4 680295 297567

октябрь 2024 • #132

Движок

про автомобили в деталях

РЕМОНТИРУЕМ Honda Accord VIII

46

Новинки и тренды. Часть 1

MIMS Automobility Moscow 2024

34

ТЕСТ ДРАЙВ

РАЗРУШИТЕЛЬ ЛЕГЕНД

Тест-драйв Geely Preface

20

40
Миллион циклов без остановки!

1.000.000

Ресурсный тест амортизаторов для Renault Logan

50
«Только не Китай!»

Обзор зимних шин сезона 2024/25

56
«Порвем всех!»

Тестируем ремни крепления груза

КАЧЕСТВО ПРОВЕРЯЕМ РАССТОЯНИЕМ

TRIALLI

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АВТОКОМПОНЕНТЫ

Амортизаторы TRIALLI — качественные детали, произведенные на современном автоматизированном производстве, доказавшие свою надежность. Проверено на дорогах России.

TRIALLI.RU

METEOR

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ METEOR

Верный выбор в различных условиях

Гарантия производителя 24 месяца

Движок
про автомобили в деталях

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Силков Константин Валентинович

Главный редактор:
Зубко Роман Юрьевич

Обозреватели:
Вадим Аскаров
Алина Болдырева

Менеджер по рекламе:
Владислав Белов

Дизайн журнала, сайта, видео:
Владимир Мироненко

Сайт журнала:
dvizhok.su

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

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

Подписано в печать 10.10.2024 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется
БЕСПЛАТНО

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

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов.

16+

Еще раз про Вьетнам

Компания Geely Auto объявила о планах по строительству завода во Вьетнаме. Причем речь идет не просто об отверточной сборке, а о создании также локальной цепочки поставок для обеспечения работы предприятия. Кроме того, Geely построит во Вьетнаме собственный центр исследований и разработок. Что может привлечь крупного автопроизводителя из Поднебесной, ставшего уже международным холдингом, в небольшой южноазиатской стране?

Чем привлекательна эта страна для автопроизводителей?

На первый взгляд речь не идет о каком-то производственном хабе, продукция которого способна буквально наводнить рынки ключевых для Geely стран. Производственная мощность вьетнамского предприятия составит 75 тыс. автомобилей в год, сумма инвестиций — около 168 млн долларов США. Причем Geely Auto вложит в проект 36% от этой суммы; оставшуюся часть инвестирует местный партнер китайского холдинга — базирующаяся в Ханое компания Tasco.

Geely, надо сказать, далеко не первый крупный автопроизводитель из числа тех, кто за последние несколько лет заявлял о своем интересе к вьетнамскому рынку и инвестировал в создание собственных предприятий в стране. В 2022 году, например, о предстоящем запуске производства нескольких своих моделей во Вьетнаме объявили в BMW. В нынешнем году в стране стартовал выпуск двух моделей Skoda, построенных на платформе MQB-A0: кроссовера Kushaq и седана Slavia. Свои заводы на территории Вьетнама имеют крупные японские производители (Toyota, Mitsubishi, Mazda), а также корейская Kia.

Не менее активны на вьетнамском рынке крупные мировые производители и поставщики автокомпонентов. В одном только 2019 году в стране заработали предприятия таких концернов, как корейский CTR, а также немецкие ZF и Schaeffler.

При этом сам по себе авторынок Вьетнама невелик: в 2022 году там было продано чуть более 280 тыс. новых автомобилей. Однако в руководстве ряда компаний-автопроизводителей видят в этой стране весьма серьезный потенциал для будущего роста. В «Шкоде», например, ранее отмечали, что во Вьетнаме сейчас насчитывается около 100 млн жителей, при этом показатель автомобилизации — всего 34 машины на 1000 человек. То есть насыщение этого рынка произойдет нескоро, и есть возможность заранее «застолбить» неплохие позиции в расчете на будущий рост.

Между тем у Geely в организации производства во Вьетнаме есть особый интерес. По информации «Движка», компания намерена всерьез и надолго закрепиться на европейском рынке, причем в перспективном сегменте электромобилей. Однако в руководстве ЕС уже объявили о предстоящем введении запретительных импортных пошлин на «электрички» китайского производства. В условиях прогнозируемой многими аналитиками торговой войны Евросоюза с Китаем завод на нейтральной территории придется очень даже кстати!

Но главный аргумент в пользу организации производства во Вьетнаме не только для Geely, но и для других крупных производителей автомобилей и автокомпонентов — то, что между ЕС и Вьетнамом уже подписано соглашение о свободной торговле. В соответствии с ним к 2030 году страны снимут большинство таможенных пошлин и административных барьеров в экономическом взаимодействии. И это будет означать, что в следующем десятилетии не только вьетнамцы смогут ездить на автомобилях европейских брендов, не переплачивая за них втридорога, но и в Европу начнут приходить машины вьетнамской сборки, не облагаемые никакими пошлинами.

В общем, Geely, судя по всему, не мытьем, так катаньем пробьется-таки на европейский рынок, а в Юго-Восточной Азии, похоже, формируется новая точка будущего экономического роста. В списке «азиатских тигров» определенно появится еще одна страна!

START VOLT

ГЕНЕРАТОРЫ
СТАРТЕРЫ
АВТОЭЛЕКТРИКА

100%-й контроль качества

Индивидуальный технический паспорт в комплекте

Расширенная гарантия

БОЛЬШЕ ИНФОРМАЦИИ О ПРОДУКЦИИ НА САЙТЕ

STARTVOLT.COM

Aftermarket Forum Auto3N
Российский рынок автозапчастей и компонентов в 2024 году
14

Разрушитель легенд
Тест-драйв Geely Preface
20

Правда и мифы о надежности чистокровных «японцев»
Ремонтируем Honda Accord VIII
46

«Только не Китай!»
Обзор зимних шин сезона 2024/25
50

«Порвем всех!»
Тестируем ремни крепления груза
56

Автобизнес

8 **Новости**

12 **«Мы хотим, чтобы отрасль менялась к лучшему!»**
Татьяна Овчинникова, FIT Service

14 **Aftermarket Forum Auto3N**
Российский рынок автозапчастей и компонентов в 2024 году

Автомобили

16 **Новости**

20 **Разрушитель легенд**
Тест-драйв Geely Preface

Автокомпоненты

24 **Новости**

32 **Надежны ли «китайцы»?**
Выясняем на примере карданного вала Geely Tugella

34 **MIMS Automobility Moscow 2024**
Что нового представили производители
и поставщики запчастей. Часть 1

40 **Миллион циклов без остановки!**
Ресурсный тест амортизаторов для Renault Logan

46 **Правда и мифы о надежности чистокровных «японцев»**
Ремонтируем Honda Accord VIII

50 **«Только не Китай!»**
Обзор зимних шин сезона 2024/25

Автоаксессуары

54 **Новости**

56 **«Порвем всех!»**
Тестируем ремни крепления груза

Автоспорт

62 **Мировой автоспорт:**
новости, цифры, факты, герои месяца

ГЛАВНАЯ ПРЕМИЯ В МИРЕ АВТОКОМПОНЕНТОВ

"ПОСТАВЩИК ГОДА"

Больше 30 тестов компонентов в 8 товарных группах:

МАСЛА • СВЕЧИ • ПОДВЕСКА • ЭЛЕКТРИКА • И МНОГОЕ ДРУГОЕ

Победители определяются только по итогам лабораторных и ресурсных тестов.

Торжественное награждение победителей в мае 2025 года в Москве!

LUZAR
детали системы охлаждения

Российский лидер

Производим автомобильные запчасти на 97% актуального автопарка

- Разработано инженерами
- Рекомендовано профессионалами
- Используют умные автомобилисты

Выбери на **luzar.ru**

Рекомендуем использовать высокоэффективный хладагент Carville Racing

Российский автопром получит в 2025 году вдвое больше субсидий, чем в 2024-м

Правительство РФ компенсирует отечественным и работающим в нашей стране зарубежным автопроизводителям рост ставок утильсбора за счет увеличения промышленных субсидий.

Как сообщает газета «Ведомости» со ссылкой на данные из пояснительной записки к проекту бюджета, внесенному в Госдуму 30 сентября, субсидии российским автозаводам в будущем году вырастут более чем вдвое.

Отечественные и зарубежные производители колесных транспортных средств, шасси и прицепов к ним получат в 2025 году из российского бюджета в общей сложности 818,9 млрд рублей. В текущем году, для сравнения, в бюджет на эти цели заложено 350,4 млрд рублей.

На последующие годы правительством запланирован дальнейший рост расходов на субсидии автопроизводителям. В 2026 году им выплатят в общей сложности 1,14 трлн рублей, в 2027-м — 1,38 трлн.

С 1 октября, как уже сообщал «Движок», вступило в силу постановление Правительства РФ, предусматривающее поэтапную индексацию ставок утильсбора на автомобили до 2030 года. Базовая ставка не изменилась и составляет 20 тыс. рублей. Вместе с тем значительно повысились коэффициенты, зависящие от типа и объема двигателя, возраста автомобиля. Индексация коснулась легковых, легких коммерческих и грузовых машин, автобусов, прицепов и некоторых видов дорожно-строительной техники ■

«Севергрупп» приобрела шинный и автокомпонентный бизнес S8 Capital

Компания «Севергрупп», управляющая инвестициями и рядом активов в интересах Алексея Мордашова, приобрела у S8 Capital Армена Саркисяна группу компаний «Кордиант».

Право собственности на новые активы «Севергрупп» получила 1 октября нынешнего года, сообщает «Интерфакс». Соответствующая сделка одобрена антимонопольными органами РФ; ее стоимость, равно как и условия, официально не раскрываются.

Компания г-на Мордашова, как уточняет агентство, стала владельцем одного из крупнейших в России производителей шин и получила права на все бренды ГК «Кордиант»: Cordiant, Tunga, Torero, Gislaved, Cordiant Professional и Tyrex. В собственность компании перешли такие предприятия по производству шин, как АО «Кордиант» в Ярославле и Омске, а также бывшие заводы Continental в Калужской области и Bridgestone в Ульяновской области. Кроме того, «Севергрупп» теперь владеет активами (и брендами) в сфере производства автокомпонентов, термотехники и электроинструментов: «Метеор Авто», «Метеор Термо» и «Метеор Тех».

«Севергрупп» видит в настоящее время «потенциал для развития на рынке шин и автокомпонентов», отмечает «Интерфакс» со ссылкой на сообщение компании ■

В АЕБ прогнозируют снижение динамики роста авторынка РФ

Российский авторынок приближается к ограничению потенциала дальнейшего роста; положительная динамика в ближайшее время может сохраниться, но темпы роста продаж снизятся.

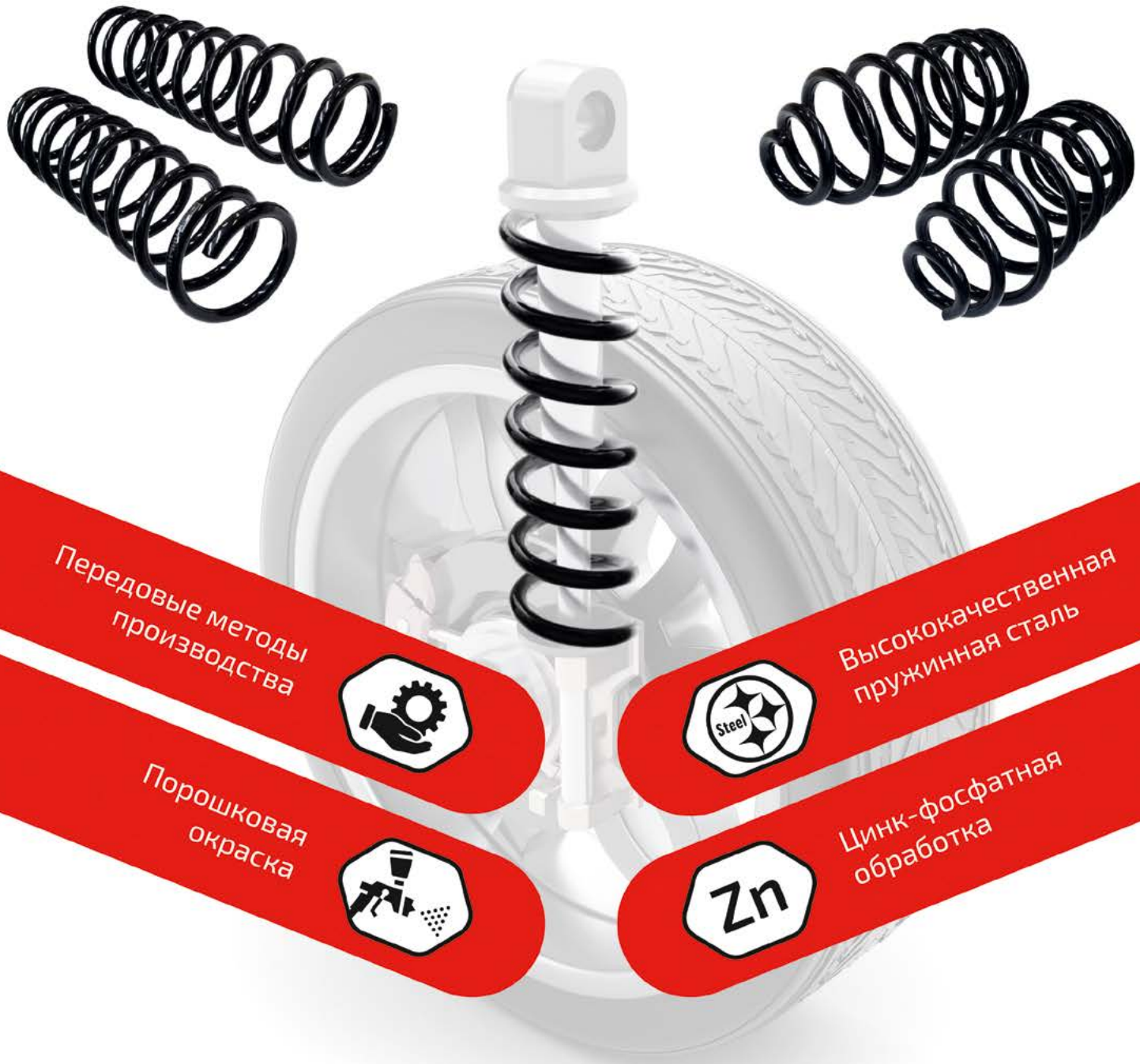
Об этом заявил председатель Комитета автопроизводителей АЕБ Алексей Калицев, комментируя результаты продаж новых автомобилей в РФ по итогам сентября и трех кварталов текущего года. «Вслед за рекордным августом последовал очень успешный сентябрь, который существенно превзошел показатели прошлого года», — сообщил г-н Калицев. Он отметил также, что рекорды продаж не в последнюю очередь были связаны с ожиданиями роста цен на новые машины в связи с повышением ставок утилизационного сбора.

«Это может свидетельствовать о том, что мы приближаемся к ограничению потенциала роста рынка из-за снижения покупательской способности и удовлетворения отложенного спроса со стороны потребителей. Скорее всего, в ближайшие месяцы положительная динамика сохранится, но уже не будет такой стремительной», — прогнозирует председатель профильного комитета АЕБ.

По мнению А. Калицева, по итогам 2024 года в целом продажи на российском рынке новых автомобилей, вероятно, окажутся выше предыдущих прогнозов ассоциации. Что же касается дальнейших перспектив рынка, то для его развития «потребуется поддержка спроса и локального производства со стороны государства», считает глава Комитета автопроизводителей АЕБ.

По данным АЕБ, в сентябре продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей на российском рынке достигли уровня 151 491 единиц — на 32,9% больше, чем в сентябре 2023 года. По итогам 9 месяцев текущего года в РФ было продано более 1,2 млн легковых машин и LCV (+57,6% по сравнению с аналогичным периодом 2023 года) ■

FEBEST
AUTO PARTS



Передовые методы производства

Высококачественная пружинная сталь

Порошковая окраска

Цинк-фосфатная обработка

Гарантия - 3 года

БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОБЕГА

www.febest.de

«Автозавод Санкт-Петербург» отзовет почти 1,9 тыс. автомобилей Xcite

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии («Росстандарт») согласовало «Автозаводу Санкт-Петербург» программу отзыва с российского рынка 1858 автомобилей бренда Xcite.

Под отзывную кампанию попали кроссоверы Xcite X-Cross 7, выпущенные с начала ноября 2023 года по начало июня 2024-го, сообщает пресс-служа ведомства. Причиной для отзыва 1150 машин стали возможные дефекты в работе микрофона системы «ЭРА-ГЛОНАСС», из-за чего на автомобилях будет отсутствовать двусторонняя голосовая связь с экстренными службами.

В рамках кампании на всех транспортных средствах проверят работоспособность микрофона. При обнаружении неисправности будет произведено «необходимое ремонтное воздействие»: корректное подключение микрофона или установка в случае его отсутствия.

Еще 708 кроссоверов Xcite X-Cross 7 отзываются из-за возможного повреждения провода датчика скорости переднего левого и переднего правого колеса. По этой причине может произойти отказ или некорректная работа систем, работающих с данными, считываемыми с датчика скорости, таких как ABS, ESP, EBD, TCS, HHC, HBA, DTC и RMI. У отозванных машин проверят наличие повреждения провода датчиков скорости. В случае обнаружения неисправности будет произведена замена детали. Как уточняют в ведомстве, все работы будут выполнены бесплатно для автовладельцев.

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

ЕС введет пошлины на китайские «электрички» на пять лет

Предложение Еврокомиссии о введении импортных пошлин на электромобили китайского производства получило необходимую поддержку со стороны стран — членов Евросоюза.

Решение представляет собой «еще один шаг к завершению антидемпингового расследования», говорится в официальном сообщении Еврокомиссии. Максимальный размер пошлин будет доходить до 45%; действовать они будут в течение пяти лет, сообщает Bloomberg. Их введение может привести к усилению напряженности в торговых взаимоотношениях Китая и ЕС, отмечает также агентство.

В частности, Пекин уже заявил, что отрицает обвинения со стороны Еврокомиссии в государственном субсидировании отрасли по производству электромобилей и пригрозил ответными мерами в автомобильном, авиационном и сельскохозяйственном секторах.

Против введения пошлин ранее высказывалось большинство крупных европейских автопроизводителей, включая BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen Group и альянс Stellantis, а также представители таких стран, как Германия, Испания и Венгрия. За ограничения, по информации Reuters, голосовали, в частности, Франция, Греция, Италия и Польша.

Вместе с тем «ЕС и Китай продолжают напряженно работать над поиском альтернативного решения, которое должно быть полностью совместимым с ВТО, адекватным для решения проблемы пагубного субсидирования, установленного расследованием Комиссии, контролируемым и подлежащим исполнению», отмечается также в сообщении Еврокомиссии ■

Schaeffler завершил процесс поглощения Vitesco

Концерн Schaeffler AG объявил об успешном завершении процесса слияния с компанией Vitesco Technologies.

Решение о слиянии вступило в силу 1 октября нынешнего года после внесения соответствующей записи в торговый реестр, сообщает пресс-служба немецкого концерна.

Завершена также конвертация акций Schaeffler и Vitesco Technologies в бумаги объединенной компании. Как уточняют в концерне, акционеры Vitesco получили 11,4 вновь выпущенных акций Schaeffler за каждую бумагу предыдущего образца. Прежние неголосующие обыкновенные акции Schaeffler обменены на новые обыкновенные с полным правом голоса в соотношении 1:1.

В дальнейшем все акционеры Schaeffler будут владеть обыкновенными акциями с полным правом голоса, отмечается в сообщении концерна. Торги новыми акциями Schaeffler возобновились на Франкфуртской фондовой бирже 2 октября. Концерн, таким образом, полностью завершит процесс слияния с Vitesco в четвертом квартале 2024 года, как было заявлено изначально.

