



май 2026 • #149

Движок

про автомобили в деталях

ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ



для LADA

48



Дитя эпохи утильсбора

Mazda CX-5

26



«Свобода от...»
или «свобода для...»?

Omoda C5 New

30



42

Как делают
радиаторы
охлаждения

Изучаем
завод REACH в Китае



16

Конференция
AKconf.2026

Рынок автозапчастей
и масел в РФ в 2025 году
и в начале 2026-го

56

Керамические
тормозные колодки:
обман или прорыв?

Физика трения, тепловые
ловушки и светлая пыль



НАДЕЖНОСТЬ И РЕСУРС ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ ГРУЗОВОЙ СЕМЕРКИ

FR 810

сцепление для автомобиля
Mercedes Actros



TRIALLI.RU



Выбор профессионалов

1/2"
Посадочный квадрат

20-120 Нм
Диапазон

72 зуба
Трещоточный механизм



Автоаксессуары
Инструменты ▶





СНИЖЕНИЕ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ, ПАДЕНИЕ СПРОСА, НЕПОДЪЕМНЫЕ НАЛОГИ И КРЕДИТЫ

Как живет
и работает
автосервисная
отрасль
в 2026 году?

Комитет «Опоры России» по развитию предпринимательства в сфере автобизнеса опубликовал в середине весны нынешнего года результаты опроса представителей индустрии послепродажного обслуживания автомобилей. Исследование касалось проблем налоговых изменений и общего положения дел в отрасли. Если вкратце — неладно что-то в индустрии. И предприниматели прямо и недвусмысленно заявили, что именно.

Положение дел в отрасли в руководстве профильного комитета объединения описывают исключительно в черных тонах. Более того, автосервисная индустрия оказалась в числе лидеров по снижению рентабельности бизнеса — об этом заявили 87,2% участников исследования.

По словам заместителя председателя комитета «Опоры России» по развитию предпринимательства в сфере автобизнеса Ольги Селезневой, налоговые изменения последних лет оказали «негативное влияние на сектор МСП в сфере ремонта и обслуживания автотранспорта». «Теневая занятость, недобросовестная конкуренция, старый автопарк, дефицит отечественных комплектующих и оборудования для авторемонта, избыточное регулирование привели к негативным результатам в первом квартале 2026 года», — отметила О. Селезнева.

Председатель Комиссии по автотехобслуживанию омского

подразделения «Опоры России» Илья Николин отметил, в свою очередь, что на уплату налогов малые и средние предприятия в сервисной индустрии тратят столько, что средств на развитие бизнеса не остается. «В прошлом году вся прибыль была направлена на уплату налогов, что ограничивает возможности для обновления оборудования и ремонта помещений. Наблюдается снижение клиентской активности, в то время как расходы (тепло, электроэнергия, аренда, судопроизводство и государственные услуги) растут. В начале года возникают кассовые разрывы», — рассказал И. Николин.

Председатель Комитета по развитию предпринимательства в сфере автобизнеса иркутской «Опоры России» Виктор Комышан перечислил целый ряд сложностей, с которыми сталкиваются сегодня СТО с оборотом 50–60 млн рублей в год. Здесь и шестикратное увеличение суммы налогов (январь его компания закрыла с убытками 200 тыс. рублей), и сокращение почти до нуля потока клиентов, и договоры со страховыми компаниями «на очень льготных условиях: за гранью рентабельности». «Горизонт планирования снизился

с трех лет до трех месяцев», — резюмировал В. Комышан.

Наталья Ваганова, председатель Комиссии по автотехобслуживанию ярославской «Опоры России», оценивает рост налоговой нагрузки на малый бизнес в автосервисной отрасли как еще более существенный: у многих компаний, по ее словам, фискальная нагрузка выросла в 10–11 раз. «Цены на услуги необходимо поднимать, но нет возможности в разы поднять стоимость работ. НДС, по сути своей — налог на добавленную стоимость, плохо применим к услугам и фактически превращается в налог с оборота. Временные нам налоги забирают две трети прибыли, покупательская способность падает. И как развивать бизнес и сохранять заработную плату сотрудников на уровне рынка?» — задается вопросом предприниматель.

