм<sup>2</sup>.

Если у Trakker спереди рамы, в траверсе, был только один буксирный шкворень, то у рамы SAIC-Hongyan их два. В задней подвеске используется усиленный стальной литой балансир с дополнительной жесткостной траверсой. Расстояние между осями задних мостов — увеличенное: 1400 или 1530 мм (у Iveco Trakker было 1390 мм). То есть на задние оси грузовика могут быть смонтированы не только по паре шин размером 12R20, но и огромные односкатные 16R20 с протектором «елкой». Совершенно гениальное решение —





применение четырех стремянок на каждой стороне балансира вместо двух. Очень надежно! Однако оборотной стороной такого исполнения рамы и элементов подвески является увеличенная высота монтажа надстроек. На шинах 315/80 R22.5 высота полки рамы – 1250 мм, на любых других шинах идет увеличение высоты. Так, на односкатных вездеходных шинах 425/85 R21 добавляется 85 мм. Минимальная высота установки седельно-сцепного устройства – 1406 мм (это в том случае если тягач тоже «обут» в шины 315/80 R22.5).

По нагрузкам на оси грузовики SAIC-Hongyan сборки «AMT N.V.» тоже оказываются предпочтительнее Iveco Trakker. Там были передние ведущие мосты на 9 тонн, но у миасских грузовиков есть оси и на 9, и на 10 тонн. Еще круче ситуация с задними ведущими мостами: «AMT N.V.» использует мосты с нагрузкой 13, 16 и даже 20 тонн. Вот так

и набирается, допустим, на шасси 8x8 полная масса в 60 тонн: 10 + 10 + 20 + 20.

Вкратце – о производителях мостов: некоторые модели изготавливает SAIC-Hongyan, в том числе и на 20 тонн, но преимущественно применяются Shaanxi Hande Axle. Передаточные числа – на выбор, с учетом будущей работы: от 4,2 до 5,7. Естественно, мосты со ступичными планетарными редукторами, с блокировками межколесных и межосевого дифференциалов. Мосты SAIC-Hongyan могут быть с клиновым розжимом тормозных барабанных механизмов, но у мостов Hande Axle применяются только разжимные кулаки – как более простые и надежные.

В планах автозавода – не только расширять производство тяжелых внедорожных грузовиков, но и освоить выпуск более легких дорожных моделей, в частности двухосных. Тем самым завод станет более

устойчивым к колебаниям спроса на рынке.

### Оригинальный фасад

Понятно, что одним из решающих факторов при выборе именно SAIC-Hongyan в качестве партнера для «AMT N.V.» стала их общая итальянская родословная. Кабина и двигатель – это уже немало! Еще в 2004 году на миасские грузовики начали устанавливать современные кабины Iveco Trakker и дизели Iveco Cursor 13 класса «Евро-3». Позже под сварку и окраску кабин Iveco Trakker на «Ивеко-AMT» открыли собственное производство, вплоть до линии катафорезного грунтования, с полным погружением кабины в череду технологических ванн. Катафорез – очень серьезное и дорогое дело, зато многократно повышающее стойкость кабины к коррозии.

Однако у SAIC-Hongyan несколько другие кабины Iveco: не Trakker шириной 2300 мм

снаружи, а Stralis шириной 2500 мм. Именно эти комплектные кабины сейчас привозят из Китая в Миасс. Напомним, что широкие кабины на самосвалах и строительной технике применяется Scania. Подобная унификация помогает сократить расходы на производство кабин и расходы при эксплуатации. Да и между «старой» кабиной Iveco Trakker и новой SAIC-Hongyan различий совсем немного. Да, светотехника другая, но даже бампер остался стальным, трехэлементным, самым правильным для вездеходов. Причем фасад свой, оригинальный, не похожий ни на привычный Iveco Trakker образца 2013 года, ни на дизайн нынешнего европейского Iveco T-Way с узкими блок-фарами.

В интерьере – схожая панель приборов и практически копия «ивековских» кресел, а также комбинации приборов. Так что эксплуатантам все будет знакомо. Особенность кабин именно





у «AMT N.V.» – дополнительная теплоизоляция и три варианта «автономок-фенов»: одна мощностью 2 кВт или 4кВт, другой вариант – пара двухкиловаттных.

### Мощные «лошади»

В 2024 году исполнится 20 лет с начала применения рядных «шестерок» Iveco Cursor 13 на грузовиках из Миасса. Был бы мотор плох для наших «северов» – его бы не использовали столько лет. Причем, Iveco Cursor 13, который сейчас поступает на сборочный конвейер «AMT N.V.», – мотор уже другого поколения. Раньше была линейка двигателей Cursor 8, Cursor 10 и Cursor 13 соответствующего объема, теперь – Cursor 9, Cursor 11 и Cursor 13.

Различия между ними весьма существенные. Несмотря на то что у современного мотора Cursor 13 объем остался неизменным, 12,88 литра, – это практически другой мотор. Блок цилиндров и головка серьезно

доработаны. Если на прежних двигателях применялись электронно-управляемые насос-форсунки, то на современных – топливная система Common Rail. Эти моторы разрабатывались компанией FIAT Power Train (FPT Industrial) под нормы «Евро-6», поэтому у них давление впрыска топлива достигает 2200 бар. Однако в Россию поставляются двигатели Cursor 13 «Евро-5» с меньшим давлением и с нейтрализацией по технологии SCR, с AdBlue. На всех двигателях Cursor 13 установлен моторный тормоз Iveco Super Engine Brake, который на 30% эффективнее прежней версии.

Диапазон мощности 13-литрового мотора – от 450 до 560 л.с., крутящий момент – от 2000 до 2500 Нм при 1100–1500 об/мин. Кстати, о силах... Как думаете, с какими моторами в последнее время выступает в гонках серии «Дакар» команда голландца Жерара де Роя? Та, что гоня-

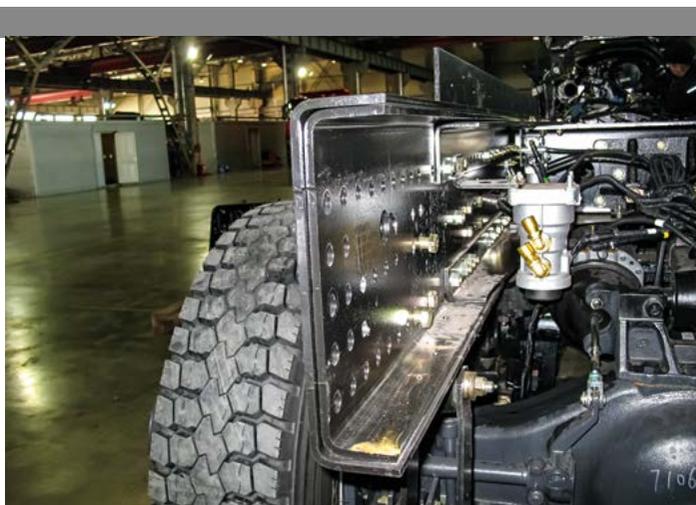
ется на капотных Iveco и трижды побеждала? (А если и не побеждала, то занимала призовые места.) Именно – на Cursor 13! А ведь с мощностью менее 1000 л.с. и 4500 Нм с 13 литрами объема сейчас ни на «Дакар», ни на «Шелковый путь» не стоит даже заявку подавать.

Кроме того, новая российская команда UralMotorSport тоже поставила на спортивный «Урал» для ралли-рейдов Iveco Cursor 13. Понятно, что двигатели для спорта доводят и форсируют в исследовательском центре FIAT Power Train в Швейцарии. Но в основе этих чемпионских моторов – именно серийные двигатели. И еще важная информация: все современные моторы семейства Cursor сделаны в Китае, а не во Франции, как было раньше. Там построены два больших моторных производства. Из Китая моторы везут в Мадрид, на сборочный конвейер Iveco, и из КНР Cursor 13 привозят в Миасс.