Объединенная компания будет называться Schaeffler Group, ее штаб-квартира останется в немецком Херцогенаурахе. Количество сотрудников составит около 120 тыс. человек, работать они будут на 250 площадках и свыше 100 заводах по всему миру.

Ожидается, что годовой объем продаж Schaeffler после слияния с Vitesco Technologies составит около 25 млрд евро. В концерне рассчитывают также, что влияние сделки на показатель EBIT составит 600 млн евро в год и «будет полностью достигнуто в 2029 году» ■

МАСЛО EUROREPAR
МИРОВОЕ КАЧЕСТВО,
ДОСТУПНАЯ ЦЕНА

- **УНИКАЛЬНАЯ ФОРМУЛА**
- **СООТВЕТСТВИЯ БОЛЬШИНСТВА АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ**
- **ПОДХОДИТ НА 9 АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ 10**

ЗНАК ДОВЕРИЯ

EUROREPAR

SERVICE-EUROREPAR.RU

СЛУШАЙТЕ ПОДКАСТ «РУЛИ И ПЕДАЛИ» ОТ EUROREPAR!

Мы хотим, чтобы отрасль менялась к лучшему!

Татьяна Овчинникова, FIT Service

Роман Зубко

Как изменилась за последние два — два с половиной года сфера послепродажного обслуживания автомобилей в России? Насколько серьезна проблема контрафакта на российском рынке запчастей, как в нынешней ситуации могут обезопасить себя СТО и как контролируется качество деталей, поступающих на рынок? Каковы дальнейшие перспективы отрасли и какие основные проблемы беспокоят ее участников? Об этом и многом другом «Движку» рассказала на полях выставки MIMS Automobility Moscow 2024 директор сети СТО FIT Service Татьяна Овчинникова.

Татьяна, с чем в нынешнем году приехала сеть FIT Service на MIMS Automobility Moscow и какие продукты и решения вы представляете на нынешней выставке?

— К этой выставке мы с командой готовились почти полгода и приехали на MIMS 2024 с тремя продуктами. Один из них — ключевой для нас — это франшиза FIT Service. Сегодня мы действуем в рамках стратегии «агрессивного захвата» автосервисного рынка. Мы намерены удвоить количество наших СТО в России в течение трех лет: в 2023 году их было 316 и мы хотим, чтобы к середине 2026-го их было 600.

Второй продукт, который мы представили на MIMS 2024, — это наш обучающий центр FIT Lab. Мы единственные в отрасли, кто выходит на рынок со столь масштабными обучающими программами, причем узко специализированными. За последние полтора-два года мы разработали ряд новых программ.

Третий продукт — также уникальный: это обслуживание машин корпоративных «национальных» автопарков. Это актуально для крупных компаний, имеющих большие автопарки, которым хочется сейчас обслуживать и ремонтировать автомобили в режиме «одного окна» полностью удаленно, через специальное приложение. А своими силами им это организовать очень сложно.

Какова сегодня ситуация на российском рынке послепродажного обслуживания автомобилей? Как изменилась эта отрасль за последние два с половиной года? Или, может быть, изменения продолжаются и выводы можно будет делать позже?

— Изменения, действительно, продолжаются, но спрос, как и прежде, рождает предложение. Активный парк автомобилей в России сейчас стареет. Средние пробеги тем не менее не увеличиваются. Наоборот, они даже падают, потому что автовладельцы зачастую стараются меньше ездить, беречь свои автомобили. Проблем в замене старого автомобиля на новый два-три года назад не было, теперь они есть,

Фото: журнал «Движок», пресс-служба сети FIT Service

и владельцы берегут свои нынешние машины. Поэтому если раньше, чтобы привлекать клиентов, мы устраивали различные акции, выполняли определенные процедуры бесплатно, то примерно полтора года назад мы отказались практически от всех акций и скидок.

Сегодня проблем с привлечением клиентов нет, но заметно меняется поведение автовладельцев. Например, происходит трансформация набора услуг в рамках среднего чека. Раньше в чеках были простые услуги, многие приезжали за стандартным ТО. А сегодня приезжают в основном на ремонтные работы, причем крупные. Меняя, например, тормозные колодки, клиенты смотрят и на состояние дисков, поскольку если они зацарапаны, колодки будут быстрее стираться. То есть автовладельцы подходят к обслуживанию и ремонту комплексно, ответственно.

Мы отмечаем, что в чеках сегодня становится все больше нормо-часов, увеличивается доля запасных частей. По сравнению с прошлым годом выручка на одного клиента увеличилась в среднем на 35%. При этом запчасти хоть и подорожали с начала года, но в целом затраты клиентов на них даже снизились, поскольку автовладельцы сегодня довольно активно переходят на более бюджетные детали, — смещение спроса в сегмент low-cost есть, и довольно существенное.

Насколько серьезна сегодня проблема контрафакта на рынке автозапчастей в России и как могут себя обезопасить СТО?

— Проблема эта, действительно, серьезная, и обезопасить себя СТО могут только одним способом: работать с крупными проверенными дистрибьюторами. На нашем рынке есть несколько сильных игроков, и ни один из них не будет работать по каким-то серым схемам, потому что репутация для них очень важна.

При этом если два — два с половиной назад, когда из России

ушли крупные международные бренды запчастей, на рынке возник дефицит и дистрибьюторы вынужденно подняли цены, то сейчас на рынке, наоборот, профицит. Поэтому дистрибьюторы, наблюдая за текущей ситуацией, цены снижают: сейчас нет такого, что у кого-то цены на запчасти заоблачные — все в рынке.

Главная же проблема сегодня — это отсутствие контроля качества: ни внутреннего (за тем, что производится внутри страны), ни внешнего (за тем, что импортируется). И только сам дистрибьютор, который заказывает товар на заводах и принимает каждую партию, несет эту ответственность. Знаю, что крупнейшие дистрибьюторы внедряют собственные системы контроля и методы борьбы с подделками. Но как только автовладелец или СТО покупает запчасти у какого-то мелкого непроверенного поставщика или на маркетплейсе, никакой ответственности нет вовсе. Вероятность нарваться

Татьяна Овчинникова, директор сети СТО FIT Service

на низкое качество здесь очень высокая.

Если же смотреть на эту проблему шире, то, когда мне говорят, что я, мол, лучше куплю там, где дешевле, я отвечаю: «Вы ставите под угрозу жизни людей, которые ездят на той машине, которую вы ремонтируете!» Именно в этом — главная опасность контрафакта.

Наверное, глядя на сегодняшнюю ситуацию, вы лишний раз убеждаетесь в правильности решения не принимать клиентов, приезжающих со своими запчастями…

— Да, конечно! А обсуждалось это в свое время не просто активно — это было какая-то неимоверная «ломка» в индустрии. Такая же, как и семь-восемь лет назад, когда мы сказали, что не будем платить проценты

сотрудникам за услуги, а будем платить только по нормо-часам. Это тоже была трансформация, и длилась она два-три года.

Однако обе эти трансформации в итоге завершились, и в индустрии постепенно признали, что это были правильные решения. В частности, в Союзе автосервисов мне сегодня говорят: «Как хорошо, что вы в свое время эту машину запустили! Мы сейчас тоже отказались от приема клиентов, приезжающих со своими запчастями». То есть среди членов союза сформировался уже своего рода консенсус, что это правильно. Потому что, первое, они снимают с себя риски, второе — зарабатывают деньги. Автосервис может хорошо заработать, только если он продает запасные части. Если он лишь оказывает услуги, то в лучшем случае выручки хватит на то, чтобы выплатить зарплату сотрудникам и оплатить аренду.

И мы продолжим придерживаться наших принципов, поскольку хотим, чтобы наша отрасль менялась к лучшему, а сервис стал для клиентов быстрым, безопасным и во всех смыслах комфортным.

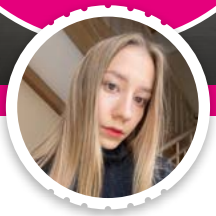
Если говорить о ближайших перспективах, то какие основные проблемы сейчас встают перед отраслью?

— Главная проблема — это изменения в налоговом законодательстве с 2025 года. Причем в наибольшей степени нас, как и других игроков рынка, беспокоит повышение налога на прибыль, а не НДФЛ. При таких изменениях наш бизнес может оказаться в минусовой зоне. Наша экономика рискует посыпаться: все, что создавалось небольшим бизнесом, частными предпринимателями многие годы, может не выжить. У многих владельцев СТО сейчас просто опускаются руки: они не знают, что делать. Поэтому мы вместе с коллегами будем писать обращения во всевозможные инстанции и предлагать другие решения.

ФОРУМ

Российский рынок автозапчастей и компонентов в 2024 году

Aftermarket Forum Auto3N



Алина Болдырева

Портал Auto3N провел онлайн-конференцию Aftermarket Forum 2024 на тему «Анализ рынка автозапчастей в России». О том, как меняется активный автопарк в России в текущих реалиях, как выросли расходы автовладельцев на ТО и ремонт машин и какими критериями они руководствуются при покупке запчастей, рассказал в рамках форума директор по развитию аналитического агентства Index Automotive Павел Лунин. Основные тезисы доклада эксперта — в материале «Движка».

Авторынок и активный автопарк в 2024-м

Продажи новых легковых автомобилей в последние два года по сравнению с предыдущими годами сначала значительно снизились, а после начали постепенно восстанавливаться. Из-за отсутствия достаточного объема продаж автопарк страны стареет. Сейчас средний возраст машин в активном автопарке — 11 лет.

Хотя общая масса зарегистрированных в РФ легковых автомобилей и превышает размер активного автопарка, интерес для профессионалов сферы послепродажного обслуживания представляют потребители, владеющие автомобилями возрастом до 20 лет, которые регулярно посещают СТО и покупают автотовары.

По словам Павла Лунина, для того чтобы устаревающие, утилизируемые, попадающие под списание в результате ДТП или иных ситуаций автомобили эффективно замещались новыми, необходимо, чтобы в год продавалось не менее 1,65 млн новых «легковушек». Эксперт отметил также, что в соответствии с возрастом активного парка в ближайшие два года отрасль столкнется с уменьшением общей массы легковых автомобилей и, в частности, сегмента «молодых» машин возрастом до трех лет.

Прогноз Index Automotive по продажам на 2024 год — порядка 1,5 млн легковых автомобилей без учета легких коммерческих машин (LCV).

Средний пробег — ниже межсервисного интервала

По данным агентства, средний пробег 69% машин в активном автопарке находится сегодня ниже среднего межсервисного интервала (15 тыс. км). Порядка 20% автовладельцев не посещали сервис в течение последних 12 месяцев, что выше уровня 2023 года на два процентных пункта.

Доля водителей, которые не эксплуатируют свой автомобиль в достаточной степени или не готовы нести затраты на сервис, не увеличивается на протяжении последних 12 месяцев в сравнении с 2021 и 2022 годами, что также характеризует относительную стабильность эксплуатации машин.

Понимание средних интервалов пробега по активному автопарку помогает рассчитать ожидаемые визиты на ТО по количеству заездов, покупок и операций. Хотя затраты автовладельцев по сравнению с 2022 годом выросли на 8% в рублях, а рост доходов домохозяйств составил 22%, эксперты, по словам П. Лунина, отмечают тенденцию к стремлению потребителей экономить на ТО и ремонте. В частности, автовладельцы все чаще стараются самостоятельно покупать и менять изнашивающиеся детали, а некоторые переходят в более дешевые сегменты рынка послепродажного обслуживания. Расходы на техническое обслуживание и ремонт машины в 2024 году в среднем составляли 38 775 рублей (без учета стоимости шин).

Где россияне покупают запчасти?

Автовладельцы стали все чаще приобретать детали в интернет-магазинах и на маркетплейсах из-за большого выбора, а также доступной доставки на дом или в пункт выдачи, который у многих находится буквально на первом этаже дома. Не стоит также забывать, что на маркетплейсы вышли и продолжают выходить многие известные марки запчастей.

Фото: журнал «Движок»

Такой тренд на приобретение запчастей может продолжиться, прогнозирует П. Лунин.

Более 90% автовладельцев используют онлайн-покупки для целей, связанных с эксплуатацией автомобиля. Порядка 55% используют онлайн-магазины для сравнения цен на запчасти, а 51% — для подбора запчастей. Еще 58% опрошенных совершали покупку в течение 12 месяцев.

В основном автовладельцы подбирают запчасти через каталог по марке и модели, по VIN-номеру автомобиля и по артикулу товара. Реже всего — с помощью онлайн-консультации специалиста.

Основные критерии при выборе автотоваров в онлайн-магазинах следующие: «бренд, которому я доверяю», «личный опыт эксплуатации» и «цена». Затем идут аргументы «потребительские свойства лучше, чем у других» и «та же марка, что и в прошлый раз». Таким образом, цена хоть и вошла в топ-3 критериев, но не стала самым значимым из них.

Тренд-2024: купил сам — установил на сервисе

Одним из основных трендов текущего года является увеличение доли самостоятельных покупок запчастей с их последующей установкой на СТО. Связано это с тем, что сегодня информация о запчастях, их наличии и распространение через интернет становятся все более доступными. В основном автолюбители обращаются в независимые автосервисы (45%). В сетевые СТО — лишь 9%. Многие в целях экономии выполняют работы самостоятельно.

Главные причины, по которым водители возвращаются в тот или иной автосервис: «доверие к ремонту» (47%), «высокий профессионализм сотрудников» (40%), «возможность привезти свои запчасти» (36%), «возможность прийти в ремзону и ознакомиться с ходом ремонта» (33%), «сервис специализируется на марке моего автомобиля» (30%).

Электромобили — будущее автосервисной отрасли?

Говоря о ближайшем будущем российского рынка запчастей и послепродажного обслуживания автомобилей, Павел Лунин рассказал также о формирующемся тренде на электромобили. При самом оптимистичном сценарии, по его мнению, доля BEV (полностью электрических машин) превысит долю дизельных не ранее 2030 года. Сценарий, при котором доля BEV в автопарке достигнет 6%, возможен при продажах более 1,5 млн новых автомобилей в год и доле BEV свыше 15% с 2027 года. Базовый сценарий предполагает, что при продажах до 1,2 млн машин в год доля BEV превысит 2,2%.

Обновленная Omoda C5 доедет до России к концу осени

Журнал «Движок» узнал сроки начала российских продаж рестайлинговой версии кроссовера Omoda C5.

Обновленный C5 дебютирует на нашем рынке в течение последнего месяца нынешней осени. Об этом корреспонденту «Движка» сообщили в пресс-службе российского представительства Omoda. «Запуск обновленного кроссовера Omoda C5 в России планируется в ноябре», — рассказали нам в пресс-офисе бренда.

Ранее, напомним, в телеграм-канале «Omoda Россия» появилось первое официальное изображение обновленного C5. Судя по той фотографии, рестайлинговый кроссовер получит несколько иное оформление передней части, в частности, изменится радиаторная решетка. О каких-либо нововведениях в технической части официально пока не сообщается.

В «Omoda Россия» отметили также, что более крупный кроссовер C7, российская премьера которого ожидается в 2025 году, будет оформлен в стилистике обновленного «Цэ-пятого» ■

Топовый Tank 700 будет стоить в России более 11 млн рублей

Бренд Tank назвал рублевые цены на новый внедорожник с индексом 700. Автомобиль доступен для предзаказа в комплектациях Premium, Superior и Edition One.

Машины в исполнениях Premium и Superior оценены в 8 899 000 и 9 599 000 рублей соответственно. Стоимость Tank 700 в исполнении Edition One составляет 11 899 000 рублей.

Новинка появится во всех дилерских центрах Tank до конца октября текущего года, сообщает пресс-служба бренда.

Tank 700 в комплектациях Premium и Superior оснащен 3,0-литровым двигателем V6 (354 л. с. и 560 Нм) в паре с 9-ступенчатой автоматической коробкой передач. Автомобиль получил полный привод (Torque-on-Demand), переднюю, заднюю и межосевую блокировки дифференциалов, а также адаптивную пневмоподвеску (в версиях Superior и Edition One).

Tank 700 в исполнении Edition One оборудован гибридной силовой установкой, выполненной по схеме подзаряжаемого гибрида (PHEV). Она состоит из бензинового 3,0-литрового турбомотора V6 мощностью 354 л. с. и электродвигателя, встроенного в коробку передач. Суммарная мощность двух двигателей составляет 422 л. с., а крутящий момент — 800 Нм. Мощность моторов при пиковой отдаче достигает 517 л. с.

Литий-ионная батарея емкостью 37,1 кВт·ч обеспечивает запас хода на электротяге до 100 км. Гибрид разгоняется с 0 до 100 км/ч за 5,9 секунды, его максимальная скорость достигает 190 км/ч. Заявленный средний расход топлива — 10,6 литра на 100 км ■

Skoda разработала электрический кроссовер по цене бензинового

Компания Skoda официально представила компактный электрический кроссовер Elroq по цене бензинового Karoq.

На европейском рынке стартовая цена нового Elroq составит порядка 33 тыс. евро, что сопоставимо со стоимостью бензиновой версии популярного в Европе компактного кроссовера Karoq, ранее продававшегося и в России.

Elroq — третья модель Skoda (после Enyaq и Enyaq Coupe), основанная на модульной электроплатформе MEB от Volkswagen Group. Базовая заднеприводная версия Elroq 50 оснащена одним электродвигателем (125 кВт и 310 Нм) и батареей на 55 кВт·ч. Заявленный запас хода — свыше 370 км. Модификация Elroq 60 оборудована электромотором мощностью 150 кВт и с максимальным крутящим моментом 310 Нм, а также 63-киловаттной батареей. Дальность хода превышает 400 км.

Два самых мощных варианта Elroq предлагаются с батареей емкостью 82 кВт·ч. В Elroq 85 она сочетается с двигателем мощностью 210 кВт и максимальным крутящим моментом 545 Нм. Elroq 85x оснащен дополнительным электродвигателем на передней оси. Заявленный запас хода «85-х» версий — более 560 км. В зависимости от модификации Elroq заряжается от 10 до 80% за 24–28 минут.

В список доступного для машины оснащения входит 13-дюймовый информационно-развлекательный дисплей с функцией SmartLink, кондиционер, камера заднего вида, девять подушек безопасности, современные системы активной и пассивной безопасности, включая Crew Protect Assist и Side Assist. Объем багажного отделения — 470 литров (при сложенных задних сиденьях — 1580 литров).

В продаже на европейском рынке электрокроссовер Skoda Elroq станет доступен с первого квартала 2025 года ■

реклама

GSP ДЕТАЛИ АЛЮМИНИЕВОЙ ПОДВЕСКИ

GSP расширяет ассортимент предлагаемых компонентов подвески за счет деталей изготовленных из алюминия. Широкий ассортимент более 400 позиций включая комплекты подвески для Азиатских, Европейских и Американских автомобилей.

ПРЕИМУЩЕСТВА

- Плавка, экструзия, ковка, термообработка, обработка поверхности, механическая обработка и сборка. От сырья до окончательной сборки, все выполняется в строгом соответствии с сертификатом IATF 16949.
- Выпускаемый ассортимент покрывает 79% европейских автомобилей.
- Использование специального программного обеспечения для анализа процесса ковки и инструментов при обработке рабочих поверхностей, обеспечивает высокое качество продукции.

QUALITY DRIVEN PERFORMANCE

www.gsp-europe.com

Электроуниверсал Lada e-Largus встал на конвейер в Удмуртии

АвтоВАЗ начал выпуск электромобилей Lada e-Largus на производственной площадке «Lada Ижевск».

В семействе электрических «Ларгусов» будут как пассажирские, так и коммерческие универсалы, а также версии разной грузоподъемности с различными батареями, сообщает пресс-служба компании.

Запас хода пассажирского электромобиля будет составлять 420 км, а грузопассажирского — от 320 км в зависимости от модификации.

Lada e-Largus оснащается синхронным электромотором на постоянных магнитах с пиковой мощностью до 120 кВт. Две тяговые литий-ионные батареи расположены в моторном отсеке и под полом кузова (в месте, где у бензиновой версии находится бензобак). Электрическую силовую установку универсала разработала компания «Системы автономной энергии» (входит в ГК «Итэлма») в сотрудничестве с инженерами АвтоВАЗа.