Результаты опроса «Опоры России» неплохо коррелируют с другими исследованиями в сфере малого и среднего предпринимательства, проведенными весной текущего года. Опрос ЦСР, например, показал, что половина предприятий малого бизнеса, работающих на УСН, закончила первый квартал 2026 года без прибыли. По оценке Торгово-промышленной палаты, таковых сейчас 65%. Среди главных проблем опрошенные предприниматели назвали рост издержек при низком покупательском спросе и высоких ставках по кредитам; 63,5% респондентов ожидают, что в дальнейшем ситуация в их отраслях будет только ухудшаться.

Самое неприятное во всем этом то, что мало кто сегодня может сказать, за счет чего наша экономика в целом и автосервисная индустрия в частности могли бы выбраться из нынешнего кризиса. Можно было бы попробовать прекратить играть в «осажденную крепость» и сделать попытку вернуть страну на мировые рынки товаров, услуг, капитала и инвестиций, но что-то нам подсказывает, что там (взгляд вверх) пока принята другая стратегия.

MIMS Automobility Saint Petersburg 2026

Компании-экспоненты из 20 стран
и 30-летие выставки

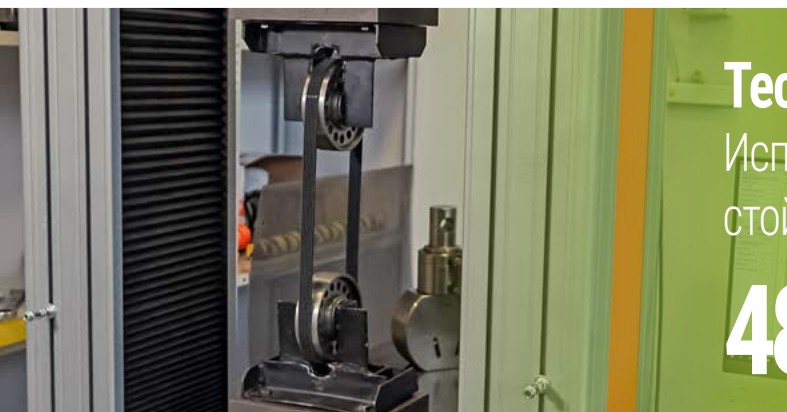
14



«Свобода от...» или «свобода для...»?

Тест-драйв Omoda C5 New

30



Тест приводных ремней для Lada

Испытаем на прочность и температурную
стойкость 17 образцов

48

Как делают радиаторы охлаждения

Изучаем завод REACH в Китае

42



Керамические тормозные колодки: обман или прорыв?

Физика трения, тепловые ловушки
и светлая пыль

56



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 12 **«ШАТЕ-М Форум 2026» в Казани**
Диалог с производителями, мастер-классы и новые контракты
- 14 **MIMS Automobility Saint Petersburg 2026**
Компании-экспоненты из 20 стран и 30-летие выставки
- 16 **Конференция АКconf. 2026**
Рынок автозапчастей и масел в РФ в 2025 году и в начале 2026-го
- 18 **«ИнтерАвтоМеханика 2026»**
Консолидация как драйвер российского рынка автозапчастей
- 20 **Кристина Зеленева и Екатерина Мартынова:**
«2026-й – год смелых решений!»

Автомобили

- 22 **Новости**
- 26 **Дитя эпохи утильсбора**
Тест-драйв Mazda CX-5
- 30 **«Свобода от...» или «свобода для...»?**
Тест-драйв Omoda C5 New

Автокомпоненты

- 34 **Новости**
- 42 **Как делают радиаторы охлаждения**
Изучаем завод REACH в Китае
- 48 **Тест приводных ремней для Lada**
Испытываем на прочность и температурную стойкость 17 образцов
- 54 **Возгорится ли из искры пламя?**
Правда и мифы о проверке свечей зажигания на стенде
- 56 **Керамические тормозные колодки: обман или прорыв?**
Физика трения, тепловые ловушки и светлая пыль