На шильдике блока есть подтверждающая надпись: SAIC FIAT Power Train Hongyan.

С учетом будущей эксплуатации для грузовиков «AMT N.V.» разработан особый северный пакет опций, рассчитанный на 45-градусные морозы. Это предпусковой подогреватель и дополнительный «Северс» на 220 В, печка-автономка, морозоустойчивые шланги, подогрев топливозаборника, фильтра-отстойника топлива и топливной магистрали (Thermoline). Есть утеплительные стеганные чехлы на двигатель и радиатор, под решетку радиатора и на АКБ.

На машины дорожной гаммы будут устанавливать не только Cursor 13, но и Cursor 11, развивающий 450 л.с. и 2000 Нм. На двухосные машины, в том числе и полноприводные, планируют ставить Cursor 9 с 320 л.с. Будет и газовый мотор, под сжатый метан: 13 литров, 480 л.с. и 2200 Нм. И – совер-



шенно невообразимая вещь: планируется освоить выпуск грузовиков «AMT N.V.» с электрическими силовыми установками. Посмотрим, как эти планы будут реализовываться.

### Альтернатива без Германии

С уходом концерна ZF Friedrichshafen с российско-го рынка в нашем грузовом автопроме сложилась сложная ситуация. Выпуск тяжелых грузовиков КАМАЗ сильно зависел от 16-ступенчатых коробок ZF Ecosplit. Коробки ZF шли на конвейер Минского автозавода, на АЗ «Урал», использовали их и на «Ивеко-АМТ». Казалось бы, можно закупать коробки ZF в Китае — там есть свои заводы. Однако на нынешние грузовики «AMT N.V.» ставят коробки Fast Gear, которые выпускает Shaanxi Fast Auto Drive Group.

Эта компания — главный производитель коробок для тяжелых грузовиков в КНР, ежегодно КП различных моделей выпускается более полумиллиона! Сами коробки — лицензионные американские Eaton Fuller. С американцами Fast Gear сотрудничает с 1984 года, и понятно, что за это время их КП серьезно модернизировали.

Все 12-ступенчатые коробки Fast Gear выполнены по следующей схеме: основная коробка — 6-ступенчатая, а далее

количество передач увеличивает в два раза понижающий редуктор-демультипликатор. Причем демультипликатор этот — не планетарный, а с обычной парой шестерен. То есть конструкция Eaton Fuller в корне отличается от 12-ступенчатых коробок Scania и Volvo, где есть повышающий редуктор с двумя рядами, трехступенчатая основная коробка и за ней — планетарный демультипликатор.

Интересная особенность конструкции КП Eaton Fuller и, соответственно, китайских коробок — то, что у них два горизонтальных промежуточных вала. Поток мощности с первичного вала раздваивается на эти промежуточные валы и соединяется на вторичном вале, а дальше передается на демультипликатор. Благодаря двум провалам меньше нагружены подшипники и зубчатое зацепление шестерен и есть возможность сделать коробку несколько короче.

Шестерни — прямозубые, а значит, нет и осевой составляющей, нагружающей подшипники. Подшипники валов — преимущественно роликовые, то есть более надежные и долговечные, чем шариковые. Еще одна особенность — в коробке нет подшипников качения между шестернями этих шести передач и вторичным валом, то есть каких-то иголок или роликов.

Коробка собрана в едином литом чугунном картере — это

очень прочный корпус! Судя по отзывам наших перевозчиков, коробка Fast Gear — один из самых бесперебойных агрегатов на «китайцах». Кроме надежной конструкции, у КП Fast Gear есть еще одно важное достоинство — демократичная цена. При желании поищите в интернете, сколько стоит коробка ZF и сколько — лицензионный Eaton Fuller...

По крутящему моменту мотора коробка Fast Gear 12JSDX240TA рассчитана на 2400 Нм и предназначена для Cursor 13 мощностью 560 л.с. у тяжелых условий эксплуатации. Более «легкая» коробка 12JSDX220TA рассчитана на 2200 Нм и ориентирована на работу с Cursor 11. Есть еще одна механическая КП — C12JSDQXL320TA: она рассчитана вообще на 3200 Нм. Обычный диапазон чисел — от 12,1 на первой передаче до 0,78 на 12-й. В перспективе предусмотрена установка роботизированной коробки F12JZ24A — это «автомат» именно от Fast Gear, а не китайская лицензионная ZF Трахон.

Как всегда, для потребителей техники «AMT» большое значение имеет отбор мощности для привода надстроек. Здесь есть разные варианты. Редкий для России «сэндвич», который ставится между двигателем и коробкой, обеспечивает отбор момента до 2000 Нм, причем допускается работа КОМ при движении автомобиля. Есть отбор от коробки передач на 500 Нм или 700 Нм с разным направлением вращения и передаточными числами. Есть также КОМ для установки на раздаточную коробку, отбираемый момент — до 1500 Нм.

Кстати, сами раздаточные коробки — китайского производства, компании Zhuzhou Gear моделей ZQC2000 для грузовиков 6х6 и 8х8. Говорят, что это практически аналог «раздатки» ZF VG2000/300. Более мощная «раздатка» — Zhuzhou ZTC282, аналог ZF VG2400/400, используется для шасси с 560-сильным Cursor 13. «Раздатки» идут в разных исполнениях: с дифференциалом или без него, с принудительной смазкой или с обычной системой.

### Вместо эпилога

Как долго грузовики «AMT N.V.» будут полностью китайскими? Все свое время. На заводе планируют уже к лету 2024 года начать сварку и окраску кабин из китайских панелей. Вообще, производство кабин хотя постепенно расширять — построить еще один цех. К этому же сроку намерены организовать сборку рам — сейчас они поступают из КНР уже готовые.

Однако огромного количества баллов по локализации кабины и рамы не обеспечат. Можно добавить еще свою электропроводку, которую давно «вяжут» в Миассе, чувские рессоры, российские шины и АКБ, частично светотехнику, кресла. Нет смысла собирать в Миассе двигателя и коробки. Если понадобится, то проще, дешевле и правильнее закупать их или в Минске, или в Набережных Челнах. Кстати, очень хорошо оценивают на «AMT N.V.» двигатели КАМАЗ-910 именно в 13-литровом исполнении. Как в реальности будет идти локализация, мы еще увидим.