«Батареи разработаны и произведены в России, системы управления и термостатирования — также российские. Электромобиль производится на заводе „Лада Ижевск“ по полному циклу, включающему сварку, окраску кузова и финальную сборку. Уровень локализации Lada e-Largus превышает 50%», — отмечается в сообщении компании.

«До конца текущего года мы планируем произвести несколько десятков автомобилей, а дальнейшие объемы производства будут целиком и полностью зависеть от спроса на электромобили, развития зарядной инфраструктуры в регионах и фокусировки мер государственного стимулирования на поддержке покупателей по-настоящему локализованных электромобилей», — заявил президент АО «АвтоВАЗ» Максим Соколов.

Стоимость базовой комплектации фургона Lada e-Largus с учетом субсидии будет начинаться от 2 990 000 рублей. Более подробно о ценах и комплектациях, а также о старте продаж электромобилей будет объявлено дополнительно ■

В России стартовали продажи кросс-купе Knewstar 001

Бренд Knewstar объявил о начале продаж на российском рынке купе-кроссовера с индексом 001.

Автомобиль доступен для покупки у официальных дилеров в трех комплектациях — Luxury, Flagship и Flagship Sport, сообщает пресс-служба бренда.

Стоимость Knewstar 001 в исполнении Luxury начинается от 3 795 990 рублей, а Flagship — от 4 025 990 рублей. Топовая версия Flagship Sport оценена в 4 125 990 рублей.

Knewstar 001 оснащен 2,0-литровым бензиновым турбомотором. В комплектациях Luxury и Flagship его мощность составляет 200 л. с., а в исполнении Flagship Sport — 238 л. с.

Двигатель агрегатируется с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач с гидротрансформатором. Привод уже в «базе» — автоматически подключаемый полный, пятого поколения.

Автомобили Knewstar производятся на новом заводе в китайском Харбине. Дистрибьютором бренда в России стала компания ООО «Слава Моторс Рус» ■

Новый Geely Cityray оценили в рублях

Компания «Джили-Моторс» объявила рублевые цены на новый кроссовер Cityray.

Автомобиль будет доступен на нашем рынке в четырех комплектациях: Comfort, Luxury, Flagship и Flagship Sport.

Стоимость Geely Cityray в исполнении Comfort составит 2 699 990 рублей, а Luxury — от 2 939 990 рублей. Версия Flagship оценена в 3 059 990 рублей, а Flagship Sport — в 3 099 990 рублей, сообщает пресс-служба компании.

Габариты новой модели — 4510 х 1865 х 1650 мм, длина колесной базы — 2701 мм. Объем багажного отделения при сложенных задних сиденьях достигает 1271 литра.

Geely Cityray оснащен 1,5-литровым 4-цилиндровым бензиновым двигателем (147 л. с. и 270 Нм) с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Мотор работает в паре с 7-ступенчатой преселективной автоматической коробкой передач с двойным мокрым сцеплением (7DCT). Привод — только передний.

В салоне автомобиля — 10,25-дюймовая цифровая приборная панель, экран мультимедийной системы диагональю 13,2 дюйма, 39 различных ниш и емкостей для хранения вещей, а также подсветка с 72 вариантами цветового оформления.

Об официальном старте продаж нового Geely Cityray в «Джили-Моторс» объявят позже ■

CTR®

Ваша основа безопасного движения

Geely Preface

Разрушитель легенд

Роман Зубко

На протяжении многих лет на российском авторынке правят бал бесчисленные кроссоверы разных классов, видов, подвидов и типоразмеров. И пресловутый «разворот на Восток» радикально ничего не изменил: разномастные SUV, как и прежде, занимают львиную долю в продажах на первичном авторынке, только на место «корейцев», «японцев» и «европейцев» пришли «китайцы». На этом «празднике кроссоверной жизни» чужими стали автомобили весьма популярных когда-то классов. В Красную книгу российского авторынка впору заносить, например, седаны класса D+. Чтобы выяснить, так ли уж плохи современные машины подобного типа, как может показаться исходя из статистики продаж, «Движок» взял на тест новый Geely Preface.

Для начала несколько слов об истории модели. Прообразом Preface стал одноименный концепт-кар, представленный на автосалоне в Шанхае в апреле 2019 года. Он был полностью электрическим и отличался эффектным кузовом без центральной стойки — с распашными дверями и безрамочными стеклами.

Серийный автомобиль, который китайцы показали в сентябре 2020 года на выставке Auto China в Пекине, имел уже вполне традиционную конструкцию и техническую начинку: обычные двери и 2,0-литровый бензиновый турбомотор Volvo JLH-4G20TD семейства Drive-E. В 2023 году автомобиль претерпел рестайлинг (по нынешним китайским меркам это довольно долгий срок перед модернизацией) и получил название Xingrui L / Preface L. Именно обновленный вариант «Префейса» в августе официально дебютировал на российском рынке.

Построен Preface на модульной платформе CMA (Compact Modular Architecture) совместной разработки Geely и Volvo, лежащей в основе целого ряда современных моделей китайского бренда, включая Atlas II, Tugella и Monjaro. И родство седана с указанными моделями чувствуется сразу же, как только садишься за руль.

Помнится, в ходе теста «Тугеллы» мы недоумевали:

куда китайские разработчики подевали заявленные 4,6 метра длины и почему кроссовер такого размера внутри по ощущениям не просторнее гораздо более компактного хэтчбека Coolray? Вот и Preface при внешних габаритах 4825 x 1880 x 1469 мм (для сравнения, длина седана Mazda6 — 4870 мм, Toyota Camry — 4880 мм) внутри не производит впечатления просторного автомобиля.

Дело, может быть, в модной нынче черной обивке потолка, зрительно отнюдь не расширяющей пространство салона. Но, скорее всего, в недостаточном широком диапазоне продольной регулировки передних кресел: водителю ростом 190 с лишним сантиметров хочется отодвинуться от руля чуть дальше, чем позволяет автомобиль. Проблему частично решает регулируемая в широких пределах (как по высоте, так и по вылету) рулевая колонка, однако в дальней дороге излишне согнутые в коленях ноги станут причиной

Фото: Роман Останин

усталости и частых остановок с целью размяться.

Зато сзади — простор на уровне бизнес-класса: «сам за собой» я уселся с более чем солидным запасом пространства перед коленями. По высоте места мне тоже вполне хватило, но уже без запаса. Из дополнительных удобств к услугам обитателей «галерки» удобный подлокотник с подстаканниками, воздуховоды на центральном тоннеле, электрообогрев сидений и USB-разъемы для подзарядки гаджетов.

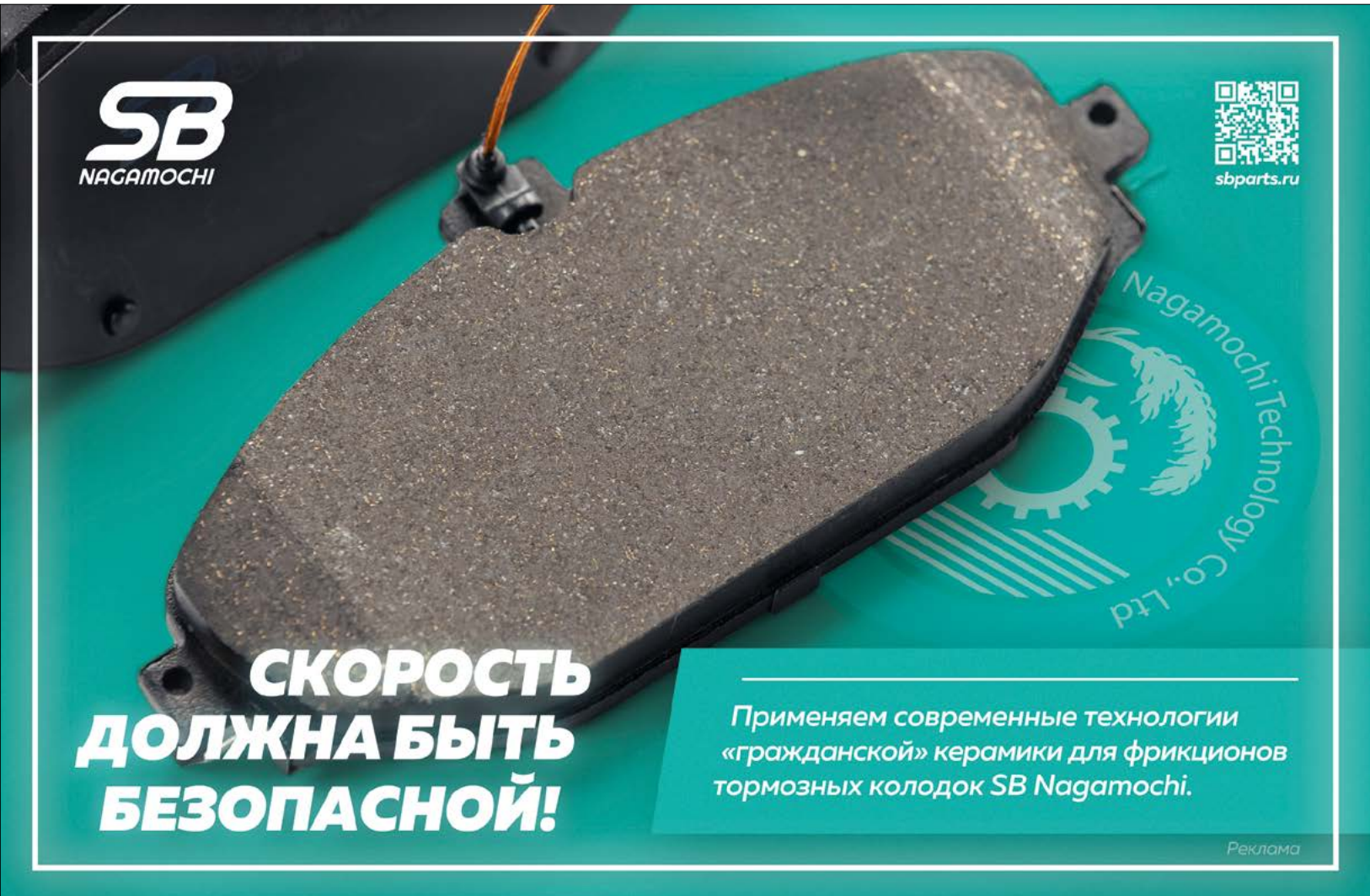
Каких-либо регулировок задних сидений в новом Preface не предусмотрено — даже в топовой комплектации Flagship, что была у нас на тесте. Зато «диван» складывается в пропорции 60:40, что вкупе с багажником объемом 500 литров (это по паспорту — по ощущениям литров на 50 больше) наделяет седан весьма неплохими грузопассажирскими возможностями! При необходимости здесь можно перевезти и длинномеры, и какой-нибудь кухонный шкаф в сложенном виде.

Одно из элегантных решений — полностью спрятанные под декоративной панелью воздуховоды климатической системы. Сам «климат» работает в автоматическом режиме не по-китайски корректно

Интерьер в стиле хайтек оказался вполне удобным, и даже сведенное к минимуму количество «физических» кнопок и вынесенное на «планшет» мультимедийной системы управление всеми возможными функциями не вызывают чувства отторжения. Жаль только, что передние сиденья регулируются в недостаточно широких пределах

По высоте, правда, багажное отделение воспринимается излишне «зажатым», хотя в подполье прячется не полноразмерное запасное колесо, а «докатка». В то же время отсек имеет правильную, практически четырехугольную форму с нишами позади колесных арок. Однако поиск кнопки открывания багажника, замаскированной под датчик системы помощи при парковке, с непривычки превращается в квест.

Есть и другие ребусы, которые может подкинуть Preface тому, кто мало знаком с современными автомобилями китайских брендов (хотя в сегодняшней ситуации на нашем авторынке таковых становится все меньше). К тому, что зеркала регулируются



непростой комбинацией нажатий клавиш на руле и «виртуальных» кнопок на головном «планшете», нас худо-бедно приучили Jetour Dashing и Geely Atlas II. Гораздо хуже, что «переезд» селектора коробки передач на место правого подрулевого рычажка сломал всю привычную схему управления стеклоочистителем и фарами.

Мигнуть, когда надо, дальним светом или быстро переключиться с ближнего на дальний по-прежнему можно нажатием на левый подрулевой рычажок на себя — от себя. Дворники же управляются вращением его головки и нажатием на ее торец. А вот чтобы переключить режим внешнего освещения с Auto на «габариты» или «постоянный ближний», необходимо лезть в меню «мультимедийки». Заморочно? Не то слово! Особенно если пересаживаешься на Preface с менее цифровизированного «немца» или «японца» одного из прежних поколений.

Однако все эти китайские эргономические выкрутасы моментально отходят далеко на задний план, стоит только вырваться из забитого машинами мегаполиса на оперативный простор загородных шоссе. Ибо едет новый Preface так, как не ехал доселе (на нашей памяти) ни один китайский автомобиль! Двухлитровый двигатель с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива от базовой «Тугеллы» (200 л. с., 325 Нм) отменно следует за педалью газа — выражение «как нажал, так и поехал» в случае с этим седаном нужно понимать буквально. С безопасными обгонами на двухполосной дороге нет никаких проблем: в подавляющем большинстве ситуаций необязательно даже прожимать педаль газа в пол. И это, кстати, в режиме Comfort, по умолчанию активированном на тестовом автомобиле. Мы, естественно, попробовали и Sport, но довольно быстро пришли к выводу, что никакой необходимости в нем нет: все прекрасно работает и в «Комфорте»!

Весьма неплохо «дружит» с турбомотором и трансмиссия — 7-ступечатый «робот» 7DCT с двойным сцеплением. Переключается коробка быстро и плавно, вовремя и адекватно «подтыкает» пониженную передачу при обгонах, не путаясь в ступенях, а главное — она не «пинается» в пробках. Лишь в ситуациях, когда надо чуть ускориться, быстро сбросить газ, а потом ускориться снова, коробка может допустить легкую дерготню, но особого дискомфорта это не вызывает.

Но главное, чем покоряет Preface,— это не по-китайски тонкой настройкой ходовой части. (Мало кто из «китайцев» когда-либо давал нам повод написать подобную фразу!) Автомобиль охотно и без лишних кренов ныряет и в быстрые ходовые, и в «слепые» медленные повороты, а руль, хоть и не «зажат» искусственно (чем грешат многие современные автомобили), в то же время информативен — все, что происходит с управляемыми колесами, прекрасно чувствуется пальцами рук. В результате, как только выезжаешь с извилистой второстепенной дорожки на ведущее в город шоссе, хочется развернуться и поехать в обратном направлении.

Еще более удивительно, что в погоне за отточенной управляемостью китайские и шведские инженеры (платформа CMA,

ХАРАКТЕРИСТИКИ Geely Preface

Габариты и масса	
Длина х ширина х высота, мм	4825 × 1880 × 1469
Снаряженная масса, кг	1610
Объем багажника, л	500
Клиренс, мм	135
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R, с турбонаддувом
Объем, куб. см	1969
Мощность, л. с. при об/мин	200/4500
Крутящий момент, Нм при об/мин	325/1800–4000
Трансмиссия	7-ступенчатая, роботизированная
Привод	передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	7,1
Максимальная скорость, км/ч	210
Средний расход топлива, л/100 км	7,2

ОЦЕНКИ	Geely Preface	
Интерьер	**8,14**	Внутри новый Preface воспринимается как автомобиль стильный и не лишенный уюта, но простором седан не балует. К тому же он преподносет ряд эргономических ребусов тому, кто не ездил до этого на современных «китайцах».
Обзор	9	
Эргономика	7	
Качество материалов	9	
Простор	7	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	9	
Ездовые характеристики	**8,75**	В городе и по трассе Preface едет более чем бодро, а на извилистых дорожках он вполне способен разгорячить кровь искушенному водителю.
Динамика	9	
Управляемость	9	
Тормоза	9	
Экономичность	8	
Комфорт	**8,66**	Плавность хода у Preface совсем не входит в «антагонистическое противоречие» с управляемостью. В плане шумоизоляции единственная претензия — к колесным аркам.
Акустический	8	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	9	
Итоговая оценка	**8,52**	**Первый на нашей памяти «китаец», на котором хочется ездить и ездить!..**

Стоимость на момент подготовки материала

Geely Preface

3 217 990 ₽

напомним, разработана компанией China Euro Vehicle Technology AB — шведской «дочкой» Geely) не стали приносить ей в жертву плавность хода. Даже на «18-х» колесах (в комплектации Flagship; в базовом исполнении Luxury автомобиль «обут» в 17-дюймовые шины) Preface с легкостью проглатывает большинство выбоин на российских дорогах и «направлениях» и лишь к городской мелочевке оказывается порой излишне чувствителен. И с шумоизоляцией здесь в целом порядок, хотя колесные арки могли бы быть защищены от шумов посерьезнее.

Вкратце о ценах: на момент подготовки материала (до введения повышенного утилизационного сбора) новый Preface стоил в России от 2 999 990 рублей за автомобиль в базовой комплектации Luxury до 3 217 990 рублей за седан в топовом исполнении Flagship. С учетом выгод в рамках действовавших на тот момент маркетинговых программ (кредит + «Лояльный Трейд-ин / Специальный Трейд-ин») диапазон цен составлял 2,7–2,87 млн рублей.

Наш вердикт

Ответ на основной вопрос теста (так ли уж плохи современные седаны класса D+, чтобы многократно уступать по популярности на рынке кроссоверам) должен быть таким: покупателям точно есть над чем задуматься! Особенно если учесть тот факт, что за 2,9–3,2 млн рублей сегодня можно купить лишь переднеприводный «паркетник», тогда как полноприводные SUV стоят (в сопоставимых комплектациях) тысяч на сто пятьдесят — двести дороже.

Что же до самого Geely Preface, то если словосочетание «удовольствие от вождения» для вас не пустой звук, а проблема последних полутора километров от дома до дачи не столь остра, как для большинства наших соотечественников, он определенно должен быть в вашем листе приоритетов при выборе нового автомобиля!

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

О том, какие требования предъявляются к маслам, работающим в двигателях, подобных тому, что стоит под капотом Geely Preface, «Движку» рассказали в отделе технического маркетинга бренда ROLF.

Седан Geely Preface оснащается высокофорсированным 2,0-литровым турбированным двигателем с непосредственным впрыском (4G20TDG). Как говорят сами китайцы, это мотор-миллионник, способный работать без поломок в разы дольше того, что требуют европейские нормы.

У мотора Geely Preface весьма специфичные требования к маслу. Geely рекомендует использовать для этого двигателя маловязкие масла 0W-20 со спецификацией Volvo VCC RBS0-2AE. Такой продукт позволяет мотору выдерживать высокие нагрузки, защитит двигатель от образования отложений, а также не навредит современным системам очистки отработавших газов.

В портфеле компании есть множество доступных в розницу продуктов, предназначенных для термонагруженных турбированных моторов китайских автомобилей. Требованиям Geely для применения в Preface соответствует масло из профессиональной серии SAE 0W-20 ACEA C5, которое полностью удовлетворяет жестким требованиям спецификации Volvo. Несмотря на малую вязкость, в продукте использована комбинация современных противоизносных присадок и модификаторов трения, что позволяет выдерживать экстремальные нагрузки и эффективно защищать двигатель от износа. Масло SAE 0W-20 ACEA C5 из серии Professional, предназначенное для заливки на специализированных СТО, прошло множество тестов в европейских лабораториях и получило официальное одобрение от Volvo по спецификации VCC RBS0-2AE.

В комбинации с 2,0-литровым двигателем автомобиль оснащается высокоэффективной 7-ступенчатой КПП с «мокрым» двойным сцеплением, что делает автомобиль еще более динамичным и экономичным. Специально для такой коробки передач разработано полностью синтетическое трансмиссионное масло — также из профессиональной линейки для автосервисов — DSG/DCT. Жидкость имеет в своем составе сбалансированный пакет присадок, обеспечивающий отличную синхронизацию и эффективную работу сцеплений.