Автоаксессуары

- 60 **Новости**

Автоспорт

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



**ЯПОНСКИЕ ТРАДИЦИИ
ИНЖЕНЕРНОГО ИСКУССТВА
АВТОКОМПОНЕНТЫ TMI TATSUMI**

タツミパフォーマンススペアパーツ



Новости мирового автобизнеса



Компания BASF SE второй раз за последние два месяца объявила о повышении цен на химические вещества для защиты различных видов пластмасс, широко применяемые в автопроме и производстве потребительских товаров ■



Японские производители автокомплекующих сталкиваются с растущей неопределенностью в отношении затрат и цепочек поставок из-за войны в Иране ■



В США расследуют неполадки в системе рулевого управления автомобилей Jaguar и Land Rover – затронуты в общей сложности 331 559 автомобилей, включая Range Rover и Range Rover Sport 2014–2022 модельных годов ■



Корейский производитель аккумуляторов Samsung SDI заключил с компанией Mercedes-Benz соглашение о поставках тяговых батарей для электромобилей немецкой марки ■



Компания Honda отзывает с американского рынка 440 830 минивэнов Odyssey – причиной стала ошибка в программном обеспечении, которая может привести к неожиданному срабатыванию боковых подушек безопасности ■



Бренды Omoda и Jaecoo отчитались о результатах продаж на мировом рынке – менее чем за три года в мире было продано около 1 млн автомобилей обеих марок ■

Компания Hyundai Motor объявила о возобновлении продаж большого кроссовера Palisade 2026 модельного года после их остановки и отзыва модели с американского и корейского рынков ■





ROSPART



**ОТЛИЧНАЯ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ
ОЧИСТКИ**



**УВЕЛИЧЕННЫЙ
СРОК СЛУЖБЫ**



**БЕСШУМНАЯ
РАБОТА**

ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ



rospart.ru

Rossko запустит собственное производство автокомпонентов в конце 2026 года

Журнал «Движок» узнал сроки начала серийного производства автозапчастей и компонентов на предприятии Rossko Production в Свердловской области.

Как сообщил нашему корреспонденту глава подразделения Production компании Rossko Данил Соловьев, новый завод должен приступить к серийному выпуску продукции в конце 2026 года.

«Завершение строительства, пусконаладка и старт серийного производства запланированы на конец этого года», — рассказал «Движку» Д. Соловьев. Предприятие, по его словам, станет специализироваться на выпуске деталей тормозной системы — как для рынка послепродажного обслуживания, так и для OEM-поставок.

«Наше производство будет выпускать тормозные диски для всей линейки легкового и легкого коммерческого транспорта, а также тормозные суппорты для автопроизводителей», — уточнил глава Rossko Production.

Как уже сообщал «Движок», строительство завода компании по производству деталей тормозной системы началось в середине лета 2024 года. Предприятие расположено в особой экономической зоне промышленного типа «Титановая долина» в Свердловской области.

Объем необходимых инвестиций компания изначально оценивала примерно в 7,5 млрд рублей. Завод, согласно планам Rossko, должен производить порядка 5,6 млн тормозных дисков в год, что, по оценкам компании, соответствует примерно трети от общего объема потребления подобных деталей в России ■



АвтоВАЗ потратит более полумиллиарда на модернизацию производства

АО «АвтоВАЗ» направит на модернизацию производства более 530 млн рублей.

Будет выполнено свыше 15 тыс. работ суммарной емкостью 110 тыс. человеко-дней, сообщает пресс-служба компании.

Среди задач — пусконаладочные работы новых обрабатывающих центров в двигательном производстве, где будут производиться новые моторы объемом 1,6 (более 120 л. с.) и 1,8 (более 130 л. с.) литра, обновление оборудования в цехах окраски и сварки, в автосборочном комплексе.

Комплекс работ по установке нового оборудования для запуска производства Lada Azimut, модернизации линии сборки Lada Niva, текущему ремонту и обслуживанию основных мощностей и производственных систем будет проводиться в период планового оплачиваемого корпоративного отпуска с 1 по 13 мая.