# ЗА ЧИСТОТУ дорог и городов



## Новинки «Завода КДМ»

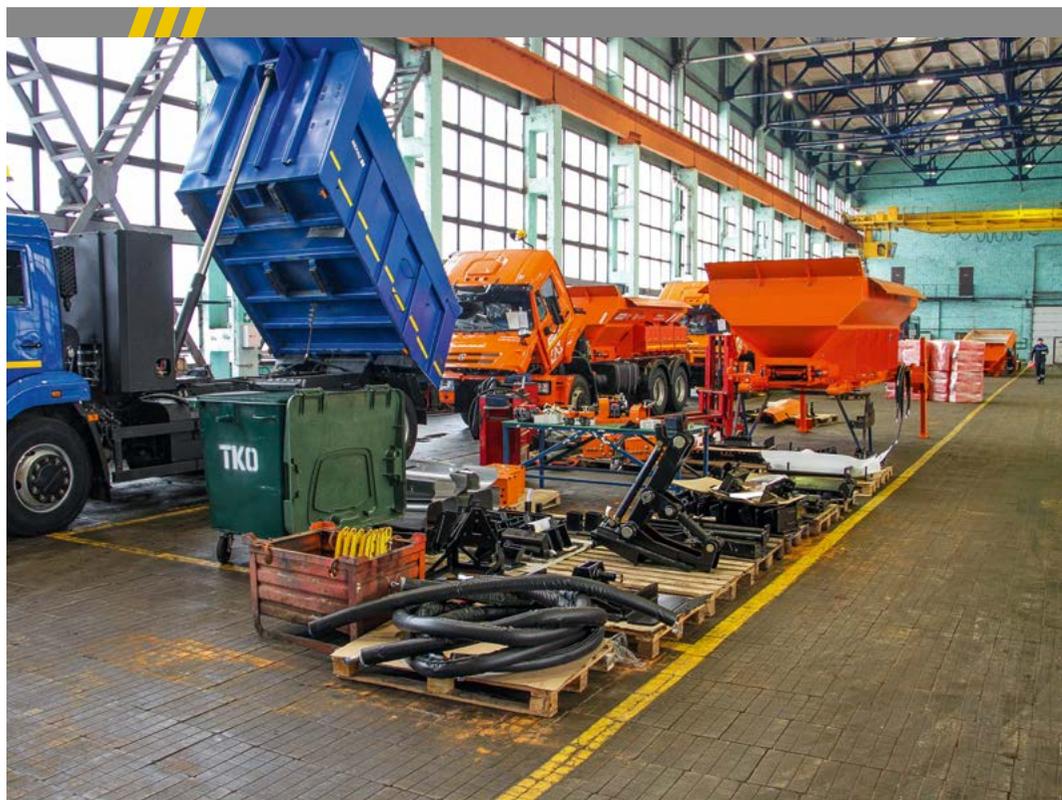


Сергей Жуков

Для смоленского «Завода КДМ» становится доброй традицией в начале года знакомить журналистов со своими знаковыми новинками. Не стал исключением и 2024-й. На этот раз внимание было акцентировано на технических возможностях новоиспеченной пары комплексных дорожных машин (КДМ) и двух мусоровозов. Обозреватель «Движка» побывал на презентации смоленских новинок и познакомился с главными из них «вживую».

В прошлом году «Завод КДМ» расстарался почти на добрый десяток новинок, но показать решил только четыре – те, что являются знаковыми для предприятия. Именно они, по замыслу руководства, должны стать своего рода локомотивом в плане не только продаж, но и технических новшеств. 2023 год завод закончил с неплохими результатами. Выпущено 940 единиц техники, из которых 104 пришлось на долю мусоровозов. Планами этого года предусмотрено добиться выпуска порядка 1200 единиц. Поскольку рынок произошел (и предстоит) существенный, предприятию необходимо принять ряд мер по повышению эффективности производства.

Как явствует из беседы с Ольгой Соловьевой, генеральным директором «Завода КДМ», предприятие ограничено по производственным площадям,



так как находится в городской застройке. В связи с этим наращивать производство заводчане вынуждены путем оптимизации имеющихся ресурсов. В частности, за счет модернизации станочного парка или полной его замены, внедрения роботизированных комплексов на сварке, расширения электронного документооборота, организации вертикального хранения материальных запасов и сборочных компонентов, а также пересмотра производственных площадей с целью максимально эффективного использования.

На сегодня цикл производства одной единицы техники — 20 дней. Трудозатраты на КДМ и мусоровозы разнятся и составляют 1:3, то есть пока изготавливается один мусоровоз, к сдаче готовятся сразу три КДМ. Кстати, применение роботизированных сварочных комплексов позволило в три раза увеличить производительность на сварке кузовов для КДМ и в пять раз — на сварке отвалов, а на сварке скребков — до 10 раз. Запланирована установка роботизированного сварочного комплекса в цехе изготовления мусоровозов. Внедрение робота позволит увеличить выпуск мусоровозов на 15–20%.

«Завод КДМ» позиционирует на рынке выпускаемые им мусоровозы в ценовом сегменте «средний+». Первоначально поставленные задачи по выпуску

мусоровоза, способного конкурировать с западными образцами, выполнены. На повестке дня — предложить клиентам импортозамещенную машину, ни в чем не уступающую по потребительским свойствам выпущенной ранее. При этом самой ходовой среди выпускаемых заводом мусоровозов стала 16-кубовая модель СМ16: в прошлом году объем продаж составил 60% от общего количества.

Рынок КДМ в России намного шире. Конкуренция жестче, тем не менее завод определил для себя средний ценовой сегмент, где он уверенно себя чувствует. Как таковой среднестатистической комплектации для КДМ не существует. Все машины поставляются заказчиком по индивидуальным заказам. Всего же завод предлагает клиентам порядка 30 различных модификаций КДМ. И так, новинки, представленные в экспозиции.

#### КДМ ЭД-490 на шасси FAW J6P-390 6x4

Первый образец этой КДМ был выпущен в августе 2023 года, на данный момент потребителям поставлено уже 50 таких машин. Выбор шасси неслучаен, поскольку отличается специальной адаптацией под установку тяжелого навесного оборудования; ко всему прочему имеется отбор мощности от двигателя. Сделано это для подбора оптимальной скорости движения с каждым

конкретным видом навесного оборудования. К тому же колесная база позволяет без проблем устанавливать несколько видов навесного оборудования одновременно.

Машина предназначена для скоростной уборки магистралей (федеральных трасс, платных дорог). Причем работать она может на скорости до 60 км/ч. Спереди на КДМ устанавливается скоростной отвал из композитного материала. Ширина обработки — 3 метра, масса — 1100 кг. Конфигурация подобрана таким образом, чтобы наиболее эффективно отбрасывать снежную массу на возможно большее расстояние.

Боковой отвал снабжен композитным крылом. Такое решение применяется для увеличения ширины обработки — почти до 5 метров. Вторая функция — грейдер для очистки обочин. Нижняя часть имеет защитную полосу из «пружинной стали» (Ст65Г). В качестве альтернативы может быть предложен полиуретан, но он более дорогой. Оба отвала снабжены скоростными опорами, обеспечивающими зазор 10–15 мм между полотном дороги и самим отвалом.

В «базе» монтируется скоростная щетка с приводом от гидромотора (450 об/мин). Это позволяет эффективно использовать ее при уборке дорог на скорости до 45 км/ч. Щетка

снабжена пневматическими амортизаторами для повторения рельефа дорожного полотна.

В кузове самосвала размещается 11- или 12-кубовый бункер для смеси, в качестве последней может использоваться песок, соль с песком, увлажненная соль и ряд других реагентов. Справа и слева от бункера устанавливаются баки для «рассола» объемом 2 кубометра.

В комплекте задействован специальный дозатор смеси. В его конструкции предусмотрен асимметричный разброс за счет поворота. В целях рационального использования противогололедных материалов и соблюдения всех экологических стандартов новые машины оборудованы системой, которая позволяет равномерно распределять песко-соляную смесь, регулируя ее дозировку от 100 до 400 г/м<sup>2</sup>, а также увлажненную соль (от 20 до 70 г/м<sup>2</sup>).



КДМ ЭД-490 на шасси FAW J6P-390 6x4





КДМ ЭД-250 на шасси «ГАЗон Next» C41R13

Особенно важно то, что параметры дозирования водитель настраивает, не выходя из кабины. Он также устанавливает на дисплее необходимые режимы уборки дороги (отвалы, щетка, дозатор), и при соблюдении необходимого скоростного режима все они поддерживаются в процессе уборки.

Машина снабжена всеми необходимыми светотехническими приборами. Еще одна особенность — управление оборудованием с помощью джойстика. Это позволяет водителю меньше отвлекаться от управления самим автомобилем. КДМ также оснащена системой телематики, которая с помощью GPS-приемника обеспечивает контроль и диагностику во время работы машины. Как вариант — поддержка программы «Умный город».

#### КДМ ЭД-250 на шасси «ГАЗон Next» C41R13

Эта машина предназначена для уборки улиц в городах — как альтернатива технике с пескораспределяющим оборудованием. Преимущество ЭД-250 по достоинству может быть оценено весной, когда горожане отметят отсутствие песчаных бурь. Помимо того, что в данном случае задействовано отечественное шасси, оно к тому же наилучшим образом приспособлено для монтажа оборудования (по габаритам и массе).