Любой высоконагруженный двигатель очень требователен к эффективному охлаждению. В Geely Preface используется карбоксилатный антифриз, который позволяет эффективно отводить тепло от горячих участков мотора и длительно защищать детали двигателя от образования коррозии. Такой антифриз есть и в нашем ассортименте: это Antifreeze G12+ red –40, созданный с использованием новейших технологий органических присадок, которые эффективно подавляют очаги коррозии. Антифриз полностью совместим с оригинальным антифризом Geely, адаптирован к российским температурным условиям и имеет температуру начала кристаллизации –40 °C.

LUZAR выпустил радиатор кондиционера для «Москвича»

Бренд LUZAR расширил фирменный ассортимент радиаторов кондиционера для легковых автомобилей.

Радиатор кондиционера с артикулом LRAC3039 адресован владельцам «Москвич 3» (22–) и «Москвич 6» (23–), а также JAC J7 и JS4 (20–) с мотором 1.5T, сообщает пресс-служба бренда. Розничная цена детали — 10 320 рублей. Новый артикул уже доступен для заказа.

Ранее, как сообщал «Движок», бренд выпустил три новых электровентилятора охлаждения и одну вязкостную муфту. Изделия подходят для автомобилей Mercedes-Benz C (14–) и E-класса (16–); Changan CS55 Plus (18–), «Москвич 3» (22–), JAC J7 и JS4 (20–); Nissan Patrol (Y62) (10–), Infiniti Q56 и QX80 (10–) ■

Meteor Auto расширил ассортимент свечей зажигания

Предприятие «Энгельс Свечи зажигания» объявило о расширении ассортимента свечей зажигания, выпускаемых под брендом Meteor.

Для заказа стал доступен 21 новый артикул. Новинки появились в «зеленой», «синей» и «черной» линейках, сообщает пресс-служба предприятия. Напомним, «зеленая» линейка представлена изделиями с никелем, «синяя» — с иттрием, а «черная» — с драгоценными металлами: платиной и/или иридием.

Свеча зажигания «зеленой» линейки с артикулом SM 132 выпущена для мотоциклов и квадроциклов марок Aprilia, Kawasaki, Yamaha, Suzuki, Honda, Piaggio и Husqvarna, а также снегоходов Ski-Doo, Yamaha, Polaris, Arctic Cat, Bombardier и Suzuki.

Четыре позиции в «синей» линейке адресованы владельцам автомобилей Mercedes-Benz, Audi, Volkswagen, Skoda, Kia, Renault, Mazda, Toyota, Mitsubishi, Lada и ГАЗ. Артикулы изделий — SA 202, SA 313, SA 353, SA 354.

Шестнадцать свечей зажигания «черной» линейки подходят для Mercedes-Benz, BMW, Mini, Audi, Porsche, Volkswagen, Skoda, Volvo, Citroen, Opel, Peugeot, Mitsubishi и автомобилей других марок. Новинки можно найти по артикулам SA 441, SA 439, SA 443, SA 449, SA 451, SA 502, SA 504, SA 506, SA 509, SA 514, SA 520, SA 523, SA 533, SA 535, SA 536, SA 542 ■

Teknorot представил систему контроля состояния рычагов подвески

Компания Teknorot Otomotiv представила новую технологию для мониторинга эксплуатационных качеств рычагов подвески и рулевого управления при помощи датчиков.

Система SmartArm предоставляет информацию о состоянии деталей в режиме реального времени, сообщает пресс-служба компании. Собранные данные передаются на бортовой компьютер автомобиля, а также на смартфон через Bluetooth для информирования водителя или сервисной службы автопарка.

Новая технология предлагается турецкой компанией Teknorot Otomotiv, корейской Hwangsung и Корейским институтом автомобильных технологий (Katech) в рамках совместного научно-исследовательского европейского проекта Eureka. Компании-партнеры разработали набор датчиков для обнаружения эксплуатационных сбоев, трещин и изнашивания резиновых компонентов, а также новый алгоритм искусственного интеллекта для отслеживания.

Технологию SmartArm можно внедрить в автомобильные системы как на конвейере, так и на СТО. В случае установки на конвейере через интерфейс CAN (Controller Area Network — «сеть контроллеров») система может быть интегрирована в электронику транспортного средства и ЭБУ через проводную связь для отображения состояния работоспособности компонента на приборной панели автомобиля.

В дальнейшем Teknorot Otomotiv планирует создать группу интеллектуальных продуктов Smart с применением новой технологии ■

Haft расширил линейку ступиц

Компания Carberry GmbH объявила о расширении ассортимента компонентов трансмиссии, выпускаемых под брендом Haft.

Новые артикулы из товарной группы «Ступицы» уже доступны для заказа в России, сообщает пресс-служба компании.

Среди новинок наиболее актуальными для российского рынка производитель называет ступицы для SsangYong Actyon II, New Actyon, Korando 2010 модельного года (арт. RV0372); Hyundai Solaris II 2017 м. г. (арт. RH0394); Lada Vesta 2015 м. г. (арт. RV0383); BMW 1 и 3 серий 2010 м. г. (арт. RV0383).

Продукция Haft, как отмечает компания-производитель, отвечает современным требованиям качества и безопасности. Все заводы, принадлежащие Carberry GmbH, сертифицированы по системе ISO/TS 16949:2009.

Элементы систем трансмиссии Haft сертифицированы в соответствии с требованиями законодательства ЕС и ТС.

На всю продукцию бренда распространяется безусловная годовая гарантия с момента покупки ■

Febest обновил ассортимент пружин

Бренд Febest объявил о выпуске на российский рынок автозапчастей новых пружин подвески для легковых автомобилей.

Пять новых артикулов уже доступны для заказа, сообщает пресс-служба бренда. В частности, для Kia Sportage выпущена передняя пружина с номером 12115-003F, а для Renault Logan и Sandero — задняя с артикулом 24115-004R. Также в каталоге появились новые пружины подвески для автомобилей Ford (арт. 21115-002F и 21115-003F) и Mitsubishi Lancer (арт. 04115-002F). Изделия изготовлены из корейской пружинной стали; для защиты от коррозии применяется цинк-фосфатная обработка, отмечают представители бренда.

Гарантия на пружины Febest составляет 3 года без ограничения пробега. Напомним, что бренд включил в свой ассортимент пружины подвески в июне 2024 года ■

STARTVOLT расширил ассортимент свечей зажигания для мототехники

Бренд STARTVOLT объявил о расширении фирменного ассортимента запчастей для иномарок в товарной группе «Свечи зажигания» для мотоциклов, скутеров и квадроциклов.

В ассортименте появился 31 новый артикул, сообщает пресс-служба бренда.

Свеча зажигания VSP 3581 выпущена для BMW F650 (01–) и G650 (06–), а VSP 3553 — для BMW G310 (15–), HP4 (12–) и S1000 (09–). Изделие с номером VSP 3550 подходит для BMW K1200 (04–) и K1300 (08–).

Среди других новинок — свечи зажигания для «Москвич 2141» (89–) и 412 (71–) 1.5i; Apache RLX 250 (06–), Beta Evo (09–), Rev3 (08–) и KTM (03–); Derbi, Aprilia, Cagiva, Harley Davidson XL, Honda CBF1000 (10–) и NR, Kawasaki, Suzuki и Yamaha.

Диапазон цен на новые свечи STARTVOLT — от 175 до 2270 рублей ■

MasterKit запустил продажи электрических датчиков

Бренд MasterKit объявил о начале продаж электрических датчиков на российском рынке автокомпонентов.

В фирменном каталоге представлены датчики положения, скорости и частоты вращения АКПП, давления, температуры, уровня масла, детонации, включения стоп-сигналов и заднего хода. Кроме того, в ассортименте появились лямбда-зонды, резисторы вентилятора и регуляторы холостого хода.

Электрические датчики MasterKit Electro подходят для большинства систем автомобилей; они проектируются и производятся в соответствии с OE-стандартами, сообщает пресс-служба бренда. Гарантия на изделия — 1 год или 30 тыс. км пробега в зависимости от того, что наступит раньше.

Ранее, как уже сообщал «Движок», бренд MasterKit расширил фирменный ассортимент термостатов для российского рынка. Для заказа у дистрибьюторов стали доступны свыше 200 новых артикулов ■

Масла Carville Racing получили официальное одобрение Mercedes-Benz

Бренд Carville Racing получил официальное одобрение Mercedes-Benz для моторного масла FS200 5W-30 LL.

Допуск MB-Approval 229.51 гарантирует высокий уровень качества масел и их соответствие требованиям ведущих мировых производителей, сообщает пресс-служба бренда.

Смазочные материалы бренда производятся на предприятии в ОАЭ; для них используются базовые масла и пакеты присадок от мировых производителей.

Широкий спектр допусков позволяет охватывать до 90% автопарка РФ, отмечают представители бренда ■

ZEKKERT

АВТОЗАПЧАСТИ С ГАРАНТИЕЙ

www.zekkert.de

DIFFERENT ROADS.
ONE SOLUTION.

В продажу поступили новые тормозные диски Trialli

Бренд Trialli выпустил новые тормозные диски для ряда популярных на российском рынке иномарок.

Соответствующая товарная группа расширилась за счет четырех позиций, сообщает пресс-служба бренда.

Для автомобилей Audi A4 (16–), A5 (16–) и Q5 (17–) стал доступен передний тормозной диск с артикулом DF 190220. Его розничная стоимость — 7660 рублей.

Задний тормозной диск с номером DF 190142 подходит для Audi A4 (16–) и A5 (16–). Цена детали в рознице — 8150 рублей.

Еще два новых передних тормозных диска адресованы владельцам Jaguar XF (07–), XJ (09–) (арт. DF 190515) и Kia Ceed (18–) (арт. DF 117316). Стоимость таких изделий — 8250 и 6420 рублей соответственно ■

Ассортимент Jikiu пополнили 29 новых позиций

Бренд Jikiu объявил о выпуске 29 новых запчастей для рынка стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Среди новинок — колесные подшипники, шаровые опоры, ШРУСы и тяги стабилизатора, сообщает пресс-служба бренда. Новые детали выпущены для автомобилей BMW, Lexus, Hyundai, Nissan, Honda и Citroen, а также ряда других машин американских, европейских, японских и китайских марок.

Четыре новых колесных подшипника можно найти по артикулам HWK32101, HWK42109, HWK42110 и HWK51101. Новые шаровые опоры — по номерам JB11008, JB13009, JB22015, JB28026 и JB42009, а ШРУСы — по артикулам JC11094, JC21096, JC21170, JC22016, JC28050, JC33115 и JC34017.

Товарная группа «Тяги стабилизатора» пополнится следующими позициями: LS11041, LS21036, LS21038, LS23370L, LS23370R, LS27720, LS31011, LS31027, LS33014, LS33015, LS51022L, LS51022R, LS52008.

Гарантия на запчасти, выпускаемые под брендом Jikiu, — 2 года или 40 тыс. км ■

Zekkert выпустил 143 новые детали

Бренд Zekkert объявил о расширении фирменного ассортимента запчастей для популярных в России автомобилей зарубежных марок.

Для заказа стали доступны 143 новые позиции, сообщает пресс-служба бренда. Среди них — 74 артикула подвески и рулевого управления, 48 позиций тормозных шлангов и 21 новинка роликов ГРМ.

Новые детали подвески адресованы владельцам BMW 3 Series (11–), BMW X5 (06–), Volkswagen Passat VIII (15–), Land Rover Range Rover III (02–) и Kia Sorento I, II (05–).

Тормозные шланги выпущены для BMW 5 Series (95–), Porsche Cayenne I, II (02–), Volkswagen Touareg I, II (02–), Toyota Avensis (03–) и Nissan Note (05–).

Более 20 новых роликов ГРМ подходят для автомобилей Volvo S60 II, III (13–), Opel Combo (12–), а также популярных на нашем рынке «китайцев» Chery Amulet (10–), JAC T6 (16–) и Geely Tugella (19–) ■

KARDANOV.NET

ШЛИЦЕВЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

ВВАРНЫЕ ВИЛКИ

КРЕСТОВИНЫ

ДЕТАЛИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАРДАННЫХ МАСТЕРСКИХ И АВТОСЕРВИСОВ

ПОДВЕСНЫЕ ПОДШИПНИКИ

Торговая марка KARDANOV.NET - ведущий поставщик карданных валов и комплектующих для легковой, грузовой, специальной и коммерческой техники.

Основная концепция KARDANOV.NET - поставка на рынок только 100% проверенных деталей, которые мы сами используем на наших производствах и в ремонтных цехах.

ФЛАНЦЫ СТАНДАРТОВ

DIN | SAE | KV

ТРУБЫ ДЛЯ КАРДАННЫХ ВАЛОВ

«Реклама»

Масла Masuma поступили в продажу в западной части России

Бренд Masuma объявил о начале продаж моторных масел в Северо-Западном, Центральном и Южном федеральных округах.

Для заказа стали доступны масла четырех линеек — M1, M2, M3 и D2, сообщает пресс-служба бренда.

Линейка M1 представлена полностью синтетическими моторными маслами на основе ПАО (полиальфаолефинов и эстеров), а M2 — синтетическими маслами на основе технологии VHVI или HC-синтеза (гидрокрекинга).

В линейке M3 предлагаются полусинтетические масла на смешанной основе: минеральное базовое масло группы II и гидрокрекинговая «синтетика». Линейка D2 — это синтетические масла на основе технологии VHVI или HC-синтеза для дизельных двигателей.

В большинстве моторных масел используются пакеты присадок от нефтехимического концерна Afton Chemical. В некоторых продуктах применяются присадки от Lubrizol и Infineum.

Во все масла Masuma добавляется молибден в качестве эффективного модификатора трения, отмечают представители бренда ■

Marshall обновил ассортимент деталей для Mercedes

Бренд Marshall выпустил девять новых запчастей для автомобилей марки Mercedes-Benz.

В числе новинок — рычаги, втулки стабилизатора, сайлентблоки, опоры амортизатора и опоры КПП. Все изделия уже доступны для заказа, сообщает пресс-служба бренда.

Передний левый рычаг с артикулом M8050881 и задний правый рычаг с номером M8050882 представлены для моделей C-Class W205 (13–) и E-Class W213 (16–).

Втулка стабилизатора M8071445 адресована владельцам Mercedes-Benz GL-Class (10–) и M-Class (05–).

Четыре новых сайлентблока подходят для Mercedes-Benz R-Class (10–), M-Class (11–) и GL-Class (10–) (арт. M8071469), C-Class (09–), E-Class (11–) и GLK-Class (09–) (арт. M8071476), R-Class (10–) и GL-Class (06–) (арт. M8071485), а также CLS (11–), C-Class (09–) и E-Class (11–) (арт. M8071506).

Среди других новинок бренда — опора амортизатора для Mercedes-Benz C-Class (09–) и E-Class (11–) (арт. M8070029) и опора КПП для Mercedes-Benz C-Class (11–), S-Class (11–) и CLS (11–) (арт. M8080415).

Гарантия на перечисленные детали Marshall составляет 2 года ■

TMI Tatsumi выпустил новые ремни ГРМ

Бренд TMI Tatsumi расширил фирменный ассортимент запчастей для российского рынка за счет новых ремней газораспределительного механизма (ГРМ).

Новые позиции уже доступны для заказа, сообщает пресс-служба бренда.

Представители бренда выделяют четыре наиболее популярных артикула: TFC1020, TFC1076, TFE1005 и TFE1027.

Ремень ГРМ с артикулом TFC1020 выпущен для Lada Largus (12–), а с номером TFC1076 — для Audi, Seat, Skoda и Volkswagen (09–).

Изделие TFE1005 подходит для Renault Logan, Sandero, Kangoo и Symbol (09–), а TFE1027 — для Ford Focus, Fiesta, Galaxy, Mondeo, S-Max, Tourneo и Transit (00–).

Вся продукция TMI Tatsumi сертифицирована в соответствии с требованиями рынков, на которых она распространяется; на каждой производственной площадке построена собственная лаборатория для осуществления поэтапного контроля качества и минимизации отбраковки готового изделия, отмечают представители бренда.

Гарантия на все детали TMI Tatsumi составляет 2 года с момента покупки ■

CTR представил девять новых деталей

В ассортименте CTR появились девять новых деталей подвески и системы рулевого управления, выпускаемых для розничного рынка автозапчастей.

Среди новинок — шесть стоек стабилизатора, два рулевых наконечника и одна втулка, сообщает пресс-служба компании. Новые стойки стабилизатора выпущены для Mitsubishi Lancer Evolution, Dodge Dart, Chrysler 200 и SsangYong Chairman W 2WD. Два рулевых наконечника представлены для Chevrolet Corvette, Cadillac XLR и Kia EV9. Новая втулка подходит для ряда моделей Hyundai — Avante, Aslan, Equus, Genesis, Grandeur, i40, Santa Fe и Sonata, а также автомобилей Kia — Carens, Grand Carnival, K5, K7, K9, Sorento и Sportage ■

Brembo обновил линейку компонентов тормозной системы

Компания Brembo объявила о расширении линейки запчастей для рынка послепродажного обслуживания автомобилей.

Фирменный каталог расширился в общей сложности за счет 47 артикулов, сообщает пресс-служба итальянского производителя.

В частности, линейке Prime появился один новый артикул тормозного диска и семь артикулов тормозных колодок. Новинки адресованы владельцам Isuzu D-Max II, BMW 2 Series Coupe, 3 Series и X6; Mercedes-Benz G-Class, GLE и GLE Coupe; Porsche 718 Boxster, 911, Cayenne, Macan и Panamera; а также Scania G II, L и S.

Линейка Beyond пополнилась тремя артикулами тормозных дисков и колодок для автомобилей Ford Transit, Mercedes-Benz Marco Polo Camper и V-Class. Линейка Extra расширилась за счет 7 артикулов главных тормозных цилиндров, 6 рабочих тормозных цилиндров, 11 главных цилиндров сцепления, трех рабочих цилиндров сцепления, 6 восстановленных суппортов и двух ремонтных комплектов.

Новые тормозные цилиндры и цилиндры сцепления подходят для ряда моделей Mercedes-Benz, Cadillac, Ford, Renault, Volvo, Opel, Dacia, Suzuki, Kia, Hyundai, Nissan и Toyota. Шесть восстановленных суппортов адресованы владельцам Daihatsu Hijet и Mazda MPV I / MPV II ■

MARSHALL
CARS

ВАЖНА
КАЖДАЯ ДЕТАЛЬ

Выясняем на примере карданного вала Geely Tugella

Вадим Аскаров

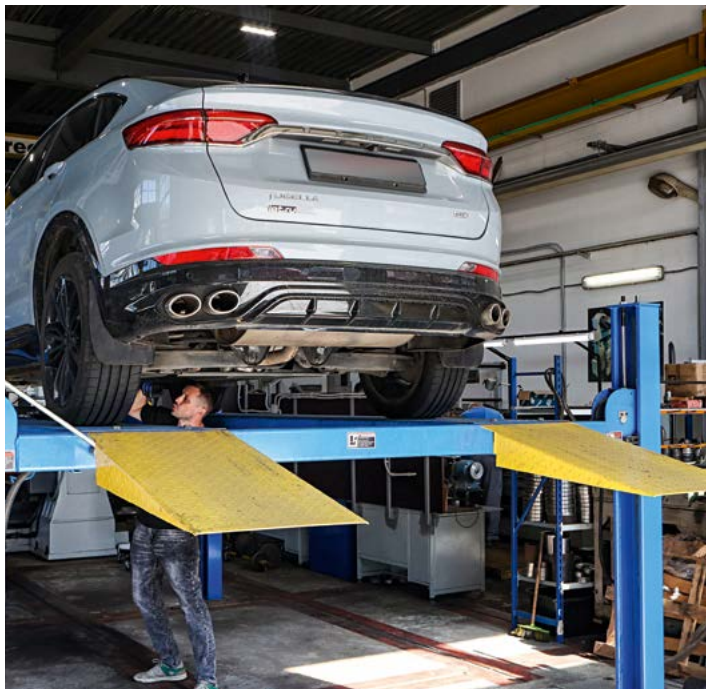
Надежны ли «китайцы»?