Автопроизводитель планирует завершить все работы к 18 мая 2026 года ■

Российскому авторынку предрекают рост с 2027 года

В 2026 году рынок новых легковых автомобилей в РФ может остаться на уровне предыдущего года: 1,33 млн штук.

В 2027 году авторынок может вырасти на 14% — до 1,52 млн машин. Об этом сообщают «Ведомости», ссылаясь на прогноз в аналитическом обзоре консалтинговой компании Oks Labs (by Okkam).

Прогноз основан на трех показателях: ключевая ставка ЦБ РФ для определения стоимости автокредитования, индекс потребительской уверенности и стоимость отечественной нефти марки Urals.

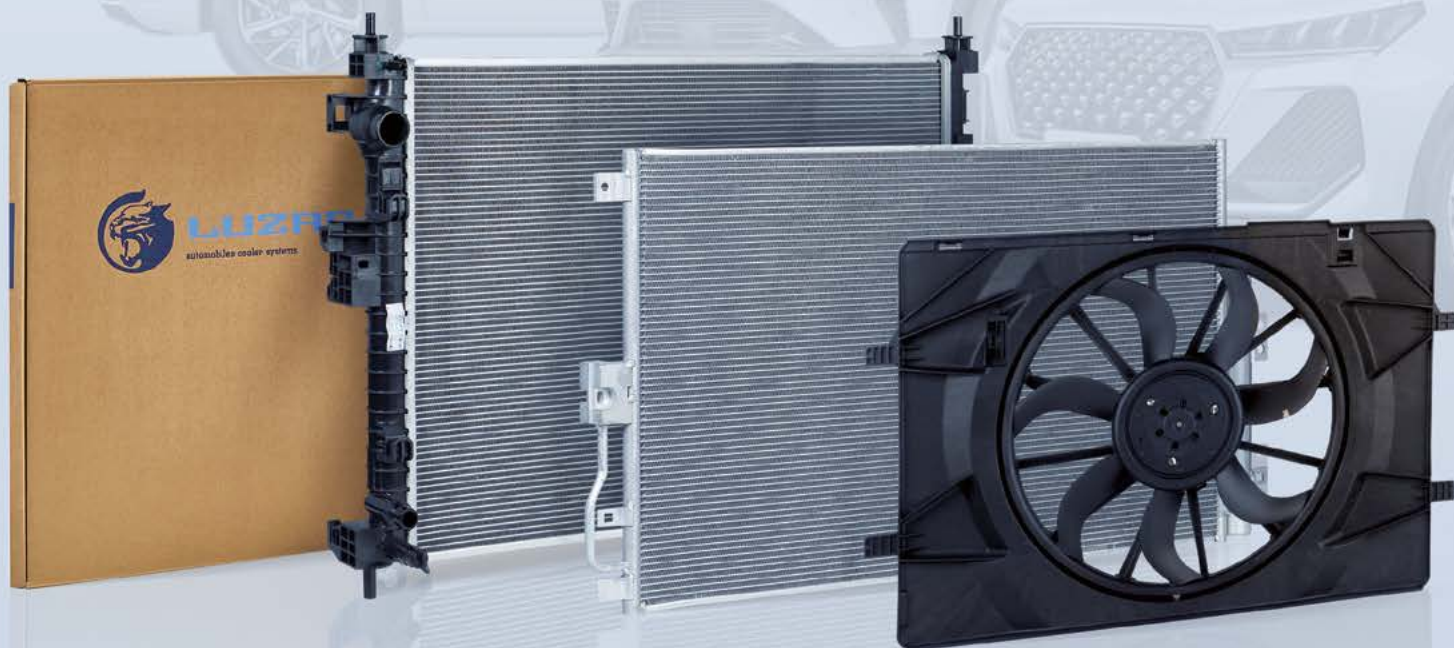
Как сообщал ранее «Движок», базовый прогноз аналитического агентства «Автостат» по развитию российского рынка новых легковушек в 2026 году также предполагает продажи на уровне прошлого года: около 1,33 млн единиц.