В передней части автомобиля устанавливается поворотный плужный облегченный отвал шириной 2,5 метра. Все управление осуществляется из кабины. В межосевом пространстве может быть расположена как щетка, аналогичная описанной выше, так и ее экономичный вариант

(порядка 320 об/мин). При этом заложенный в нее функционал обеспечивает все необходимые потребности по очистке дорог в городском пространстве.

В задней части машины расположено рассолораспределяющее оборудование с возможностью обработки дороги шириной

до 9 метров. Система снабжена автоматической дозировкой раствора. В распоряжении компании имеется оборудование и для распределения пескосмесей, которое также может быть установлено на данное шасси. В перспективе, с полномасштабным выходом на рынок «Валдая Next», предусмотрен комплект аналогичного оборудования и для него.

#### Мусоровоз SM16 «Стандарт» на шасси МАЗ-5340С2

Цель разработки данного мусоровоза — создание импортзамещенного продукта. Оборудование представлено на шасси МАЗ, но в качестве такового может быть задействовано любое другое.

На машине частично применена отечественная гидравлика (гидроцилиндры — белорусские, а система управления произведена в Смоленске). Ко всему прочему в конструкции учтены замечания и предложения клиентов по опыту эксплуатации мусоровоза, который уже выпускается. Причем функционал сопоставим с машиной на импортных комплектующих.

Подрамник, на котором монтируется все оборудование, теперь интегрирован в переднюю часть так называемого накопителя. Это, по словам заводчан, позволило увеличить жесткость конструкции мусоровоза и снизить его себестоимость.

Задняя часть стала более компактной — таково было пожелание клиентов, работающих в городах с плотной застройкой. Изменено расположение гидроцилиндров, благодаря чему удалось снизить давление в гидросистеме и, как следствие, использовать меньшее количество дорогостоящих комплектующих. Коэффициент прессования остался прежним — 1:7.

Компактность задней части мусоровоза позволила увеличить клиренс до 600 мм (ранее он составлял 400 мм). По достоинству это оценят те, кто вынужден заезжать на полигоны с бытовыми отходами.

Как уже было отмечено, общий функционал сохранен в полном объеме по отношению

# COMVEX

16+

ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

Главная выставка  
коммерческого транспорта  
и технологий

**28–31 мая 2024**

Крокус Экспо, Москва



## Разделы выставки:

- Грузовой транспорт
- Пассажирский автотранспорт
- Легкие коммерческие автомобили
- Прицепы, полуприцепы, надстройки
- Электротранспорт
- Автозапчасти и компоненты
- Телематика, IT и ПО
- Сервисные услуги

Организатор

**SIGMA**  
**XPO**

При поддержке

**КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

[comvex.ru](http://comvex.ru)



Получите бесплатный билет  
по промокоду **MPCMX1R**



Мусоровоз CM16 «Стандарт» на шасси MAZ-5340C2

к уже выпускаемой модели. Портальный подъемник устанавливается по желанию клиента. Машина может оперировать с контейнерами объемом от 120 литров до 8 кубометров.

### Мусоровоз CM10 на шасси КАМАЗ «Компас-12»

Данный мусоровоз предназначен для работы в стесненных пространствах городов с плотной застройкой. Рассчитан он на обработку контейнеров емкостью от 120 литров до 1,1 кубометра.

Машина обладает тем же функционалом, что и большой мусоровоз. Коэффициент прессования – 1:7. Предусмотрен слив жидкой фракции как в передней, так и в задней части. Режим

управления: ручной, полуавтоматический (один рабочий цикл) и автоматический. Время одного цикла – 19 секунд.

В качестве альтернативного шасси рассматривается «Валдай Next» после его массового появления на рынке. Аналогичное оборудование будет предложено и на его базе.

### Каков итог?

Самое интересное для потребителей новой техники – это цены. Максим Левкин, коммерческий директор «Завода КДМ», озвучил следующее. Представленная на экспозиции КДМ ЭД-490 на шасси FAW J6P-390 6x4 – это максимально возможная комплектация. Ее стоимость



нием того, что из-за дороговизны шасси на долю надстройки приходится 3,5 млн рублей.

И немного о тревожных звоночках. Базовым шасси для установки надстроек на 70–80% являлся КАМАЗ, однако на данный момент этот показатель упал до 60% из-за дефицита оных. Как ни странно, мазовское шасси наилучшим образом подходит

оценивается ориентировочно в 13,8 млн рублей. Причем 30% приходится на стоимость самой надстройки. КДМ ЭД-250 на шасси «ГАЗон Next» обойдется заказчику приблизительно в 6 млн рублей.

Стоимость мусоровоза CM16 «Стандарт» на шасси MAZ-5340C2 начинается от 8,5 млн рублей. Процентное распределение шасси/надстройка составляет примерно 50:50. Приблизительно все то же самое можно сказать и о мусоровозе CM10 на шасси КАМАЗ «Компас-12», за исключе-

для установки мусоровозной надстройки (по компоновке и развесовке), но оно занимает менее 6% в общем объеме.

Клиенты же, ранее эксплуатировавшие автомобили «Большой семерки», не готовы пересаживаться на КАМАЗы и МАЗы и поэтому отдают предпочтение машинам китайских брендов (Sitrak, Shacman, Howo, FAW, JAC) как более качественным. Ответственному автопрому есть над чем призадуматься...



Мусоровоз CM10 на шасси КАМАЗ «Компас-12»



# LOGISTIKA EXPO

## ВАШ КУРС НА УСПЕХ

Международная выставка логистики,  
транспорта, складской техники  
и оборудования

**28–31 мая 2024**

Крокус Экспо, Москва

Организатор

**SIGMA  
XPO**

При поддержке

**КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

### Разделы выставки:

- Транспортная логистика
- Складская логистика
- Логистические услуги
- Автоматизация логистики
- Девелопмент

[logistika-expo.ru](https://logistika-expo.ru)

Получите бесплатный билет  
по промокоду **MPLGG6**



## Airline выпустил новый пневматический пистолет для накачки шин

Каталог профессиональных инструментов для СТО бренда Airline пополнился новым пистолетом для накачки шин ПШ4 с цифровым манометром 12 АТМ.

Диаметр присоединительного штуцера составляет 1/4"; максимальное рабочее давление – 8 АТМ. Найти товар можно на официальном сайте бренда по артикулу ATBU035.

Стоимость новинки составляет 2145 рублей, сообщает пресс-служба Airline.

Среди преимуществ нового пистолета для накачки шин представители бренда выделяют металлический корпус и функцию сброса лишнего давления.

Манометр с резиновым чехлом защищает пистолет от влаги и пыли, уточняют также в Airline ■



## Navitel представил два новых видеорегистратора с GPS-информером

В ассортименте компании Navitel появились два новых видеорегистратора с GPS-информером – R385 GPS и R388 GPS.

Обе модели, как сообщает пресс-служба компании, оснащены 2,0-дюймовым IPS-экраном. Новинки получили объектив с углом зрения 140 градусов и 6-слойной линзой.

Видеорегистраторы также оборудованы сенсором GC4653 с поддержкой функции Night Vision. Датчик удара можно настроить таким образом, чтобы он не срабатывал на бездорожье или трассе с неровным покрытием.

R385 GPS и R388 GPS работают в режиме парковки без дополнительного источника питания благодаря аккумулятору на 180 мАч, уточняют представители компании.

Видеорегистраторы поддерживают microSD-карты емкостью до 256 Гб и снимают видео в 2K в режиме циклической записи, автоматически освобождая место для новых роликов.

Устройства работают от автомобильного зарядного устройства на 12/24 В и поставляются с ваучером для программы «Навител Навигатор» ■

## За состоянием шин Continental можно будет следить через смартфон

Continental представил приложение для мониторинга состояния шин семейства Conti Urban.

Датчики контролируют давление в шинах в режиме реального времени и передают данные в приложение ContiConnect Lite для смартфонов, сообщает пресс-служба концерна. Чтобы получать таким образом информацию о шинах, необходимо зарегистрироваться в ContiConnect Lite и подключить его дополнительно через Bluetooth.