Без малого два года назад у нас вышел материал о том, что происходит с китайским автомобилем за несколько лет эксплуатации в России. Главным героем публикации был Geely Atlas первого поколения — весьма популярный на тот момент в РФ кроссовер из Поднебесной. Одной из главных проблем, с которой сталкивалось множество владельцев автомобиля, был стук со стороны карданного вала. Проблему в Geely признали и заменяли проблемные крестовины по гарантии. Самое время выяснить, проделали ли китайцы работу над ошибками? Для этого мы взяли уже другой, но также весьма популярный в России кроссовер того же бренда и узнали, как у нашего подопечного обстоят дела с конструкцией и надежностью карданного вала.

Чтобы не быть голословными, мы не просто окинули кардан беглым взглядом и прислушались к ощущениям от вождения, а привлекли к оценке качества узла специалистов испытательной лаборатории. Для этого мы обратились к нашим партнерам из компании «Механика Санкт-Петербург», которые занимаются ремонтом и обслуживанием карданных валов.

Вкратце о «подопытном» автомобиле. Им стал среднеразмерный купеобразный кроссовер Geely Tugella, вышедший в свет в 2019 году под названием Xingyue (на родине, в Китае). Для российского рынка (да и для мирового тоже) его было решено назвать в честь водопада в Южной Африке. У нас модель появилась чуть позже и сразу завоевала неофициальное звание одной из самых красивых машин в России (по субъективному мнению автора материала).

Под капотом модели первоначально стоял бензиновый мотор



объемом 2,0 литра, выдающий 238 л. с., который работал в паре с 8-ступенчатым «автоматом». После рестайлинга базовые версии кроссовера начали оснащать тем же самым мотором, но уже с отдачей 200 сил, что позволило сделать кроссовер чуть доступнее. А совсем недавно автомобиль и вовсе покинул наш рынок, но… только формально. Купе-кроссовер появился в России вновь уже в виде первой модели нового бреда Knewstar. Судя по всему, китайцев вполне устраивают продажи модели в России, так что еще не один год нам придется лицезреть Knewstar 001 (он же Geely Tugella) на наших

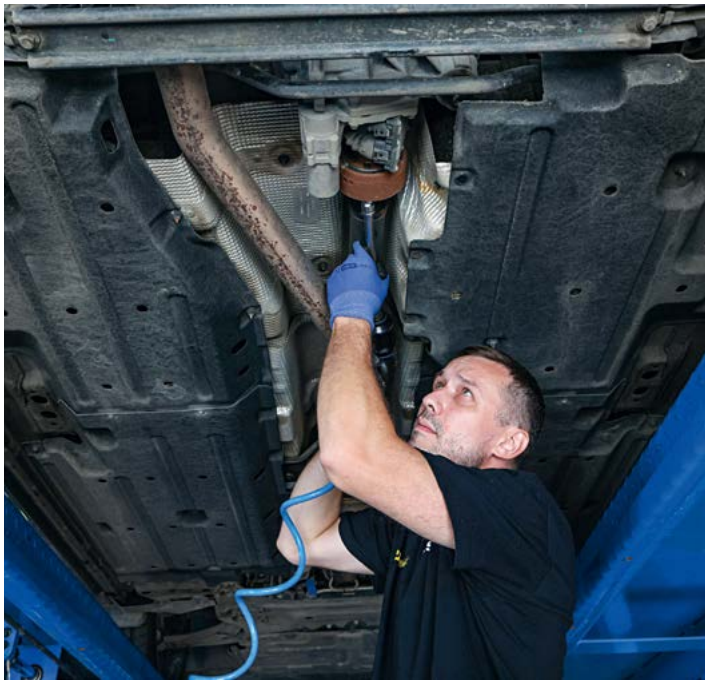
Фото: журнал «Движок»

В указанном месте чаще всего располагается балансировочный грузик

дорогах. А заслуживает ли он этого, мы и решили выяснить.

Еще перед началом демонтажа кардана специалисты «Механики СПб» заметили, что он не защищен от остальных узлов тепловым экраном, который присутствует у множества других полноприводных автомобилей. Назвать это критичной проблемой язык не повернется даже у самого ярого «хейтера» китайского автопрома, но при определенных раскладах это может привести к ряду проблем. Так, из-за высокой температуры может сильно разогреваться смазка ШРУСа, что потенциально может преждевременно вывести узел из строя.

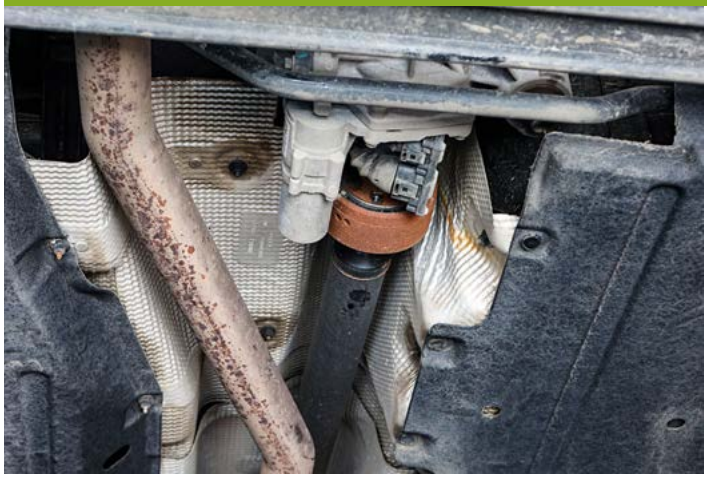
Также на карданном вале обнаружились следы антикоррозийного состава, которым, видимо, обрабатывали автомобиль, не демонтируя кардан. Попавший на вал состав может создавать определенный дисбаланс в процессе работы узла из-за лишнего



веса и его неправильного распределения.

Сразу после демонтажа вала специалисты «Механики», у которых глаз давно уже наметан, заметили, что балансировочный грузик расположен не совсем в том месте, где ему положено быть. Опять же нельзя сказать, что этот момент критичен, но, по мнению специалистов компании, было бы логичнее расположить его ближе к краю вала.

Однако самое главное испытание мы оставили на десерт. Карданный вал прошел диагностику на специальном балансировочном стенде. И результаты были бы вполне ожидаемыми, если бы мы говорили о каком-нибудь популярном и всем хорошо знакомом немецком кроссовере. Но Geely Tugella проявила себя в этом испытании не хуже своих европейских коллег. Да, назвать ее результаты абсолютно идеальными нельзя, но все цифры говорят о том, что карданный вал сделан вполне качественно и не доставит владельцу кроссовера никаких хлопот! По крайней мере в первые годы эксплуатации автомобиля.



MIMS Automobility Moscow 2024

Что нового представили производители и поставщики запчастей. Часть 1

Роман Зубко

Журнал «Движок» продолжает серию материалов о главных новинках выставки автозапчастей и товаров для послепродажного обслуживания автомобилей MIMS Automobility Moscow 2024, прошедшей в августе в столичном ЦВК «Экспоцентр». В сентябрьском номере, напомним, речь шла о запчастях для грузовиков — в этот раз рассказываем о том, что привезли в этом году в Москву ведущие производители и поставщики деталей для легковых машин. Все подробности — в нашем материале.

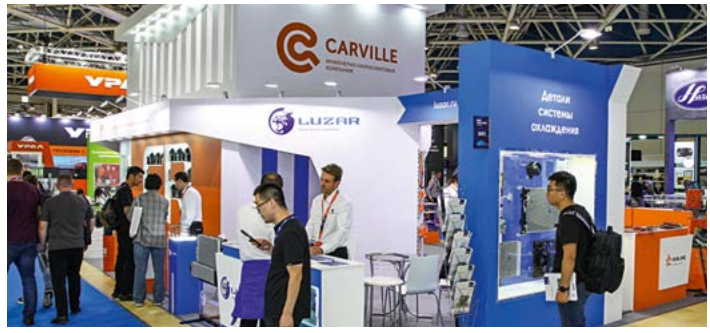
LUZAR

Бренд LUZAR привез на MIMS 2024 широкую линейку деталей системы термоменеджмента, сделав акцент на запчастях для набирающих популярность в России автомобилей китайских марок. В частности, на стенде LUZAR были представлены электровентилятор отопителя для Haval Jolion, H3, Tank 300; термостат для Haval F7/F7x с мотором 1.5T; радиатор отопителя для Geely Coolray 2019 модельного года. Ассортимент деталей бренда для китайских автомобилей сегодня включает свыше 250 SKU и продолжает расширяться.

Российский рынок автозапчастей, как отмечают представители LUZAR, после ухода мировых брендов оказался во власти СТМ (собственных торговых марок) крупных дистрибьюторов. Их развитие идет сегодня весьма активно, почти все подобного рода бренды расширяют ассортимент, стремясь нарастить свою долю на рынке и заместить в освободившихся сегментах прежних лидеров рынка. Некоторые компании запустили и развивают СТМ с дублирующим ассортиментом, но с иным позиционированием — к примеру, дополняют свое предложение брендом бюджетной продукции.

В дальнейшем, по прогнозу специалистов LUZAR, в развитии рынка наступит этап, когда предложение будет превышать спрос. Какие-то СТМ потеряют свою привлекательность как отдельные проекты и, возможно, исчезнут с рынка. Останутся бренды с наиболее актуальным для России ассортиментом, которые смогут в период роста завоевать доверие потребителей, предложить привлекательное сочетание цены и качества продукции, обеспечить стабильность ее поставок.

Фото: журнал «Движок»



В руководстве LUZAR рассчитывают на рост продаж по итогам 2024 года, хотя и не ждут, что он будет «взрывным».

Metaco

Компания «Амтел» представила на MIMS Automobility Moscow 2024 ряд новых запчастей, выпускаемых под брендом Metaco. Среди главных новинок — тормозные диски линейки Premium, фары и фонари из новой товарной группы «Оптика», трансмиссионные жидкости и моторные масла. На стенде компании также были выставлены популярные на рынке товары других категорий.

Российский рынок автозапчастей для легковых автомобилей, как рассказали нам представители бренда, все еще не стабилизировался после шоков начала 2022 года — его перестройка продолжается. Отечественные бренды осваивают сегодня освободившиеся сегменты рынка, в то же время часть автовладельцев отдает предпочтение зарубежным маркам, рассчитывая на параллельный импорт. Однако это провоцирует рост доли контрафакта на рынке.

Кроме того, активно развивают свой ассортимент СТМ крупных дистрибьюторов. По мнению представителей «Амтел», победителем в битве за клиента, разворачивающейся сегодня, станет тот, кто предлагает не только высокое качество, но и понятную гарантийную политику.

В Metaco ожидают, что 2024 год станет одним из самых плодотворных для бренда. С начала года ассортимент пополнился четырьмя новыми товарными группами, расширены линейки товаров

в существующих категориях. Кроме того, моторные масла Metaco завершили ресурсный мониторинг и получили положительные заключения в лаборатории «МИЦ ГСМ».

Trialli

Главной новинкой бренда Trialli на MIMS 2024 стали элементы системы выпуска отработавших газов из нержавеющей стали, предназначенные для автомобилей премиум-класса. Подобные компоненты, по словам представителей бренда, сегодня весьма востребованы на рынке, поскольку стоимость оригинальных деталей становится запредельной даже по меркам премиального сегмента. В рамках выставки в Trialli анонсировали также появление в ассортименте бренда новой товарной группы — «Пружины подвески». В продаже первые детали этой категории появятся в начале 2025 года.

Стратегия развития Trialli сегодня, как рассказали «Движку» представители компании, состоит в расширении ассортимента в тех товарных группах, которые уже присутствуют в портфеле бренда. При этом особое внимание в руководстве компании уделяют запчастям для автомобилей китайских марок, активно пополняющих сегодня движущийся автопарк.

Трансформация российского рынка автозапчастей, по словам представителей Trialli, все еще продолжается. В частности, многие поставщики стали говорить о том, что прекращают работать по схемам параллельного импорта. Основные причины — долгая и дорогая доставка, а также высокие риски контрафакта. Таким образом, на рынке наступает время СТМ: поставщикам становится все выгоднее работать с брендами, создаваемыми ими самими, и проще контролировать качество поставляемых таким способом товаров. Между СТМ и развернется в ближайшее время основная борьба за клиента.

Позиции Trialli на этом фоне весьма сильны, особенно в тех сегментах, где бренд присутствует давно. За последний календарный год (с августа 2023-го по август 2024 года) продажи Trialli выросли более чем на 45%, и в руководстве бренда ожидают сохранения положительной динамики по итогам 2024 года в целом, несмотря на то что в конце года в тех сегментах рынка, где представлены товары бренда, как правило, наступает затишье.

Eurorepar

Бренд Eurorepar привез на MIMS 2024 целый ряд новинок для российского рынка послепродажного обслуживания автомобилей. В частности, на стенде была представлена деталь, не так давно пополнившая линейку запчастей бренда в товарной группе «Тормозные системы»,— тормозной барабан. Подобного рода запчасти уже появились на складе компании. Ранее, как уточнили представители бренда, тормозные барабаны Eurorepar были доступны российским покупателям только в составе ремкомплектов. Теперь же они продаются как в комплектах, так и по отдельности. Чуть позже в ассортименте появятся также колодки для барабанных тормозов. Кроме

того, на стенде бренда были выставлены технические жидкости и автохимия нового бренда Autorepar: средство для промывки масляной системы, «жидкий ключ», очиститель тормозов и силиконовая смазка.

Процесс трансформации российского рынка автозапчастей и компонентов, по мнению специалистов Eurorepar, все еще продолжается, но динамику изменений уже можно оценить. Движущийся автопарк активно пополняется автомобилями китайских марок — соответственно, производители запчастей уже сейчас должны задумываться о деталях для этих машин, которые в скором времени начнут выходить на рынок постгарантийного обслуживания. Некоторые из новых запчастей Eurorepar, представленных на нынешней выставке, могут применяться на китайских машинах. Тормозные диски, например, подходят, в частности, для Haval F7/F7x; ряд других деталей адресован владельцам автомобилей Geely и Chery.

В 2024 году в Eurorepar ожидают существенного роста продаж на российском рынке. И отмечают, что он ощущался и по итогам первого полугодия. В том числе за счет того, что бренд сумел выйти в некоторые ниши рынка, освободившиеся с уходом крупных мировых производителей.

Airline

Как рассказали «Движку» представители бренда, Airline в настоящее время осваивает новое для него направление «Шиномонтаж» и привез на выставку ряд товаров из этой категории: грузы, ремкомплекты, инструмент и химию, применяемую при замене покрышек. Еще одной новинкой стали подкатные домкраты для СТО. Кроме того, Airline представил на MIMS 2024 динамометрические ключи (как в одиночном исполнении, так и комплекты в кейсах), щетки стеклоочистителя линеек Premium и Silicon, а также ряд новинок среди свечных ключей, клейких лент, сумок-холодильников, пневматических домкратов, светодиодных ламп и ПТФ.

Российский рынок автоаксессуаров и инструмента, по словам специалистов Airline, давно и плотно занят российскими брендами. В «аксессуарике» их совокупная доля достигает 90%, в инструментах — 60–70%. Большинство производителей так или иначе осталось на рынке, тех же, кто ушел, замещают российские бренды. В указанных выше сегментах происходят сегодня «тектонические сдвиги» в перестройке каналов сбыта: все большую долю занимают маркетплейсы. Это открывает всем брендам доступ к гигантскому каналу сбыта, где на старте все примерно равны.

Сегменты автоаксессуаров и дополнительного оснащения / тюнинга автомобиля, как отмечают представители Airline, невелики по объемам и не очень интересны для освоения СТМ. Основная масса СТМ здесь — крупные федеральные продуктовые сети, у которых есть минимальный набор аксессуаров на полке, и вертикально интегрированные АЗС с собственными брендами на полках. Такие СТМ работают локально, в рамках одной сети. Фактически ими монополизируется «родная полка», и встать на нее сторонним брендам практически нереально.

По итогам 2024 года в Airline ожидают существенного роста продаж, особенно в направлении инструментов и в смежном с запчастями сегменте дополнительного оборудования для автомобиля.

LYNXauto

Бренд LYNXauto представил в нынешнем году в Москве главные новинки, появившиеся в его ассортименте совсем недавно: термостаты, топливные насосы высокого давления для бензиновых двигателей, а также тормозные суппорты в сборе.

Кроме того, было анонсировано появление в ассортименте компрессоров кондиционера и тормозных шлангов, разработка которых находится на завершающем этапе.

На российском рынке автозапчастей, по словам представителей LYNXauto, появляются сейчас все новые и новые бренды, многие из которых не были известны ранее даже экспертам со стажем. Соответственно, конкуренция становится все более жесткой, и это, как отмечают специалисты LYNXauto, может стать для потребителей положительным фактором: следствием повышения уровня конкуренции может стать повышение качества продукции. При том, что ранее, когда наш рынок был поделен между крупными мировыми производителями, у небольших брендов не было такого стимула работать над качеством.

Что касается результатов 2024 года, то представители LYNXauto отметили, что всегда строят амбициозные планы, и пока все текущие показатели говорят о том, что в нынешнем году бренд продемонстрирует двузначный рост продаж по сравнению с 2023-м — как в количественном выражении, так и в денежном.

CTR

Бренд CTR привез в этот раз на московскую выставку как самые «горячие» новинки, так и детали, появившиеся в фирменной линейке в течение 2024 года. В частности, в нынешнем году бренд расширил ассортимент опор двигателя и коробки передач; в товарной группе «Резино-металлика» в продажу поступили также новые верхние опоры амортизаторов.

В сегменте деталей подвески ассортимент CTR расширился за счет алюминиевых рычагов: бренд дополнил линейку деталей для автомобилей европейских (в частности немецких) марок. Новые запчасти для «европейцев» стали доступны также в таких категориях, как рулевые наконечники и рулевые тяги.

Особое место на стенде CTR занимали гибридные стойки стабилизатора. По словам представителей бренда, они «продолжают свое триумфальное шествие на российском рынке». За последнее время CTR существенно расширил ассортимент доступных в РФ тормозных колодок: в фирменной линейке сегодня свыше 700 артикулов. В ближайшее время CTR выведет на рынок тормозные диски, а также расширит линейку амортизаторов: они станут доступны не только для корейских машин, но и для японских, американских и любых других.

Российский рынок автозапчастей, по словам представителей бренда, в настоящее время не «схлопывается», а, наоборот, растет, и CTR занимает на нем весьма заметные позиции: его доля в сегменте деталей подвески и рулевого управления составляет порядка 25%. Рынок РФ в CTR называют основным для компании с точки зрения поставок на Aftermarket.

«Энгельс Свечи зажигания»

Предприятие «Энгельс Свечи зажигания» за последний год существенно расширило ассортимент выпускаемых на заводе свечей зажигания: линейка свечей бренда Meteor, как рассказали нам его представители, покрывает сегодня около 82% российского автопарка. В перспективе в руководстве компании рассчитывают довести эту долю до 100%. В числе последних нововведений — девять новых артикулов свечей, два из которых пополнили «Черную линейку», еще две свечи появились в «Синей линейке». Также на заводе продолжают выпускаться базовые свечи под маркой «ЭЗ», покрывающие почти весь отечественный автопарк.

За последние два года, по словам специалистов компании, российский рынок запчастей в целом и сегмент свечей зажигания в частности претерпел весьма существенную трансформацию: раньше на нем доминировало несколько известных мировых производителей, занимая долю свыше 50%, сейчас они с нашего рынка ушли, но поставки их продукции продолжаются по «серым» схемам или по параллельному импорту. И нет никаких гарантий, что ввозимые детали произведены именно на заводах крупных мировых игроков.