Оптимистичный сценарий подразумевает рост продаж на 10% по отношению к прошлому году — до 1,46 млн автомобилей. Если же события будут развиваться по пессимистичному сценарию, то продажи новых легковых машин в России сократятся на 10% (год к году) — до 1,20 млн штук ■





ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ НА 97% АКТУАЛЬНОГО АВТОПАРКА



ИДЕАЛЬНОЕ
СОПРЯЖЕНИЕ



ВЫСОКАЯ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ



УВЕЛИЧЕННЫЙ
РЕСУРС

Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости CARVILLE RACING



выбери на luzar.ru

В Россию стали поставлять меньше китайских автозапчастей

В январе – марте 2026 года экспорт автозапчастей из КНР в РФ снизился на 12,9% (год к году), до 510 млн долларов.

В прошлом месяце их было ввезено на 156,6 млн долларов (-11%). Об этом сообщает «Интерфакс», ссылаясь на данные Главного таможенного управления КНР и собственные расчеты.

Экспортные поставки легковых автомобилей из Поднебесной в нашу страну в первом квартале этого года выросли в денежном выражении в 1,9 раза (+93,4%) на низкой прошлогодней базе и составили 2,6 млрд долларов.

Экспорт грузовых автомобилей из Китая в Россию за указанный период увеличился почти в 1,8 раза (+76,9%), до 174,2 млн долларов.

В марте в нашу страну было ввезено легковушек на 1,1 млрд долларов (+29,6%) и грузовиков на 67,8 млн долларов (+11,7%) ■



РОАД продвигает закон об обороте автомобилей

В руководстве Российской ассоциации автодилеров (РОАД) выступили с предложением принять федеральный закон, регулирующий весь жизненный цикл нового автомобиля – от продажи до утилизации.

С подобной инициативой, как сообщает агентство ТАСС, выступил глава Ассоциации Алексей Подщеколдин на ежегодной «Конвенции РОАД».

Ключевой инициативой он назвал введение «цифрового паспорта транспортного средства», который, по замыслу авторов проекта закона, должен содержать, помимо традиционных данных о годе выпуска, марке, модели и т. д., историю обслуживания и ремонта автомобиля, а также информацию о показаниях одометра, сведения о залоге, аресте, ДТП и цене перепродажи.

Кроме того, в законе, по словам А. Подщеколдина, будут даны отсутствующие сегодня на рынке определения целому ряду понятий и терминов, среди них – «новый автомобиль», «автопроизводитель», «дистрибьютор», «автодилер» и другие.

В иницируемом законе должен быть также закреплён правовой статус основных участников авторынка и их обязательства по отношению друг к другу и к потребителям (речь идет об автопроизводителях, дистрибьюторах и дилерах).

В руководстве РОАД считают также, что правила продажи новых автомобилей и машин с пробегом должны отличаться. Предъявлять одинаковые требования к автомобилям возрастом 5, 10 и 15 лет нельзя, заявил Алексей Подщеколдин на «Конвенции РОАД» ■

Автомобили Geely Emgrand попали под отзыв в РФ

Росстандарт объявил о добровольном отзыве с российского рынка 17 590 автомобилей Geely.

Под отзыв попала модель Emgrand, реализованная в период с 1 ноября 2023-го по 6 сентября 2025 года, сообщает пресс-служба ведомства.

Причина отзыва в том, что при определенных обстоятельствах и условиях движения клапан вентиляции, расположенный в крышке заливной горловины топливного бака, может работать некорректно, что приводит к появлению отрицательного давления (вакуума) в системе. Из-за этого при долговременной работе двигателя и в крайне редких случаях топливный бак может деформироваться. Компоненты топливного насоса могут касаться внутренней поверхности бака и, как следствие, деформировать или повредить его.

В случае если в автомобиле отсутствуют повреждения на топливном баке, будет заменена крышка заливной горловины бака, адсорбер и ремкомплект трубки вентиляции адсорбера. Если же в машине поврежден топливный бак, то будет заменена крышка заливной горловины бака, ремкомплект трубки адсорбера топливного бака, адсорбер топливного бака, топливный бак, топливный насос в сборе с датчиком и кольцо уплотнительного топливного насоса.