«ContiConnect Lite – это бесплатная версия приложения для нашего цифрового решения для управления шинами», – уточняет руководитель отдела цифровых решений Continental Tires Клариса Доваль. В приложении можно бесплатно зарегистрировать до трех пользователей и отслеживать состояние шин пяти автомобилей.

Когда датчики в шинах обнаруживают изменение давления или температуры, водители мгновенно получают push-уведомления, что позволяет незамедлительно принимать меры, отмечают также в пресс-службе Continental.

Немецкий концерн оснащает так называемые интеллектуальные шины (в частности, семейство Conti Urban) датчиками последнего поколения с 2023 года ■





# Превосходство в каждом подъеме

AIRLINE INDUSTRY



Для профессионального применения



Колеса из нейлона повышенной износостойкости

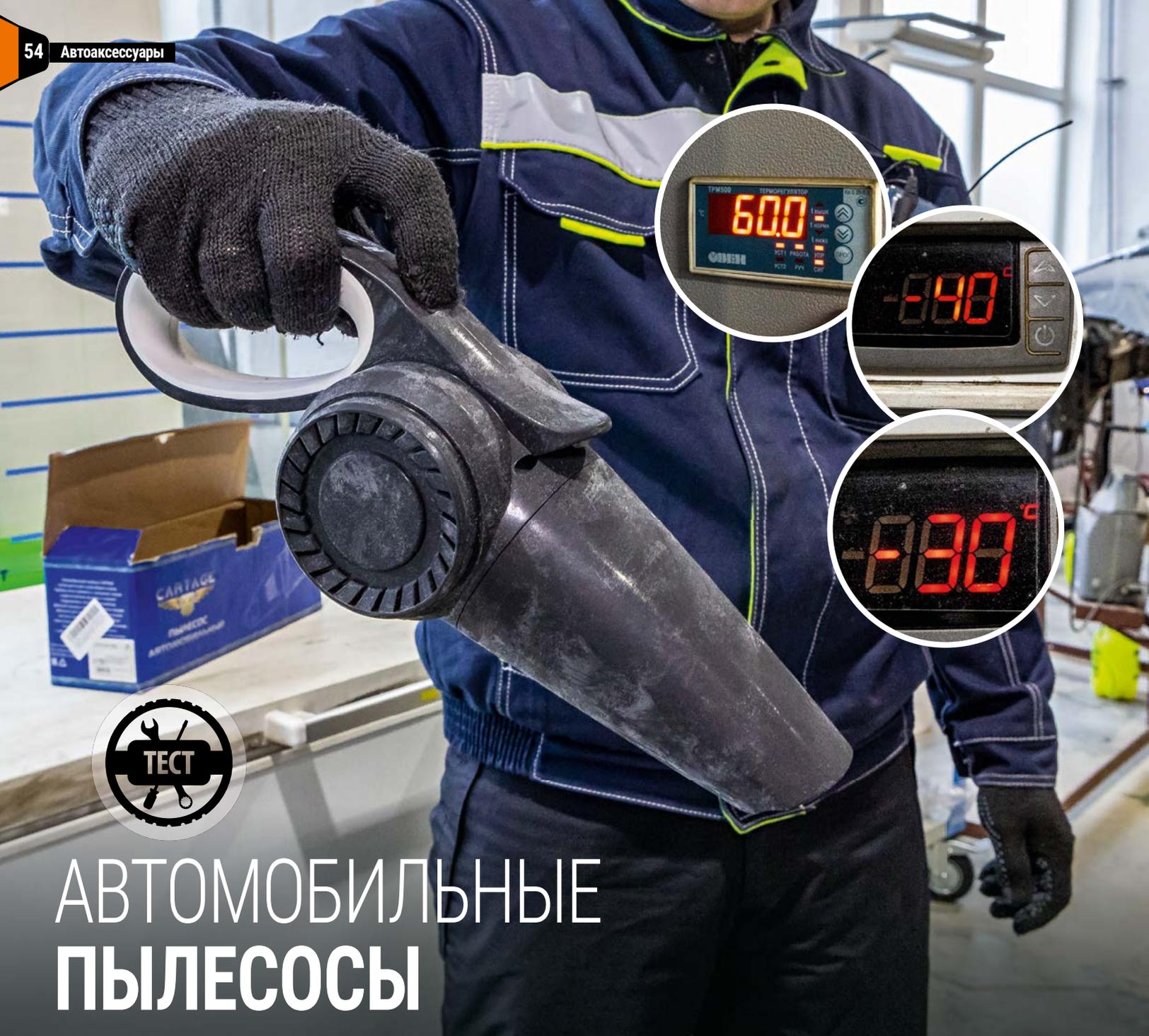


Усиленная рама из высокопрочной стали

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

Выбрать





# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЫЛЕСОСЫ

## Что лучше для чистки салона?



Илья Шельменкин

Перед наступлением сезона пикников и шашлыков мы решили провести тест автомобильных пылесосов, так как обычно именно после выезда на природу или просто вывоза вещей и рассады для открытия дачного сезона в салоне автомобиля хочется провести уборку. Незаменимый помощник в этом деле – пылесос. Мы приобрели восемь проводных автомобильных пылесосов и два аккумуляторных (все они стоили не более 3000 рублей) и проверили, какие из них наиболее эффективно очищают салон автомобиля.

Так как в гаражах у владельцев чаще всего есть электропитание на 220 В, то мы рассмотрим и такой вопрос: стоит ли покупать новый пылесос или можно достать с антресолей «дедушку» отечественного пылесостроения – Вихрь-6М? Его легко можно купить с рук по цене от 1000 до 3000 рублей: у многих эти пылесосы до сих пор пылятся в гаражах.

## Протестированные образцы



Airline Cyclone Turbo

2283

—₽—



Cartage Turbo 5179734

2009

—₽—

Alca 229000

1468

—₽—



Sinbo 60 BK SIN-SVC-3460-BK

868

—₽—



Daewoo DAVC150

2999

—₽—



Skyway Торнадо S10801005

1350

—₽—

Goodyear GY-VC-03 GY000193

1772

—₽—



Stvol SPS 120

2450

—₽—



Kolner KAVC 12/60

638

—₽—



ZDK Car Cleaner V02

2484

—₽—

## Методика и ход испытаний

Для начала мы проверили, какой расход воздуха обеспечивают пылесосы и какое разрежение они способны создать. Про оба этих показателя (применительно к бытовой технике подобного рода) можно сказать, что чем они выше – тем лучше.

Для определения расхода воздуха нам пришлось изготовить переходник для носика каждого пылесоса, так как присоединительные размеры насадок у всех разные. Переходник нам был нужен для замера разрежения с помощью дифференциального манометра, а расход воздуха замерялся анемометром с диаметром крыльчатки 100 мм.

Анемометр определяет скорость потока, поэтому легко можно вычислить расход воздуха через данное значение по формуле:

$$Q = V \cdot S \cdot 3600, \text{ м}^3/\text{ч},$$

где  $V$  – это скорость потока, м/с,

$S$  – площадь сечения, через которое проходит поток, м<sup>2</sup>.

Таким образом, при скорости потока 1 м/с на собранном нами стенде расход составит:

$$Q = 1 \cdot 0,0078 \cdot 3600 = 28,08 \text{ м}^3/\text{ч}$$

Пылесос-ветеран Вихрь-6М даже в своем почтенном возрасте смог создать разрежение 11 800 Па и расход воздуха 70,2 м<sup>3</sup>/ч.

Также мы изучили конструкцию воздушных фильтров – у 7 из 10 моделей автопылесосов установлены HEPA-фильтры.

У самого дешевого пылесоса – Kolner – натянут кусочек фильтровальной ткани, а у пылесоса Simbo на пластиковый воздухозаборник мотора натянут



мешочек из фильтровальной ткани. Неприятно удивил самый дорогой из купленных нами образцов – Daewoo: его цилиндрический поролоновый фильтр привязан веревочкой к корпусу по принципу «дерни за веревочку – фильтр отвяжется». Больше фильтрующих элементов у данного пылесоса мы не нашли, а значит он будет наихудшим по качеству задерживания мелких частиц.