В то же время в Россию идет весьма мощный поток свечей из Китая: одних только собственных торговых марок автодилеров и дистрибьюторов запчастей сегодня более 50. Качество в этом сегменте

можно проверить далеко не всегда, кроме того, существует проблема демпинга со стороны китайских производителей. Использование же разного рода «серых» схем поставок ведет к росту доли контрафакта на рынке: в сегменте свечей зажигания, по данным «Национального научного центра компетенций в сфере противодействия незаконному обороту промышленной продукции при Минпромторге РФ», она составляет сегодня 17%; незаконный оборот в целом — 74%. Если же рассматривать онлайн-сегмент рынка, то там доля незаконного оборота доходит до 90%.

За прошедший год Meteor Auto занял на российском рынке свечей зажигания долю 20%. В руководстве бренда намерены ее наращивать за счет расширения ассортимента и вывода на рынок новых артикулов. Дальнейшей точкой роста в Meteor Auto видят сегмент индустриальных свечей.

MasterKit

Бренд MasterKit привез на MIMS Automobility Moscow широкую линейку запчастей, включая детали, пополнившие фирменный ассортимент в течение второго квартала нынешнего года. Среди них — электроприводы стояночного тормоза, скобы тормозных суппортов, свечи зажигания, а также замки дверей, электроприводы двери багажника, замки капота.

Одним из важнейших факторов, существенно влияющих на ситуацию на российском рынке автозапчастей и компонентов представители MasterKit называют пополнение движущегося автопарка за счет машин китайских брендов. Этот тренд, по мнению специалистов бренда, будет наблюдаться и в ближайшем будущем, поэтому в MasterKit активно вводят в ассортимент детали для китайских автомобилей. В частности, спрос на свечи зажигания для Chery Tiggo 7 Pro представители бренда называют ажиотажным. Похожую ситуацию они прогнозируют и по другим востребованным запчастям и расходникам для популярных в РФ «китайцев».

В первом полугодии текущего года продажи MasterKit, по словам специалистов бренда, демонстрировали положительную динамику. Год в целом компания также намерена завершить с существенным ростом продаж.

MEAT&DORIA

Итальянский бренд MEAT&DORIA, который, несмотря ни на что, до сих пор официально работает на российском рынке, представил на MIMS 2024 новинки в традиционных для себя сегментах автоэлектрики и компонентов топливной системы, а также запчасти из новых товарных групп, выведенных на рынок в нынешнем году: «Стартеры» и «Генераторы». Ассортимент бренда покрывает практически весь актуальный парк европейских автомобилей, в том числе грузовых.

MEAT&DORIA, по словам представителей бренда, планирует и дальше работать на российском рынке. Трансформация последнего, по их наблюдениям, еще продолжается. Что же касается поведения потребителей, то оно во многом остается инерционным: на рынке

до сих пор востребована продукция брендов, официально ушедших из РФ. Завозится она в основном параллельным импортом. Однако долго такая ситуация длиться не может: по мнению специалистов MEAT&DORIA, на рынке РФ в скором времени останутся только те, кто официально и полноценно на нем представлен, поскольку сегодня для потребителей становятся все более важны вопросы гарантии и техподдержки. Особенно это актуально для сегмента электрики.

В нынешнем году MEAT&DORIA, как сообщили «Движку» представители бренда, демонстрирует положительную динамику продаж. По итогам года в руководстве компании ждут существенного роста по отношению к результатам 2023-го.

«Маяк»

Главной новинкой бренда «Маяк» стала галогенная лампа Active Racing Vision +200%, которая имеет повышенные мощность и цветовую температуру, но при этом соответствует действующим европейским стандартам качества автоламп ECE. В рамках MIMS 2024 бренд объявил также о выводе на российский рынок новых товарных групп: «Свечи зажигания» и «Колодки для автоламп».

Помимо этого, «Маяк» представил на выставке лампы серии Original Pro, ориентированные на нужды автопроизводителей и СТО, а также тех потребителей, которые ранее приобретали продукцию брендов Osram и Philips, официально покинувших РФ.

Сегмент автомобильного света российского рынка запчастей, по словам представителей «Маяка», трансформировался за последние два года весьма существенно. Прежде всего, он уменьшился в размерах, кроме того, серьезно изменились доли его основных участников. Также на рынке появилось немалое количество продукции сомнительного качества. Причем нарваться на некачественный товар могут даже те, кто покупает дорогие лампы именитых брендов.

На этом фоне, по мнению специалистов «Маяка», закрепить свои позиции на рынке смогут лишь те бренды, которые серьезно работают над качеством своей продукции, а также марки, завоевавшие доверие потребителей еще до ухода из РФ крупных мировых игроков.

TEKNOROT

STEERING & SUSPENSION PARTS

Конвейерный ОЕ-поставщик

Сделано в Турции

Экспорт 100+ стран

Ассортимент 14 000+

Собственное производство 200 000 м²

ANDROID APP ON Google play

Available on the iPhone App Store

КАТАЛОГ TEKNOROT У ВАС ПОД РУКОЙ!

www.teknorot.com/ru

Миллион циклов без остановки!

Ресурсный тест амортизаторов для Renault Logan

Илья Шельменкин

Характеристики и ресурс ходовой части автомобиля — едва ли не самый больной вопрос для отечественных автовладельцев, поскольку дороги у нас все еще, мягко говоря, далеки от идеальных. Так что при выборе элементов подвески для ее ремонта наш потребитель подходит к этому весьма и весьма ответственно! Мы решили помочь соотечественникам в выборе надежного амортизатора и провели ресурсный тест этих деталей для популярнейшего бюджетного седана.

Тест проводился в лаборатории «НПО „Талис"».

Фото: журнал «Движок»

Протестированные образцы

Renault 82 00 742 812
6869 ₽

Manover MR1547072
1558 ₽

Trialli AG 09501
2486 ₽

CWorks F22GR0004
2686 ₽

Kroner K3501438G
2652 ₽

Zekkert SG-2369
2822 ₽

Eurorepar 16 233 097 80
3225 ₽

Zentparts Z00209
2488 ₽

Перед тем как рассказать о методике наших испытаний, стоит напомнить о том, что такое амортизатор и каковы основные принципы его действия. А принципы эти довольно простые: шток амортизатора обычно соединен с кузовом автомобиля, а корпус — с подвижным элементом подвески (например, рычагом). При наезде машины на неровность пружина подвески сжимается и шток амортизатора движется внутрь корпуса — это так называемый ход сжатия. При этом часть масла через дросселирующий клапан перетекает в зону над поршнем.

После того как машина съезжает с неровности, шток амортизатора выталкивается вверх разжимающейся пружиной подвески. В это время активируется уже обратный клапан, пропускающий масло обратно под поршень. Таким образом удается гасить колебания кузова. Эффект гашения колебаний достигается, во-первых, нелинейностью сопротивления амортизатора (чем быстрее движется в нем поршень, тем больше усилие, которое нужно для его перемещения), а во-вторых — за счет того, что сопротивление амортизатора на сжатие и отбой разное.

Каждый клапан имеет свои характеристики (сечение канала, усилие, при котором он открывается) и поэтому по-разному влияет на скорость перемещения штока. Прямые клапаны должны быть настроены так, чтобы обеспечить свободное перемещение колеса вверх при соприкосновении с препятствием, но при этом предотвратить передачу удара от колеса к кузову. Так, при сильно сжатой подвеске (например, после проезда большой неровности) нужно удержать колесо от слишком интенсивного «отстрела» при распрямлении пружины — это уже задача обратных клапанов.

Методика испытаний

На первом этапе мы проверили ресурсные возможности амортизаторов. Для этого нам нужно было снять первоначальные характеристики изделий. Каждый экземпляр устанавливался на специальный стенд, который измеряет показатели на трех различных скоростях движения штока амортизатора: 0,079 м/с, 0,314 м/с и 0,52 м/с. По этим данным строится так называемая диаграмма Монро, отражающая показатели усилия при сжатии и отбое.

Почему мы выбрали именно такие скорости?

— Скорость 0,079 м/с — это имитация движения автомобиля по ровной гладкой дороге, дроссельный режим работы амортизатора; пружинный клапан в данном случае в работе не участвует.

— Скорость 0,314 м/с — имитация движения автомобиля по неровным дорогам.

— Скорость 0,52 м/с имитирует движение автомобиля на высокой скорости по разбитым дорогам.

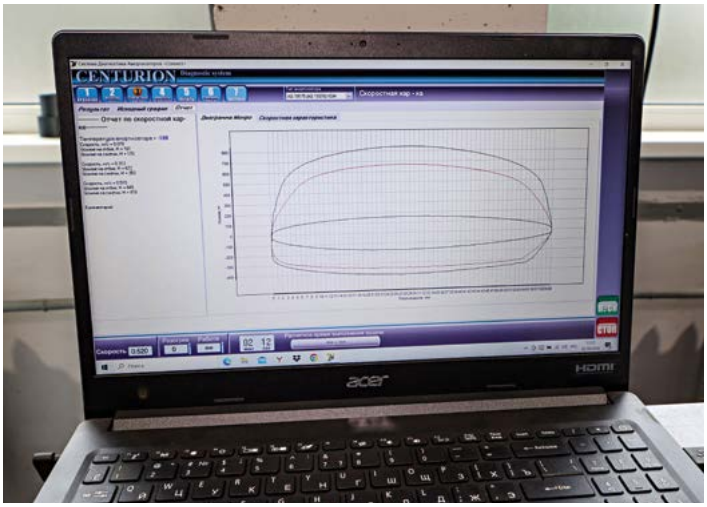
Следующим этапом стал замер шероховатости штока амортизаторов перед ресурсными испытаниями. От шероховатости напрямую зависит долговечность работы изделия, и чем она меньше, тем лучше.

Только после этого амортизаторы проходили ресурсные испытания на специальном стенде на миллион циклов при ходе амортизатора 60 мм с частотой 90 циклов в минуту. Через каждые 250 тыс. циклов проверялось изменение характеристик сжатия и отбоя каждого амортизатора.

Важно отметить, что согласно ГОСТ 34339-2017 амортизаторы при стендовых ресурсных испытаниях с одночастотным режимом нагружения должны выдерживать не менее 2 млн циклов. При этом на рабочих диаграммах амортизаторов не должны наблюдаться провалы (отсутствие сопротивления) и чрезмерное (более чем на 25%) снижение максимальных сил сопротивления амортизаторов при ходе отбоя и сжатия по сравнению с первоначальными значениями. Таким образом, критерием отказа считается отклонение усилия максимального усилия сжатия и отбоя на 25%.

После ресурсных испытаний проводится повторное измерение шероховатости рабочего штока. Завершающим этапом является проверка коррозионной стойкости амортизаторов в камере соляного тумана.

Амортизаторы после 96 часов в камере соляного тумана



С ГАРАНТИЕЙ
2 ГОДА
НАДЕЖНЫЕ ЗАПЧАСТИ
ДЛЯ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ
MASUMA
Широкий ассортимент
Продвинутый онлайн подбор запчастей
Простая и понятная гарантия 2 года
Авторизованные сервисные центры
masuma.ru

Снятие характеристик максимальных усилий сжатия и отбоя при ресурсных испытаниях

Количество циклов испытания, тыс.		RENAULT			KRONER			ZEKKERT		
	Скорость, м/с	0,079	0,314	0,520	0,079	0,314	0,520	0,079	0,314	0,520
0	Усилие сжатия, Н	212	378	435	307	441	543	222	360	469
	Усилие отбоя, Н	150	584	734	220	611	892	178	604	834
250	Усилие сжатия, Н	211 (–0,5)	366 (–3,2)	431 (–0,9)	316 (+2,9)	437 (–1,0)	528 (–2,8)	229 (+3,2)	351 (–2,5)	458 (–2,4)
	Усилие отбоя, Н	152 (+1,3)	557 (–4,6)	713 (–2,7)	224 (1,8)	575 (–5,9)	857 (–3,9)	180 (1,1)	516 (–14,6)	761 (–8,8)
500	Усилие сжатия, Н	225 (+6,1)	369 (–2,4)	432 (–0,7)	322 (+4,9)	461 (+4,5)	551 (+1,5)	225 (+1,3)	345 (–4,2)	453 (–3,4)
	Усилие отбоя, Н	172 (+14,7)	564 (–3,4)	716 (–2,5)	232 (+5,5)	588 (–3,8)	866 (–2,9)	179 (+0,6)	522 (–13,6)	769 (–7,8)
750	Усилие сжатия, Н	242 (+14,2)	361 (–4,5)	412 (–5,3)	307 (0)	461 (+4,5)	542 (–0,2)	224 (+0,9)	352 (–2,2)	458 (–2,4)
	Усилие отбоя, Н	181 (+20,7)	573 (–1,9)	724 (–1,4)	209 (–5,0)	569 (+7,9)	849 (–4,8)	178 (0)	530 (–12,3)	775 (–7,1)
1000	Усилие сжатия, Н	232 (+9,4)	350 (–7,4)	402 (–7,6)	297 (–3,2)	434 (–1,6)	513 (–5,5)	221 (–0,5)	351 (–2,5)	458 (–2,4)
	Усилие отбоя, Н	170 (+13,3)	579 (–0,9)	732 (–0,3)	204 (–7,3)	570 (+6,7)	853 (–4,4)	177 (+0,6)	553 (–8,4)	790 (–5,3)

В скобках указано изменение характеристик в % от начальных показателей.

Результаты испытаний

После ресурсных испытаний оказалось, что все амортизаторы прошли половину стандартного (по ГОСТу) срока службы — ни один образец не потерял характеристики сжатия и отбоя до критической отметки, протечек в уплотнениях не замечено. Это не касается двух оригинальных экземпляров, которые протекли, но этому есть логичное объяснение. Так как официально амортизаторы **Renault** перестали продавать больше двух лет назад, мы взяли стойки из складских остатков официальных дистрибьюторов, которые пролежали на складе даже больше двух лет. Так что их потеря работоспособности объяснима, а читателям мы посоветуем быть аккуратнее при покупке складских остатков оригинальной продукции.

Испытания на коррозионную стойкость показали, что все экземпляры более или менее одинаково подвержены ржавчине, которая не сильно влияет на рабочие характеристики амортизаторов. Единственный бренд, чья деталь значительно больше остальных подверглась коррозии, — **Manover**.

	Шероховатость рабочей части, мкм	Шероховатость исходная, мкм	Коррозионная стойкость
Renault	0,077	0,074	±
Manover	0,055	0,103	–
CWORKS	0,121	0,136	±
Kroner	0,984	0,108	±
Trialli	0,099	0,115	±
Eurorepar	0,091	0,132	±
Zentparts	0,055	0,153	±
Zekkert	0,11	0,122	±

	ZENTPARTS			TRIALLI			EUROREPAR			CWORKS			MANOVER		
	0,079	0,314	0,520	0,079	0,314	0,52	0,079	0,314	0,52	0,079	0,314	0,52	0,079	0,314	0,520
	230	447	535	264	490	563	219	382	419	311	527	599	140	260	341
	234	711	970	183	709	985	143	572	742	209	801	1104	446	804	1015
	244 (+6,1)	440 (−1,6)	522 (−2,5)	241 (−8,7)	458 (−6,5)	546 (−3,0)	245 (+11,9)	357 (−6,6)	404 (−4,6)	243 (−21,7)	470 (−10,8)	550 (−8,2)	127 (−9,3)	228 (−12,3)	304 (−10,8)
	214 (−8,6)	656 (−7,7)	922 (−5,0)	183 (0)	644 (−9,2)	939 (−4,7)	163 (+14,0)	566 (−1,1)	744 (+0,2)	173 (−17,2)	775 (−3,3)	1095 (−0,8)	397 (−11,0)	768 (−4,5)	974 (−4,9)
	247 (+7,4)	433 (−3,1)	516 (−3,6)	263 (−0,4)	482 (−1,6)	562 (−0,2)	232 (+5,9)	338 (−11,5)	382 (−8,8)	246 (−20,9)	472 (−10,4)	559 (−6,7)	151 (+7,5)	261 (+0,4)	343 (+0,6)
	202 (−13,7)	636 (−10,6)	902 (−7,0)	197 (+7,7)	666 (−6,1)	953 (−3,3)	158 (+10,5)	571 (−0,2)	752 (+1,4)	170 (−18,7)	764 (−4,6)	1091 (−1,2)	484 (+8,5)	795 (−1,1)	1005 (−1,0)
	254 (+10,4)	438 (−2,0)	517 (−3,4)	263 (−0,4)	477 (−2,7)	558 (−0,9)	237 (+8,2)	346 (−9,4)	391 (−6,7)	280 (−10,0)	494 (−6,3)	574 (−4,2)	128 (−8,6)	230 (−11,5)	308 (−9,8)
	226 (−1,7)	667 (−6,2)	937 (−3,4)	194 (+6,0)	666 (−6,1)	954 (−3,2)	164 (+14,7)	564 (−6,1)	743 (+0,1)	190 (−9,1)	779 (−2,8)	1102 (−0,2)	426 (−4,5)	761 (−5,4)	963 (−5,1)
	257 (+9,8)	440 (−1,6)	520 (−2,8)	248 (−6,1)	459 (−6,3)	540 (−4,1)	242 (+10,5)	348 (−8,2)	394 (−6,0)	244 (−21,5)	463 (−12,1)	548 (−8,5)	133 (−5,0)	242 (−6,9)	319 (−6,4)
	222 (−5,1)	654 (−8,0)	923 (−4,9)	180 (−1,6)	658 (−7,2)	946 (−4,0)	164 (+14,7)	562 (−1,8)	748 (+0,8)	179 (−14,4)	774 (−3,4)	1092 (−1,1)	466 (+4,5)	783 (−2,6)	993 (−2,2)

Наш вердикт

Отдельно стоит отметить оригинальный амортизатор **Renault**. К сожалению, поставки новых оригинальных запчастей приостановлены, а покупать со складских остатков — чистейшая лотерея. Два из трех амортизаторов почти сразу потекли при проведении испытаний: рассохлись уплотнения. Последний образец отходил ресурсные испытания увеличением жесткости на отбое на дроссельном режиме, на остальных режимах разница была менее 5%. Так что сегодня мы бы не стали рекомендовать оригинальную запчасть. Остальных участников теста мы разделили на три условные группы.

Не рекомендуем у покупке

Единственным точно проигравшим в тесте стал амортизатор **Manover** — откровенно не настроенный амортизатор, у которого сильно занижены усилия сжатия и при этом завышены усилия отбоя. Стойкость к коррозии корпуса практически нулевая — весь амортизатор покрылся коркой ржавчины после соляного тумана.

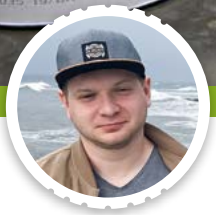
Можно покупать

CWORKS — самый жесткий из представленных образцов по сравнению с оригиналом. После 250 тыс. циклов на 20% упали усилия сжатия и отбоя на дроссельном режиме и 10% на клапанном.
Kroner — амортизатор с интересной настройкой. На дроссельном режиме он жестче оригинала; на средней скорости усилие сжатия больше, чем у оригинала при схожих параметрах усилия отбоя; на высокой скорости — жестче оригинала. Кроме того, не порадовала слишком высокая шероховатость штока после ресурсных испытаний — сальники амортизатора очень быстро выйдут из строя.

Рекомендуем к покупке

Zentparts — амортизатор более жесткий, чем оригинал; при ресурсных испытаниях наблюдалось снижение на 8% усилия отбоя.
Zekkert — по характеристикам близок к оригинальному изделию, при ресурсных испытаниях наблюдалось снижение усилия отбоя в среднем на 10%.
Eurorepar — амортизатор, тоже близкий по характеристикам к оригиналу. При ресурсных испытаниях потерял до 10% максимального усилия на сжатие.
Trialli — на дроссельном режиме параметры схожи с оригиналом, а на клапанных режимах амортизатор имеет на 20% бóльшие усилия по сжатию и отбою. Это значит, что амортизатор жестче оригинального.