Все работы будут выполнены бесплатно для автовладельцев, уточняют в Росстандарте. Проверить, попадает ли под отзыв тот или иной автомобиль, можно на сайте Росстандарта: список соответствующих VIN-кодов есть в приложении к сообщению ведомства ■



MIMS automobility

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Международная выставка
запасных частей,
автокомпонентов, оборудования
и товаров для технического
обслуживания автомобиля

25 – 28 августа 2026

Экспофорум
Санкт-Петербург



mims.ru

ITEM
EXPO



«ШАТЕ-М Форум 2026»



**Диалог
с производителями,
мастер-классы
и новые
контракты**

В начале апреля в ГРК «Ривьера» в Казани прошел «ШАТЕ-М Форум 2026» производителей автокомпонентов, собравший представителей компаний-дистрибьюторов, специалистов и руководителей СТО и розничных сетей автозапчастей из Татарстана и соседних регионов.

По данным организаторов мероприятия, в нынешнем казанском форуме приняли участие представители Республик Татарстан, Марий Эл, Чувашия, Самарской, Ульяновской и Московской областей, а также ряда других регионов РФ; 34% из них представляли сервисную индустрию, 25% – розничные магазины автозапчастей, 7% – оптовые компании.

За день работы форума его участники смогли познакомиться с новинками более чем 20 брендов, напрямую пообщаться с представителями производителей автозапчастей и компонентов, посетить технические мастер-классы, проверить свои знания в «Aftermarket-казино», шоу-викторине, а также сфотографироваться на фоне экспонатов хоккейной экспозиции с автографами известных хоккеистов.

из 18 стран мира; национальные павильоны представят Китай, Индия, Турция и Египет.

В рамках блока, посвященного стратегиям формирования ассортимента, выступили представители брендов BGAutomotive, Patron и УК «Карвиль»; о преимуществах работы с брендами, официально присутствующими на российском рынке, рассказали представители холдинга RMP Nagamochi, бренда CWorks, ZFR, Pingo.

Ситуацию в индустрии производства автокомпонентов в Европе осветил в своем выступлении менеджер по продуктам и ценам ООО «Пежо Ситроен Рус» Константин Лемешев. По его словам, импорт из Китая в ЕС сегодня занимает долю в треть рынка; за последний год он вырос на 12% и составляет около 8 млрд евро. В то же время импорт из ЕС в Китай упал ниже уровня импорта и составил в 2025 году 7,5 млрд евро. ЕС сегодня теряет мировое лидерство в производстве

автокомпонентов, в то время как Китай укрепляет доминирующее положение. В настоящее время в Поднебесной производится более чем в два раза больше продукции в этом секторе, чем в ЕС, отметил эксперт.

В ходе блока, адресованного специалистам СТО, выступили представители объединения технических специалистов «Техно-Драйв». В частности, эксперты рассказали об особенностях рекламационной работы автосервисов, дали пошаговую инструкцию по диагностике, обслуживанию и ремонту автомобильных систем кондиционирования воздуха, рассказали о том, с какими трудностями могут столкнуться представители СТО, оформляя претензии в адрес поставщиков автокомпонентов, а также осветили технические аспекты и наиболее распространенные ошибки при монтаже сцепления; об особенностях и основных критериях выбора автомобильного радиатора рассказал директор по продукту бренда Reach в России и СНГ Алексей Мордовин.