После снятия вакуумной и расходной характеристик мы испытывали пылесосы холодом и жарой.

Вначале каждый пылесос замораживался до  $-30$  °С: проводилась оценка морозостойкости, в том числе изоляции провода питания. Аккумуляторные пылесосы оказались полностью неработоспособными на холоде: после заморозки ни один из них не смог запуститься.

У пылесосов Stvol, Kolner, ZDK изоляция провода оказалась неморозостойкой – треснула при попытке изгиба.

Затем пылесосы нагревались до  $+60$  °С и снова проверялись на работоспособность. Все пылесосы прошли данный этап без замечаний, кроме Alca: его носик-пылесборник от нагрева стал мягким, но форму не потерял.

Последним этапом теста мы запустили ресурсные испытания пылесосов, чтобы узнать, сколько часов они смогут отработать. На сетевые пылесосы подавали постоянное напряжение 14,2 В. У аккумуляторных замеряли время работы полностью заряженных пылесосов до самоотключения.

Емкости аккумулятора Cartage хватило только на 6,5 минуты, Goodyear – на 16,5 минуты.

Пылесос Alca сгорел после 8 минут работы, Kolner – через 4 часа 20 минут, Daewoo – через 10 часов 18 минут, Skyway – через 12 часов 49 минут.

После 24 часов суммарной наработки работоспособными остались пылесосы ZDK, Sinbo, Stvol, Airline.

Модель	Макс сила тока, А	Расход, м <sup>3</sup> /ч	Разрежение, Па	Масса без насадок, кг	Длина провода, м	Время наработки
Kolner	8	28,08	2610	0,39	2,75	4 ч 20 мин
Cartage	–	25,27	2650	0,36	–	6,5 мин (разряд)
Alca	7,6	18,25	2650	0,355	3,0	8 мин
Daewoo	10	25,27	3400	0,685	3,75	10 ч 18 мин
Skyway	9,3	42,12	6500	0,495	2,8	12 ч 49 мин
ZDK	9,2	35,1	4250	0,625	4,35	> 24 ч
Sinbo	5	29,48	2500	0,755	4,88	> 24 ч
Goodyear	–	9,83	4600	0,35	–	16,5 мин (разряд)
Stvol	8,7	46,33	7800	0,915	4,3	> 24 ч
Airline	12	42,12	4400	0,785	4,1	> 24 ч

## Итоги теста

### Не рекомендуем к покупке

**Kolner KAVC12/60.** Хотя это и самый дешевый пылесос в нашем тесте, обладающий ресурсом работы 4,5 часа, тем не менее к покупке мы его рекомендовать не можем: сила всасывания у него одна из самых слабых, провод коротковат, а изоляция — хрупкая на морозе.

**Alca 229000.** Цена этого аппарата слишком высока, учитывая ресурс работы на уровне 10 минут. К тому же у этого образца самый низкий расход воздуха среди сетевых пылесосов, низкое создаваемое разрежение и коротковатый провод.

**Daewoo DAVC150.** Самая высокая цена при самом дешевом поролоновом фильтре, который зафиксирован веревочкой. Разрежение немного лучше, чем у самого дешевого пылесоса, а расход — и того ниже. При этом потребление тока самое высокое, а ресурс составляет всего 10 часов работы.

**Cartage Turbo 5179734.** Купленный нами образец при полностью заряженном аккумуляторе (он заряжался 16 часов) способен проработать всего 6,5 минуты — аппарат годится только для точечной уборки:

P. S.

Для наибольшего удобства при уборке рекомендуем выбирать пылесосы с наибольшей длиной провода, шлангом-удлинителем и щелевой насадкой, а также наибольшими параметрами расхода и разрежения. При уборке с помощью автопылесоса двигатель автомобиля лучше завести — это улучшит параметры всасывания пылесоса и не оставит машину с разряженным аккумулятором. При наличии в гараже электросети на 220 В лучше воспользоваться обычным бытовым пылесосом — это сильно ускорит уборку и будет гораздо экологичнее.

например, одного сиденья. Сила всасывания и расход — на уровне самых дешевых сетевых пылесосов, к тому же аккумулятор слишком уж «мерзнет» на морозе.

### Сгодятся при учете некоторых недостатков

**Sinbo 60 BK SIN-SVC-3460-BK.** Аппарат турецкого производства обладает достойным ресурсом, но сила всасывания у него явно невелика.

**Goodyear GY-VC-03 GY000193.** Пылесос с очень маленьким расходом воздуха, при этом создаваемое разрежение достойное. Полного заряда хватит на 16,5 минуты работы. В морозы бесполезен: замерзает аккумулятор. Рекомендуем только для локальной очистки салона в тепле.

### Можно рекомендовать, но недочеты есть

**Skyway Торнадо S10801005.** Второй по расходу и силе всасывания пылесос с невысокой ценой, но с одним из самых коротких проводов и довольно массивным корпусом. Ресурс — почти 13 часов работы.

### Рекомендуем к покупке

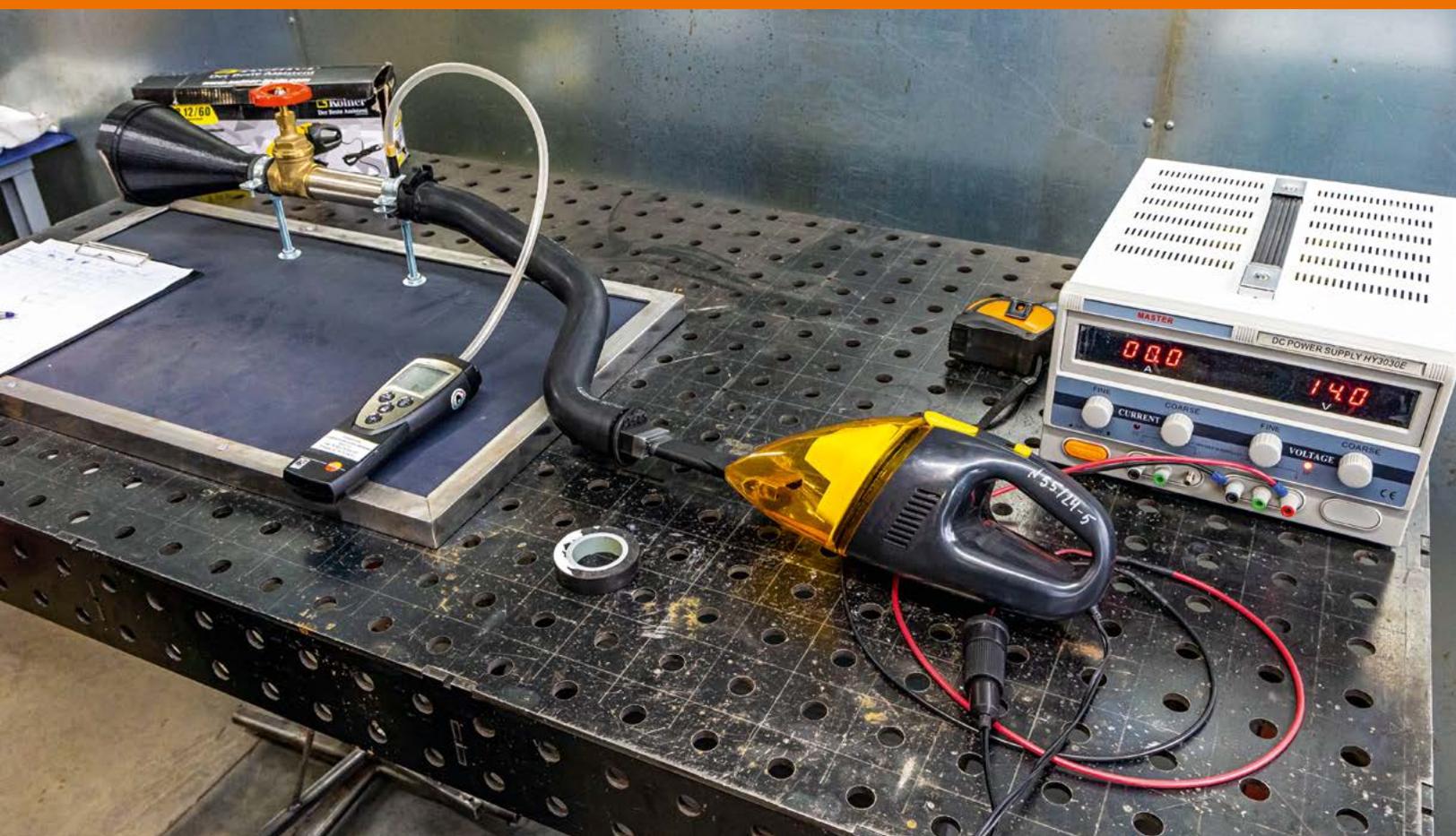
**Stvol SPS120.** Самый производительный и имеющий наибольшую силу всасывания из испытанных образцов. При этом он имеет наибольший вес (с насадками выходит около 1 кг), а также неморозостойкую изоляцию провода. Ресурс работы — более суток.