Ремонтируем Honda Accord VIII



Вадим Аскаров

ПРАВДА И МИФЫ О НАДЕЖНОСТИ **чистокровных «японцев»**

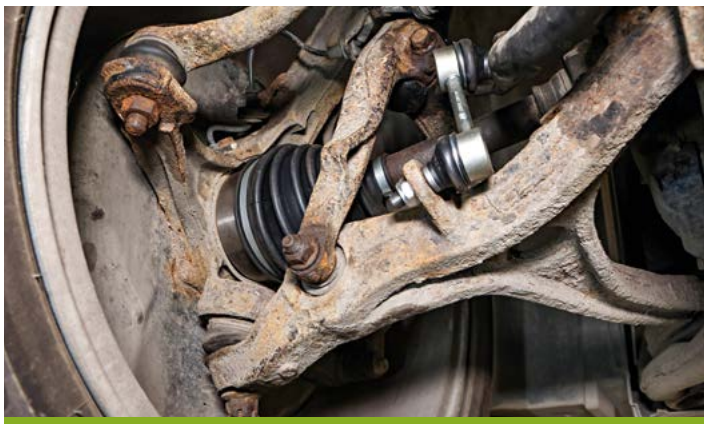
Большинство российских автомобилистов привыкло оценивать машины сквозь призму разного рода фольклорных образов, давным-давно сложившихся и в большинстве случаев имеющих мало общего с реальностью. Но эти образы настолько устойчивы, что иногда их адепты похожи на сектантов, готовых покарать неверующих похлеще, чем на картине Брюллова. Именно к таким темам можно отнести тезис: «Старые „японцы“ — синоним надежности!» Причем чаще всего речь идет о чистокровных «японцах»: Toyota и Honda. С точки зрения приверженцев этого культа, Nissan уже давно замарал себя связями с Renault, а Suzuki — вообще какой-то «производитель мопедов». Самое время проверить, насколько далек от истины этот практически религиозный догмат, на примере одного из культовых автомобилей марки Honda, а также выяснить, сколько будут стоить запчасти для него в текущих реалиях.

По традиции, несколько слов о нашем сегодняшнем герое. «Восьмой» Accord не был автомобилем, сделавшим имя «Аккорд» практически нарицательным, а также синонимом японского баланса комфорта, динамики и управляемости. До него на мировом рынке это делали машины прежних генераций, а в России репутация Accord сложилась благодаря модели VII поколения. Именно она доказала россиянам, что большой просторный автомобиль может еще и отлично управляться, но при этом не стоить баснословно дорого, в отличие от седанов популярной у нас баварской марки.

При разработке и доводке Accord VIII поколения японцы сделали главное из того, что от них ожидали поклонники марки и модели: ничего в ней не испортили и заодно добавили машине толику комфорта. Но так, чтобы при этом она не растеряла своего задора при активной езде. В девятом поколении, к слову, баланс потребительских качеств модели стал совсем иным: Accord IX предстал прежде всего комфортным автомобилем, ориентированным на солидного покупателя, ищущего альтернативу «Камри» или «Пассату».

Но вернемся к нашему герою и линейке двигателей для него. Базовым для Accord VIII был 2,0-литровый мотор, развивавший 156 л. с. Он уступал по популярности 2,4-литровому агрегату мощностью 201 л. с., но в целом оба двигателя были по-своему хороши и имели цепной привод механизма регулировки фаз газораспределения i-VTEC.

Фото: журнал «Движок»



Моторы могли агрегатироваться с 5- или 6-ступенчатой механической коробкой передач, но подавляющее большинство покупателей, естественно, не желало, платя немалую сумму за седан D-класса, беспрестанно дергать рычаг и выжимать сцепление в пробках. Поэтому самым массовым типом трансмиссии на «восьмом» «Аккорде» стал 5-ступенчатый гидромеханический «автомат». Нельзя не отметить также, что модель Accord VIII поколения стала первой в линейке японской марки, получившей электроусилитель руля.

У нас в руках оказался как раз самый востребованный на рынке «Аккорд-VIII» с «автоматом» и мотором мощностью 201 л. с., не самой выгодной с точки зрения налогообложения. Впрочем, было бы странно горевать по поводу переплаты за транспортный налог, ведь даже в регионах с самыми высокими ставками это будут всего лишь тысячи рублей в год, что при цене Accord на «вторичке» — сущие пустяки.

При этом цены на седан разнятся очень существенно. Так как автомобиль по своей сути подразумевает различные улучшения и тюнинг, стоимость напрямую зависит от вложений прежнего владельца и уровня кастомизации. Однако наш сегодняшний герой находился практически в стоковом состоянии, не считая пары мелких улучшений, которые вряд ли влияют на стоимость. Если рассматривать честные объявления без явно скрученных пробегов и очевидных «перевертышей», то сейчас цена на такой «Аккорд» начинается с суммы порядка 1 млн рублей, и это будут машины с честным пробегом около 300 тыс. км. За машины с более приятными покупателю цифрами на одометре придется выложить минимум на 300 тыс. рублей больше. В целом машина эта отнюдь не дешевая. А как вы хотели — за имидж и легендарную японскую надежность нужно платить!..

Кстати, о надежности. Наш автомобиль выпущен в декабре 2008 года, пробег на момент подготовки материала составлял около 167 тыс. км. Формально хозяев у него было два, но первый владелец проехал совсем немного (буквально «обкатку») и передал машину следующему практически в идеальном состоянии. За время владения вторым хозяином автомобиль не подвергался никакому серьезному вмешательству, не считая плановых ТО и замены расходных деталей подвески, которые, с учетом состояния наших дорог, можно смело относить к категории плановых замен наряду с воздушным фильтром.

Именно тот факт, что у нас в руках оказался автомобиль, с которым, по сути, не проводились никакие серьезные ремонтные манипуляции, и позволил нам считать этот «Аккорд» идеальным для анализа, ведь как раз на этом пробеге и в этом возрасте должны начать проявляться первые признаки серьезных проблем. И вот что нам удалось найти в результате досмотра с пристрастием.

Оба пыльника рулевой рейки оказались в сильно изношенном

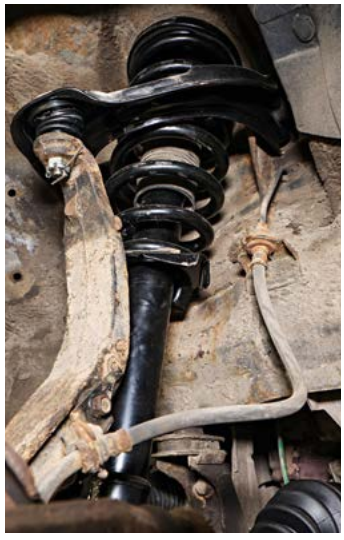
REACH
Охлаждаем и обогреваем автомобили с 1999 года

Радиаторы
Конденсеры
Интеркулеры
Обогреватели
Компрессоры
Вентиляторы
Термостаты
Турбокомпрессоры

состоянии. Их было решено заменить на детали бренда **Metaco**. Также под замену попали шаровые опоры и стойки стабилизатора. На замену им было решено взять продукцию бренда **Teknorot**, так как именно на турецком заводе компании выпускается множество подобных элементов подвески, упакованных в коробки с логотипами именитых брендов.

Рулевые тяги было решено взять у именитого южнокорейского бренда **CTR**. За наконечники рулевой тяги «ответственным» стал бренд **Marshall**. Также под замену попросились все четыре ШРУСа, и, чтобы не разделять столь важный узел, было решено все их отдать на откуп компании **GSP**.

Передний нижний рычаг также оказался в усталом состоянии и требовал замены сразу всех сайлентбоков. За ними было решено обратиться к компании **Febest**. Вишенкой на торте работы с передней подвеской стала замена оригинальных амортизаторов. Их заменила продукция бренда **TMI Tatsumi**. В придачу к ним добавилась замена опор амортизатора. Выбор пал на опоры бренда **Patron**.



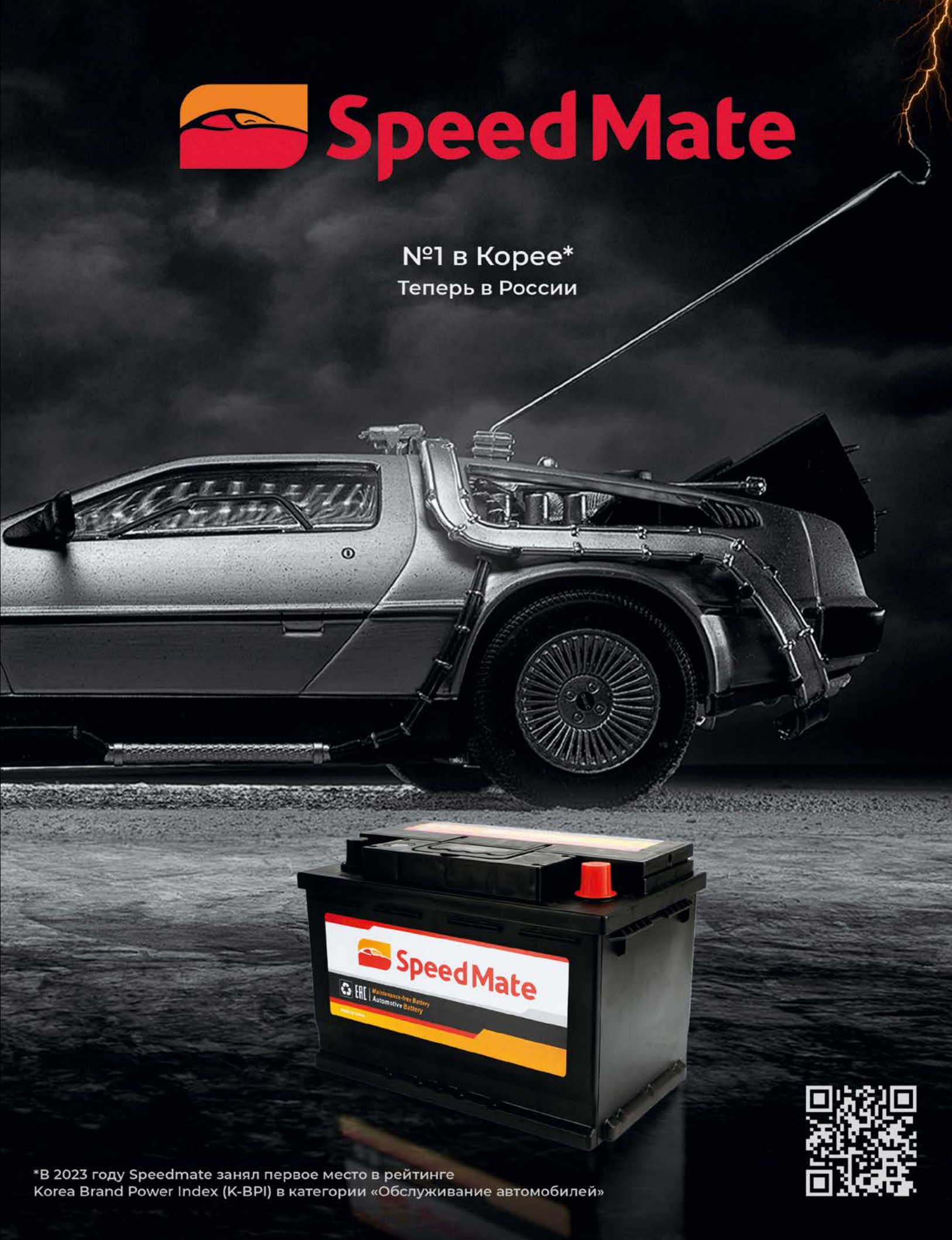
Закончить работы в передней части автомобиля было решено заменой тормозных дисков, колодок и ступиц. Все это «взял на себя» бренд **Trialli**.

В задней части машины также не обошлось без проблем. Стойки стабилизатора были на грани выхода из строя, и их было решено заменить продукцией бренда **Jikiu**. Также «на грани выживания» оказались задние ступицы, и мы вновь обратились к компонентам бренда **Febest**. Продукцию этого же производителя мы выбрали, чтобы поменять задние амортизаторы, которые также подавали признаки скорого выхода из строя. Задние тормозные диски не стали исключением и тоже требовали замены. За этим мы обратились к продукции бренда **SB Nagamochi**. Колодки также были слишком сильно изношены — их мы заменили на продукцию компании **Zekkert**. Ну и под занавес было решено заменить колодки стояночного тормоза на детали бренда **Trialli**.

Наш вердикт

Подробная диагностика подопытной Honda Accord VIII показала, что, несмотря на обилие у наших автомобилистов заблуждений насчет текущей ситуации на авторынке, некоторые из расхожих тезисов все-таки имеют право на жизнь. Японский седан действительно оказался весьма надежным автомобилем, который даже в ветеранском возрасте не доставит владельцу никаких серьезных хлопот. А если постоянно следить за его самочувствием и грамотно подбирать неоригинальные запчасти, то продлить ему успешную жизнь можно будет легко и за вполне разумные деньги.

Деталь	Оригинал (артикул, цена)	Аналог (артикул, цена)
Пыльник рул. рейки (х 2)	Honda 53537-TL1-G01, 3945 р. (7890 р.)	Metaco 4952118, 565 р. (1130 р.)
Шаровые опоры (х 2)	Honda 51220-TA0-A02, 7025 р. (14 050 р.)	Teknorot H380, 790 р. (1580 р.)
Стойка стабилизат. прав/лев	Honda 51320-TA0-A01, 6024 р. Honda 51325-TA0-A01, 3148 р.	Teknorot H1016, 657 р. Teknorot H1017, 583 р.
Сайлентблоки пер. ниж. рычага (х 2)	Honda 51391-SJK-003, 4688 р. (9376 р.) Honda 51393-SDA-A02, 1210 р. (2420 р.) Honda 51810-TA0-A01, 1206 р. (2412 р.)	Febest HAB-190, 1005 р. (2010 р.) Febest HAB-091, 660 р. (1320 р.) Febest HAB-092, 521 р. (1042 р.)
ШРУС наружный (х 2)	Honda 44014-TA0-A52, 43 807 р. (87 614 р.)	GSP 823124, 2498 р. (4996 р.)
ШРУСы внутренние	Honda 44310-TA0-307, 48 613 р. Honda 44310-SM4-310, 51 388 р.	GSP 623013, 2530 р. GSP 623009, 3091 р.
Рулевая тяга (х 2)	Honda 53610-TL1-G01, 6156 р. (12 312 р.)	CTR CR0186, 1638 р. (3276 р.)
Наконечники рул. тяги	Honda 53540-TR0-A01, 6642 р. Honda 53540-TR0-A02, 6642 р.	Marshall M8070471, 1213 р. Marshall M8070472, 1213 р.
Амортизаторы перед.	Honda 51611-TL3-E01, 36 848 р. Honda 51621-TL1-E01, 33 772 р.	Tatsumi TAA2064R, 4504 р. Tatsumi TAA2064L, 4504 р.
Опора аморт. перед. (х 2)	Honda 51676-TA0-A02, 4862 р. (9724 р.)	Patron PSE40859, 3259 р. (6518 р.)
Передние ступицы (х 2)	Honda 44600-TA0-A00, 22 526 р. (45 052 р.)	Trialli MR2303, 3729 р. (7458 р.)
Колодки стоян. торм.	Honda 43053-SJA-E00, 10 842 р.	Trialli GF 4652, 2508 р.
Диск торм. перед. (х 2)	Honda 45251-TL0-G51, 22 863 р. (45 726 р.)	Trialli DF 230111, 7026 р. (14 052 р.)
Колодки торм. перед.	Honda 45022-TL3-Q50, 24 031 р.	Trialli PF4222, 2537 р.
Диск торм. зад. (х 2)	Honda 42510-TL0-G51, 14 079 р. (25 128 р.)	SB Nagamochi BR28128, 3862 р. (7724 р.)
Колодки зад.	Honda 43022-S9A-E00, 9222 р.	Zekkert BS1258, 1475 р.
Втулка стаб. зад. (х 2)	Honda 52306-TA1-A02, 453 р. (906 р.)	Febest HSB-CUR, 250 р. (500 р.)
Стойки стаб. зад.	Honda 52325-TA0-A01, 8808 р. Honda 52320-TA0-A01, 8803 р.	Jikiu LS28075R, 1138 р. Jikiu LS28075L, 1138 р.
Ступица зад. (х 2)	Honda 42200-TL0-G51, 48 882 р. (97 764 р.)	Febest 0382-CU2R, 7010 р. (14 020 р.)
Амортизаторы зад. (х 2)	Honda 52611-T2A-A13, 20 740 р. (41 480 р.)	Febest 0311-0004R, 3529 р. (7058 р.)
ИТОГО:	**656 637 рублей**	**99 775 рублей**


SpeedMate
№1 в Корее*
Теперь в России
SpeedMate
EAC
Maintenance-free Battery
Automotive Battery
*В 2023 году Speedmate занял первое место в рейтинге
Korea Brand Power Index (K-BPI) в категории «Обслуживание автомобилей»

«Только не Китай!»

Обзор зимних шин сезона 2024/25

Когда этот номер журнала готовился к печати, в ряде регионов РФ (например, в Северо-Западном федеральном округе) ночная температура воздуха уже стала периодически опускаться до нуля градусов, а местами и вовсе преодолевала нулевую отметку. Со всеми вытекающими последствиями в виде наледи на дорогах. Между тем менять летнюю резину на зимнюю необходимо, напомним, когда среднесуточная температура воздуха опускается ниже +5 °С. Журнал «Движок» выяснил, какие модели зимних шин от известных производителей не из числа китайских официально доступны на российском рынке в сезоне 2024–2025 годов.

Роман Зубко

Cordiant Snow Cross 2

Cordiant Winter Drive 2

Torero MP 30

Шины отечественных производителей

В линейке бренда **Cordiant** в нынешнем году представлены две зимние модели второго поколения для так называемых скандинавских зим (с сильными морозами и большим количеством осадков в виде снега на дорогах): шипованная Snow Cross 2 и фрикционная Winter Drive 2.

Шины Snow Cross 2 создавались с прицелом на устойчивость и стабильность на зимних дорогах вне зависимости от состояния покрытия. Покрышки доступны в 41 типоразмере с посадочным диаметром от 13 до 18 дюймов.

Модель Winter Drive 2, в свою очередь, позиционируется как шина для «безопасного и комфортного вождения вне зависимости от погоды и качества дорог». Покрышки выпускаются в 30 типоразмерах; посадочный диаметр — от 13 до 18 дюймов.

В каталоге Cordiant остаются также одноименные модели прежнего поколения: Snow Cross и Winter Drive. В бюджетном сегменте ГК «Кордиант» предлагает шипованные шины **Tunga** Nordway (типоразмеры — 185/70 R14 и 185/65 R15) и Nordway 2 (восемь типоразмеров; посадочный диаметр — от 13 до 16 дюймов).

В ассортименте бренда **Gislaved** в этом году три модели, уже известные по предыдущим сезонам: Nord Frost 200 и Soft Frost 200 для легковых автомобилей и Nord Frost Van 2 для легких коммерческих машин.

Шипованные шины Nord Frost 200 задумывались как универсальные зимние покрышки для суровых зимних условий. Производятся они в 43 типоразмерах с посадочным диаметром от 14 до 19 дюймов.

Фрикционная модель Soft Frost 200 разрабатывалась в расчете на езду главным образом по заснеженным дорогам. Модель представлена в текущем сезоне в 35 типоразмерах; посадочный диаметр — от 14 до 19 дюймов.

Шипованные шины Nord Frost Van 2, адресованные владельцам LCV, создавались с целью обеспечить малотоннажным грузовикам «управляемость и безопасность в любых условиях», отмечает компания-производитель. В нынешнем сезоне шины выпускаются в 16 типоразмерах; посадочный диаметр — 15–17 дюймов.