**Airline Cyclone Turbo.** Пылесос с большим ресурсом и высоким расходом воздуха (2-е место), разрежение среднее (4-е место). Отдельно отметим, что производитель оказывает послепродажную поддержку продукта. Для данного пылесоса дополнительно можно приобрести сменные фильтры.

**ZDK Car Cleaner V02.** Пылесос, обладающий высоким ресурсом и имеющий средние и ровные характеристики — ни одного провального результата в нашем тесте.

### Вне зачета

**Вихрь-6М.** Несмотря на возраст, этот пылесос обеспечил самые высокие показатели по расходу и разрежению, однако в то же время он довольно шумный, громоздкий и тяжелый.



Выбрать



CR

CR

CARVILLE RACING

SPORT FS300



ADVANCED FULL  
SYNTHETIC ENGINE OIL  
PAO

5W-50

ACEA A3/B4; API SN/CF

MB 229.3

PORSCHE A40

4Le



# CR

CARVILLE RACING



**ВЫБОР ЧЕМПИОНОВ**  
**МОТОРНЫЕ МАСЛА CARVILLE RACING**

# Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Вадим Аскарков



**7 лет** понадобилось Эсапекке Лаппи, чтобы одержать свою вторую победу в WRC на этапе в Швеции ■



**В 4 млрд евро** может обойтись Liberty Media сделка по покупке контрольного пакета акций серии MotoGP ■



**15-м** пришел к финишу гонки в Катаре Даниил Квят в своей дебютной гонке за Lamborghini в серии FIA WEC ■



**Нассер Аль-Аттия** выиграл этап чемпионата мира по ралли-рейдам Desert Challenge в Абу-Даби ■



Команда **Льюиса Хэмилтона X44** не примет участие в новом сезоне серии гонок на электровнедорожниках Extreme E ■



Гиперкары **Porsche** завоевали первые три места в гонке «1812 км Катара», ставшей первым этапом серии FIA WEC 2024 ■

## РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВОЙ ГОНКИ «ФОРМУЛЫ-1» СЕЗОНА-2024 В БАХРЕЙНЕ

1. Макс Ферстаппен (Red Bull) – 57 кругов
2. Серхио Перес (Red Bull) +22,457 с
3. Карлос Сайнс (Ferrari) +25,110 с
4. Шарль Леклер (Ferrari) +39,669 с
5. Джордж Расселл (Mercedes) +46,788 с



## Клим Гаврилов выиграл два первых этапа чемпионата России по ралли

**Экипаж молодого петербургского пилота одержал победу на дебютном этапе в Карелии, а буквально через пару недель его Skoda Fabia стала быстрой на дорогах под Псковом на ралли «Суворов».**

В Карелии Клим Гаврилов и Кирилл Еникеев были лучшими на семи спецучастках из десяти. Однако при этом назвать гонку для Гаврилова «легкой прогулкой» не представляется возможным. На протяжении всей гонки молодой пилот сталкивался с ожесточенным сопротивлением опытных Владимира Васильева и Артура Мурадяна. И это при том, что этап в Карелии пропускал сильнейший раллист России последних лет Денис Ростилев.

Неудивительно, что в такой плотной борьбе лидерство переходило из рук в руки несколько раз. На одном из допов Васильев отыграл у Мурадяна и Гаврилова 20 и 30 секунд соответственно и вырвался в лидеры, но чуть ли не сразу после этого ветеран вылетел с трассы и перестал бороться за победу. Это открыло молодому петербуржцу путь к трем подряд выигранным спецучасткам, которые позволили ему стать лучшим на первом этапе чемпионата России 2024 года.

В зачете N4 за победу боролись отнюдь не фавориты, многие из которых решили пропустить первый этап. В этих условиях первенствовал Александр Осипов, Алексей Украинец закончил гонку вторым, а Александр Михайлов замкнул тройку призеров. В категории R3 Дмитрий Рябов и Илья Бойцев не имели конкурентов в борьбе за победу. Вторым финишировал Александр Донец, третьим – Юрий Аршанский. Зачет R2 довольно легко выиграл опытный Дмитрий Воронов, который по итогу привез всем 45 секунд. Вторым стал Павел Щербаков, а Евгений Сапунов взял бронзу.

Уже в середине февраля в Любытино Новгородской области гонщики прибыли на старт гонки второго этапа чемпионата России – ралли «Суворов». Начало заездов прошло в стиле, схожем с первым этапом сезона. В отсутствие Ростилева за победы вновь боролись петербуржцы Гаврилов и Васильев. Хотя изначально все пилоты сражались в первую очередь с трассой, ведь на дорогах значительно потеплело и покрытие превратилось в череду льда, снега и сухих участков в колее.

Однако такие сложные дорожные условия не привели к сколько-нибудь острой борьбе за победу. Лучше всех к таким дорогам адаптировался Клим Гаврилов, который пришел первым на пяти спецучастках из семи. Таким образом, буквально через пару недель после своей победы на дебютном этапе Клим Гаврилов вновь поднялся на высшую ступень пьедестала почета.

Ожесточенная борьба кипела и в зачете R2. Павел Щербаков и Евгений Сапунов в начале гонки боролись за победу, но уже на втором этапе оба вылетели с трассы. В таких условиях лучше всех выступил экипаж Михаила Кулдова и Николая Никулина на Lada Kalina. Вторым гонку завершил Андрей Олейников, а третьим стал Роман Квасников ■



Владимир Васильев



Клим Гаврилов

## WRC прощается с «гибридами»

**Флагманский зачет чемпионата мира по ралли с 2025 года откажется от гибридных силовых установок и вернется к тяге только от двигателей внутреннего сгорания.**

По замыслу организаторов главной раллийной серии планеты, такие изменения в регламенте помогут значительно сократить расходы, а также привлечь к участию в турнире больше число автопроизводителей.

Самое удивительное в этой истории – то, что переход на гибридные силовые агрегаты, от которых теперь отказываются, произошел совсем недавно, начиная с сезона 2022 года. Очевидно, что задумка себя не оправдала, но при этом машины все равно останутся «дружественными» по отношению к природе: все они будут работать на экологически чистом топливе. Конструктивно всё, что изменится, – машины перестанут оборудовать дополнительным электродвигателем на 100 кВт, что сделает их значительно более легкими.