Бренд **Torero** предложит россиянам в наступающем зимнем

Gislaved Nord Frost 200

Gislaved Soft Frost 200

Gislaved Nord Frost Van 2

Фото: компании-производители; журнал «Движок»

сезоне шипованную модель MP 30, разработанную, по заявлению производителя, для «экстремальных зимних условий». Шины отличаются улучшенной курсовой устойчивостью при маневрировании на снегу и льду, высокими тормозными и тягово-сцепными свойствами на льду, а также повышенныыми показателями ходимости на асфальте. В 2024–2025 годах модель доступна в 30 типоразмерах с посадочным диаметром от 14 до 17 дюймов.

В ассортименте **Ikon Tyres** в сезоне 2024/25 представлен целый ряд зимних моделей для так называемых скандинавских зим.

В премиальном сегменте доступны, в частности, шипованные шины Ikon Autograph Ice 9 / Ice 9 SUV с двумя типами шипов для лучшего сцепления с покрытием как в продольном, так и в поперечном направлении. Модель Ice 9 выпускается в 33 типоразмерах с посадочным диаметром от 14 до 20 дюймов, Ice 9 SUV — в 65 типоразмерах (посадочный диаметр — от 16 до 21 дюйма). В линейке Autograph представлена также нешипованная модель Snow 3 / Snow 3 SUV с улучшенными за счет мельчайших твердых частиц сцепными свойствами. Шины Autograph Snow 3 для легковых машин производятся в 22 типоразмерах с посадочным диаметром от 14 до 20 дюймов, Snow 3 SUV для кроссоверов — в 54 типоразмерах (посадочный диаметр — 16–21 дюйм). Владельцам автомобилей, эксплуатируемых в условиях больших нагрузок, а также LCV адресована шипованная шина Autograph LT3 с шипами из нержавеющей стали и устойчивой к порезам боковиной. В размерном ряду четыре типоразмера; посадочный диаметр — 16–17 дюймов.

В среднеценовом сегменте Ikon Tyres предложит россиянам ряд моделей линейки Nordman, которые в скором времени будут переименованы в Character. Среди моделей, доступных уже в этом сезоне, — шипованные

STRON

Премиальное качество
с гарантией 3 года

STRON —
производитель запчастей оригинального качества для систем охлаждения двигателей автомобилей из Европы, Кореи, Японии и США.

монтаж без проблем

3 YEARS
3 года гарантии

премиальное качество материалов

Подобрать автозапчасти для вашего автомобиля

*на правах рекламы

шины Ikon Character Ice 8 / Ikon Nordman 8 для легковых автомобилей, Character Ice 8 SUV / Nordman 8 SUV для внедорожников и кроссоверов, а также шипованные Ikon Nordman 7 для легковых машин и Character Ice 7 SUV / Nordman 7 SUV для внедорожников и кроссоверов.

Бренд **Kama Tyres** расширил к наступающему сезону размерный ряд шипованных шин Kama Alga и Kama Alga SUV. Линейка типоразмеров модели Alga пополнилась семью новыми размерами с посадочным диаметром от 13 до 15 дюймов, Alga SUV — пятью размерами (15–16 дюймов). В ассортименте бренда **Viatti** в нынешнем году по-прежнему доступны шипованные шины Bosco Nordico для легковых автомобилей и кроссоверов, Brina Nordico для легковых машин, а также нешипуемые шины Bosco S/T (для легковушек и SUV) и Brina (для легковых автомобилей).

Модели зарубежных брендов

В линейке бренда **Pirelli** в сезоне 2024/25 в России доступны проверенные временем модели: шипованная Ice Zero 2, фрикционная Ice Zero FR, а также еще одна «липучка» Scorpion Winter 2 (разработанная специально для «заряженных» внедорожников и кроссоверов).

В модельном ряду **Formula** — суббренда итальянского концерна — в нынешнем году доступны шипованная модель Formula Ice, а также фрикционная Formula Ice FR, вышедшая на рынок в прошлом сезоне. Последняя, как отмечает производитель, разрабатывалась для суровых зимних условий с акцентом на тяговом и тормозном усилии на льду. Среди ключевых особенностей модели компания называет также высокий уровень ездового комфорта и износостойкости. Шина доступна в 26 типоразмерах, посадочный диаметр — от 14 до 19 дюймов.

Бренд **Hankook** к наступающему сезону вывел на российский рынок новые нешипованные шины Winter i*cept iZ3 / Winter i*cept iZ3 X. Модель, как сообщает производитель, разрабатывалась с расчетом на суровые зимы и отличается высокими сцепными свойствами на снегу, а также улучшенными в сравнении с моделью Winter i*cept iZ2 показателями эффективности торможения на льду. Кроме того, в России доступны шины Hankook iON i*cept / iON i*cept SUV для электромобилей и электрокроссоверов.

Концерн **Kumho** предложит россиянам в нынешнем сезоне широкую линейку зимних шин семейств I'Zen, Power Grip и Wintercraft, а также модели своего суббренда **Marshal**. Владельцам грузовиков адресована модель Kumho Cargo Mate 846.

В линейке бренда **Yokohama** в зимнем сезоне 2024/25 будут доступны популярные шипованные модели iceGuard Stud iG65 и iG55, а также нешипованные iceGuard Studless iG50 Plus / iG50A Plus, iG60A, G075; BluEarth Winter V905/V906; Geolandar CV 4S G061, i/T-S G073; BluEarth-Van All Season RY61 для LCV.

FIRST AUTOMOTIVE PARTS

ENGINEERED FOR SAFETY

First Automotive Parts (FAP) — ведущий производитель отмеченный наградами за высокопроизводительные тормозные системы. Обладая более чем 25-летним опытом, мы поставляем проверенные и надежные тормозные компоненты для каждого водителя и транспортного средства на дороге.

ООО «Фёрст Автомотив Партс Рус»

www.fapbrakes.ru info@fapbrakes.ru +7 903 7188444

В ассортименте Goodking появились новые наборы инструментов

Компания Goodking представила новые наборы инструментов в кейсах с обновленным дизайном и улучшенными техническими характеристиками.

В каждый набор входят различные виды инструментов и специализированные принадлежности, сообщает пресс-служба компании. Линейку инструментов бренда пополнили также новые модели пистолетов для герметика и ударные инструменты.

Среди других новинок Goodking — шланги в автоматических катушках для компрессоров. Кроме того, для заказа стали доступны инструментальные тележки с отсеками различных размеров.

Вся продукция проходит строгую проверку качества, отмечают в компании ■

Airline представил держатели для смартфона с технологией MagSafe

Бренд Airline объявил о выпуске новых держателей для смартфона с технологией магнитной зарядки MagSafe.

Изделие с артикулом AEAG013 крепится на лобовое стекло или переднюю панель. Рекомендуемая розничная цена держателя составляет 910 рублей, сообщает пресс-служба бренда.

Второй держатель с номером AEAG014 устанавливается в дефлектор воздуховода. В комплект входит кабель USB A — USB C. Розничная цена такого изделия — 2515 рублей.

Как отмечают представители бренда, оба держателя разработаны с учетом современных требований к безопасности ■

ClearLight выпустил новые автолампы

Бренд ClearLight выпустил новые светодиодные автомобильные лампы LED Compact.

Новинки, как сообщает пресс-служба бренда, уже доступны для заказа в России. У ламп ClearLight LED Compact алюминиевый корпус, размеры которого сопоставимы с галогеновыми лампами аналогичных цоколей.

Как отмечают представители бренда, изделия оборудованы чипом CSP SANAN3570 75ML, разработанным специально для обеспечения стабильного освещения дороги с минимальным выделением тепла.

Цветовая температура источников освещения — 4300 и 6000 К.

Бренд ClearLight, напомним, представлен на автомобильном рынке уже 30 лет. В его ассортименте также доступны ксеноновые и галогенные автомобильные лампы ■

STVOL

НОВИНКА

КОМПРЕССОР SCR220

ПИТАНИЕ ОТ 220 ВОЛЬТ

stvol.online

WONDERFUL WONDERFUL

РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЯ / ОХЛАЖДЕНИЯ

ИНОМАРКИ
CHERY
GEELY
КАМАЗ / УАЗ
ГАЗ / ВАЗ

долгий срок службы · универсальность · всесезонный ассортимент · отличное качество

ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Незаменимый элемент безопасности при управлении транспортным средством

WONDERFUL ИСПЫТАНО ВРЕМЕНЕМ

- БЕСКАРКАСНЫЕ И КАРКАСНЫЕ
- ГРУЗОВЫЕ И АВТОБУСНЫЕ
- ЩЕТКИ ЗАДНЕГО ОКНА
- ЗИМНИЕ ЩЕТКИ
- СМЕННЫЕ ЛЕНТЫ

ДВИЖЕМСЯ В НОГУ СО ВРЕМЕНЕЕМ

на правах рекламы

www.nord-yada.ru

«Порвем всех!»
Тестируем ремни крепления груза

Вадим Аскаров

Ремней в автомобиле много. Есть самые важные, которые отвечают за работоспособность силового агрегата, есть те, задача которых — обслуживать электрику и второстепенные функции, а есть те, которые вообще не влияют на работоспособность узлов и агрегатов машины. Однако в некоторых ситуациях их качество тоже имеет огромное значение, ведь плохой ремень может стать причиной серьезной аварии. Именно такими угрозами безопасности потенциально являются ремни крепления груза. И чтобы автомобилисты знали, какие ремни прослужат долго и надежно, а какие подвергнут риску соседей по потоку, мы и провели наш лабораторный тест.

Для проведения теста мы выбрали девять ремней с храповым механизмом примерно одной ценовой категории. Длина троса у всех тестовых образцов составляет 6 метров. Ремни, по заявлениям производителей, способны выдержать нагрузку до двух тонн.

Испытания проводились в лаборатории «НПО „Талис“».

Фото: журнал «Движок»

Протестированные образцы

AVS SG-26
1195 ₽

Airline AS-T-05
1033 ₽

Gigant SR 2/6
954 ₽

Goodyear GY005201
1478 ₽

Stayer Professional 40562-6
1491 ₽

Stels 54385
954 ₽

Skyway S03601001
1133 ₽

Topauto PK2506
998 ₽

Методика и ход испытаний

По сути дела, у ремней крепления груза есть только один параметр, который имеет смысл проверять, но он, безусловно, жизненно важный: выдерживаемая нагрузка. Однако немаловажным фактором является также структура разрушения ремня — проще говоря, как и в каком месте он порвался. Так как испытание мы проводили на специализированной разрывной машине, развивающей максимальное усилие больше 20 тонн, целым от нас не ушел ни один ремень.

Изделия бренда **AVS** — постоянные участники наших тестов автоаксессуаров, и практически каждый раз они завершают их на позициях явных аутсайдеров. Вот и в этот раз вместо заявленных двух тонн ремень бренда порвался уже на усилии 1286 кгс. С другой стороны, чему тут удивляться, если производитель даже не стал размещать этот ремень в каталоге на своем официальном сайте, хотя он активно продается на агрегаторах. При этом ремень AVS — отнюдь не самый дешевый из участников теста. Похоже, снова провал!

	Усилие разрыва (кгс)	Цена (руб.)
AVS	1286	1195
Airline	2880	1033
Gigant	1776	954
Goodyear	1272	1478
Stayer	2495	1491
Stels	1091	954
Skyway	1612	1133
Topauto	1571	998

Ремень **Airline** выдержал значительно больше заявленных двух тонн и сдался только при нагрузке 2880 кгс. При этом ткань ремня так и осталось нетронутой, а всю нагрузку взял на себя крюк, который разогнулся до такого состояния, что перестал держаться в оснастке.

Ремень с громким названием **Gigant** по факту оказался «малышом» — по крайней мере с точки зрения показателей прочности. Уже на 1776 кгс крюк разогнуло до состояния, при котором он не держится в оснастке, а начало его изгибания и вовсе пришлось на 1600 кгс.

Еще один бренд с громким мировым именем также показал слабые результаты. Уже на 1272 кгс крюк ремня **Goodyear** постигла та же участь, что и двух предыдущих участников теста.

Ремень **Stayer** и вовсе сломал свой же собственный крюк, но… сделал это на усилии 2495 кгс, а начало разгибания крюка зафиксировано на 2400 кгс, так что этот образец прошел наш тест с солидным запасом.

Этого не скажешь о ремне **Stels**. Крюк критически разогнуло уже на усилии 1091 кгс, что почти в два раза меньше, чем заявленная на упаковке «выносливость».

Чуть лучше обстоят дела у **Skyway**, но и этот ремень также обманул ожидания потенциальных покупателей, сдавшись под нагрузкой 1612 кгс.

Примерно такой же результат показал ремень бренда **Topauto** — разрыв сшивки на усилии 1571 кгс.

Наш вердикт

Безусловными победителями теста стали ремни брендов **Airline** и **Stayer**. Оба выдержали заявленную нагрузку, однако ремень **Airline** сделал это с бóльшим запасом, при этом он оказался дешевле конкурента, так что пальма первенства в тесте уходит в итоге именно к нему.

В группу под условным названием «компромиссный вариант» попали ремни **Gigant**, **Skyway** и **Topauto**. Они не продемонстрировали заявленной самими производителями выдерживаемой нагрузки, но недостаток прочности оказался вполне простительным. И если вы уверены, что перевозимые вами грузы значительно легче двух тонн, то эти ремни вполне можно использовать в реальной эксплуатации.

Аутсайдеры теста — **AVS**, **Goodyear** и **Stels**. Эти ремни значительно уступают заявленным производителями показателям. Особенно неприятно удивил ремень **Stels**, продемонстрировавший самый слабый в тесте результат. Эти продукты «Движок» к покупке **не рекомендует**!..

МАЯК
ДЛЯ ТЕХ, КТО В ПУТИ
АВТОЛАМПЫ ГОДА
Поддержи отечественный автоспорт вместе с нами:
БОЛЕЙ ЗА МАЯК!
БОЛЕЙ ЗА РОССИЮ!
Чемпионат России по ралли-рейдам "Холмы России 2024", фото: Анвар Магдеев
ВСЕ ЧЕТКО! НОВАЯ СЕРИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЛАМП ДЛЯ ТРАНСПОРТА МАЯК ORIGINAL PRO
mayakpro-info@mail.ru, МАЯК: vk.com/mayakoriginal, +7 903 723 50 34
www.mayakoriginal.ru

ВЫБРАТЬ ФИЛЬТРЫ
НА САЙТЕ

КОМАНДА CARVILLE RACING
АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН RDS EUROPE 2023

CR
CARVILLE RACING

ЭФФЕКТИВНАЯ ЗАЩИТА

НА ВСЕМ МЕЖСЕРВИСНОМ ИНТЕРВАЛЕ

- Высокая эффективность фильтрации и большая грязеемкость
- Механическая надежность и высокое качество материалов
- Соответствие установочным размерам и OEM изделий
- Гарантия 1 год

Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Вадим Аскаров

Калле Рованпера выиграл Ралли Чили, опередив партнера по команде Toyota Элфина Эванса ■

Пилоты команды Porsche Penske Motorsport **Кевин Эстре, Лоуренс Вантоор и Андрэ Лоттерер** выиграли гонку «6 часов Фудзи» серии FIA WEC ■

Ландо Норрис одержал свою третью в сезоне-2024 победу в «Формуле-1», выиграв Гран-при Сингапура ■

23,4 секунды составил отрыв Калле Рованперы от Элфина Эванса на финише Ралли Чили ■

Свыше **65 тыс. зрителей** смотрели в нынешнем сезоне с трибун гонку «6 часов Фудзи» серии FIA WEC ■

100-тысячный километр дистанции в гонках «Формулы-1» преодолел Льюис Хэмилтон в ходе Гран-при Азербайджана ■

AIRLINE
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ
с пожизненной гарантией
airline.su
AIRLINE
Смотреть видео
Приглашаем посетить наш стенд на выставке MITEX 2024 | 5-8 ноября, Москва, ЦВК «Экспоцентр», павильон 8.1, стенд А9

LUZAR
детали системы охлаждения

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для сельскохозяйственных машин и спецтехники

- Идеальное сопряжение
- Высокая эффективность
- Увеличенный ресурс

Выбери на **www.luzar.ru**

START VOLT

КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

- 100%-й контроль качества
- Индивидуальный технический паспорт в комплекте
- Расширенная гарантия

БОЛЬШЕ ИНФОРМАЦИИ О ПРОДУКЦИИ НА САЙТЕ

STARTVOLT.COM

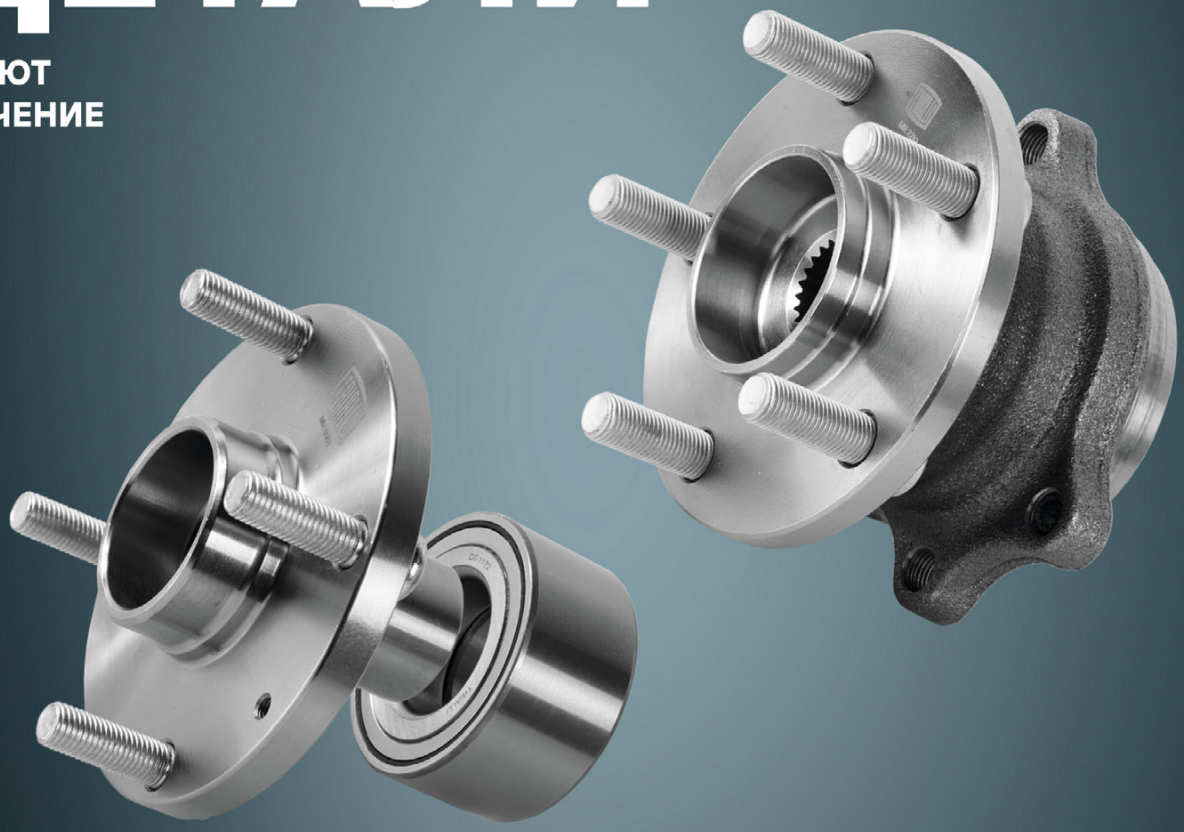
Ступицы и подшипники
TRIALLI

TRIALLI

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ДЕТАЛИ

**ИМЕЮТ
ЗНАЧЕНИЕ**



оборотов колеса

50 000 000

(~расчетный ресурс подшипника ступицы)

Строгий контроль количества и качества смазки, а также герметичности уплотнений

Селективная сборка каждого элемента

Ремкомплекты содержат полный набор запчастей для ремонта ступичного узла

TRIALLI.RU