Однако это не все нововведения, которые должны сделать участие в WRC более доступным. С 2026 года все машины должны быть построены на едином монококе, что значительно снизит затраты. Ограничат и максимальную мощность машин (до 330 л.с.), и стоимость (до 400 тыс. евро). Отметим, что нынешние раллийные болиды стоят больше миллиона евро. Несмотря на отказ от «гибридов», FIA планирует продолжать «зеленую повестку», и в скором времени в мировом ралли должна появиться специальная «электрическая категория» ■



# «Северный Лес 2024»



## Сходы фаворитов и четвертая победа Гадасина



Роман Зубко

В этом году, как и в прошлом, и в позапрошлом, баха «Северный Лес» по понятным причинам проходила не в международном, а во всероссийском статусе — ранее, напомним, гонка входила в календарь Кубка мира FIA по бахам. И, как рассказала «Движку» руководитель гонки Ольга Сивачева, из года в год подобного рода формальное понижение статуса соревнования не приводит ни к сокраще-

нию зрительского интереса, ни к снижению остроты борьбы на спецучастках.

Более того, вполне возможно, что введенные в отношении российских спортсменов ограничения на выступления на международных соревнованиях привели как раз к росту конкуренции в отечественных гоночных сериях. Поскольку многие наши соотечественники, весьма активно выступавшие в прежние годы за рубежом, теперь все чаще заявляются на соревнования, которые проходят в России. На «Северный Лес 2024», к примеру, вновь, как и в предыдущие два года, приехали именитые российские участники ралли «Дакар» Сергей Карякин и Анастасия Нифонтова, заявившиеся на гонку в категории Т3 (мотовездеходы).

Главный фаворит предыдущих лет — четырехкратный победитель «Северного Леса» Владимир

Васильев — в нынешней гонке участия не принимал, так как в этом году он проводит сезон в чемпионате России по классическому ралли. В его отсутствие старую гвардию в списке участников бахи представляли Руслан Мисиков, выигравший ее ровно 20 лет назад, и трехкратный победитель «Северного Леса» Борис Гадасин, уже много лет выступающий в ралли-рейдах на технике собственной конструкции. Именно между ними и развернулась основная борьба за победу в абсолютном зачете, а разного рода инциденты, определившие финальную расстановку сил, происходили в итоге даже на последних спецучастках.

Сергей Карякин, например, выигравший предпоследний доп, ошибся на заключительном спецучастке, слишком широко вышел из очередного поворота, провалился в глубокий снег

Во второй уикенд февраля в Приозерском районе Ленинградской области прошла снежно-ледовая баха «Россия — Северный Лес 2024», традиционно открывавшая сезон в чемпионате России по ралли-рейдам. В нынешнем году в списке допущенных на старт участников не было четырехкратного победителя гонки в абсолютном зачете, зато был пилот, выигравший ее 20 лет назад! А выиграл баху образца 2024 года еще один ветеран российских ралли-рейдов, одержавший на «Северном Лесе» свою четвертую победу. Все подробности о перипетиях борьбы и итогах гонки — в материале «Движка».

и «уронил» свой мотовездеход на бок. Выбраться из снежного плена Сергей и его штурман Витторио Соверина смогли, но из-за потери времени упустили шансы не только на победу, но и на попадание в призовую тройку.

Днем раньше еще более серьезные неприятности выпали на долю экипажа Анастасии Нифонтовой и Екатерины Жадановой, выступавших на мотовездеходе Can-Am Maverick за команду GAZ Raid Sport. После неудачного подброса прямо в повороте их машина вылетела с трассы в заросли деревьев. По словам Анастасии, удар был таким, что у мотовездехода оказались загнуты рычаги подвески, сломан поворотный кулак и оторвано правое переднее колесо.

В тот же день из числа претендентов на победу выбыл Руслан



Экипаж Бориса Гадасина и Дмитрия Кожухова





Экипаж Дмитрия Черкесова  
и Владимира Простакова



Мисиков, автомобиль которого перевернулся во время прохождения одного из спецучастков. Кроме того, из-за поломки сошел экипаж Александра Мироненко и Андрея Мокеева, помогавший Анастасии Нифонтовой убрать с трассы частично перегороживший ее разбитый мотовездеход.

В результате всех этих передраг на призовой подиум поднялись экипажи, ехавшие не просто быстро, но прежде всего стабильно. Лучшее время по итогам всех восьми спецучастков гонки показал экипаж Бориса Гадасина и Дмитрия Кожухова из команды G-Force Motorsport. Для петербургского пилота и конструктора гоночных автомобилей эта победа в абсолютном зачете на «Северном Лесе» стала четвертой в карьере. Столько же, напомним, на счету другого известного в мире ралли-рейдов петербуржца Владимира Васильева.

Второе место в итоговой классификации бахи в «абсолюте» с отставанием от лидеров всего в 21 секунду занял экипаж



Алексей Игнатов и Евгений Павлов

Алексея Черкесова и Артема Шевелева на мотовездеходе Can-Am Maverick. Замкнули тройку призеров Дмитрий Черкесов и Владимир Простаков, также выступавшие на SSV марки Can-Am.

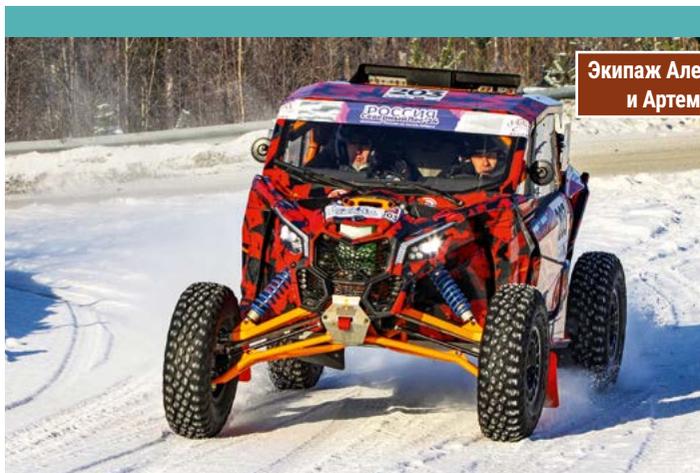
Призовой подиум «Северного Леса», таким образом, вновь, как и год назад, оказался оккупиро-

ван спортсменами на мотовездеходах. Лучшими в классе автомобилей стали Алексей Игнатов и Евгений Павлов, выступавшие на «ГАЗели Next» в категории Raid за команду GAZ Raid Sport. В категории T2 первенствовали Вадим Новиков и Дмитрий Рыбин на УАЗ «Патриот», опередившие экипажи

Леонида Петрова и Антона Мельникова на Toyota LC200.

В рамках «Северного Леса 2024» впервые в истории бахи проходили соревнования среди мотоциклистов в дисциплине «кросс-кантри» в статусе чемпионата Санкт-Петербурга по мотоциклетному спорту. Мотогонщики преодолели маршрут общей протяженностью свыше 90 км, около 86 км из которых пришлось на спецучастки. Победителем этих соревнований стал Расул Шамиунов из команды «Пилот-Мото» на Husqvarna FE450, вторым с отставанием в 35 секунд был Сергей Чулочников (команда «Аврора»; TM EN-300), третье время показал Алексей Кричевский (команда Mandush) на KTM 450 EXC-f.

В заключение напомним, что второй этап чемпионата России по ралли-рейдам в сезоне-2024 (баха «Золото Кагана») пройдет 19–23 апреля в Астраханской области.



Экипаж Алексея Черкесова  
и Артема Шевелева





# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для грузового транспорта

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



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



# START VOLT

## КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



100%-й контроль  
качества



Индивидуальный технический  
паспорт в комплекте



Расширенная  
гарантия

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

БОЛЬШЕ ИНФОРМАЦИИ  
О ПРОДУКЦИИ НА САЙТЕ



# Тормозные диски и колодки TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ



# ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ  
ЗНАЧЕНИЕ

тормозной путь

# 3 600 000

метров для каждого диска  
(~в условиях городской эксплуатации)



Эффективное торможение  
при любых дорожных  
условиях



Стабильно высокий  
ресурс работы тормозной  
пары (более 30 000 км)



Подходят для любого  
стиля вождения



TRIALLI.RU