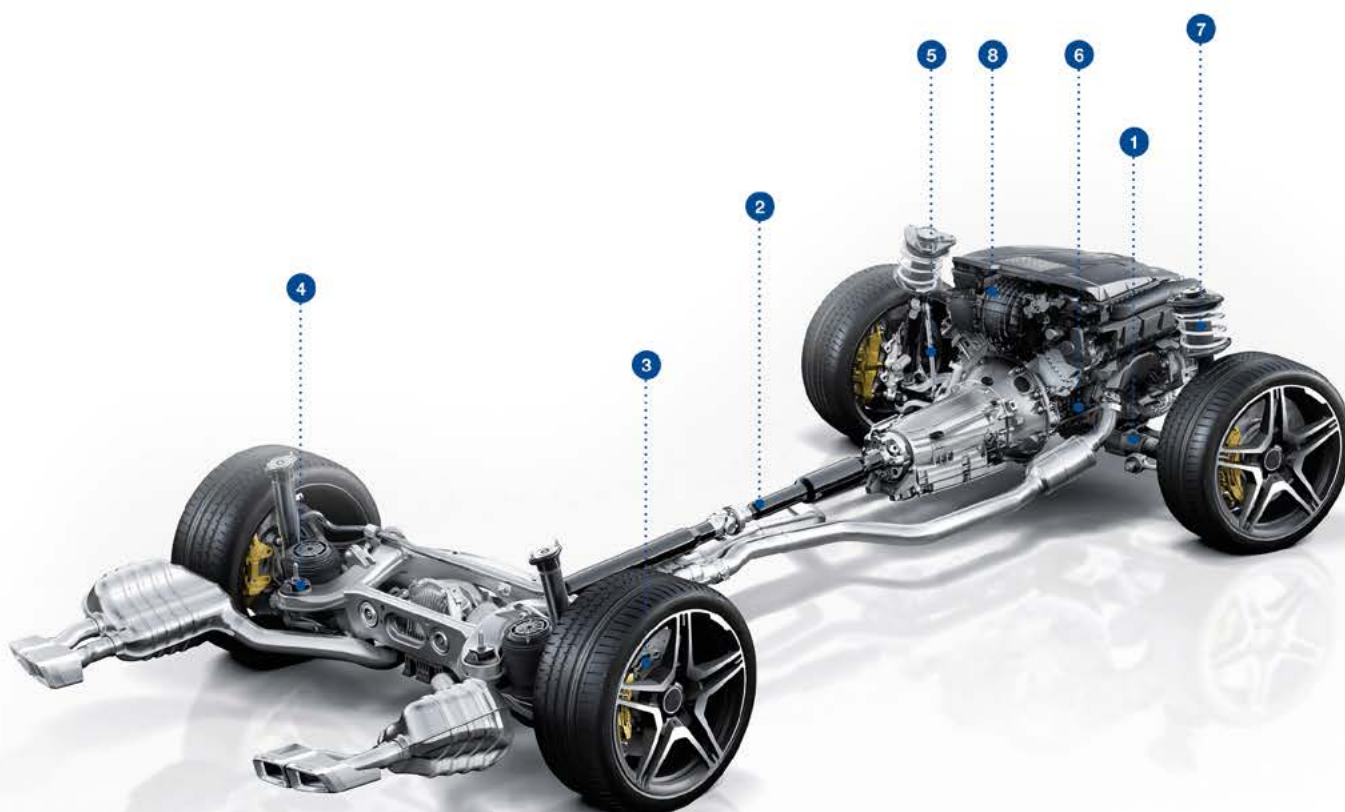
Под одной крышей с форумом прошла также выставка автозапчастей, в ходе которой свои новинки и актуальный ассортимент представили бренды Airline, Autorepar, Azumi, BGAutomotive, Carville Racing, CWorks, Brake Masters, HSB, Jikiu, LUZAR, Patron, Pingo, SB Nagamochi, STARTVOLT, Tixona, Trialli, ZFR, Yato. Посетители могли сравнить детали, задать вопросы техническим специалистам брендов и получить необходимую информацию о том или ином продукте.

По словам участников форума, мероприятие оказалось весьма полезным именно с практической точки зрения. «На форуме мы за пару часов поговорили с нужными нам производителями, посмотрели новинки продукции, а также выделили для себя товары, имеющие высокий потенциал, которые добавим в ассортимент в ближайшее время», – рассказал пресс-службе оргкомитета мероприятия руководитель сети магазинов «Кунцево» Артем Овсянников.



АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ

- 1 ШАРНИРЫ РАВНЫХ УГЛОВЫХ СКОРОСТЕЙ
ПРИВОДНЫЕ ВАЛЫ
- 2 КАРДАННЫЙ ВАЛ
- 3 СТУПИЧНЫЙ УЗЕЛ
- 4 РЕЗИНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ДЕТАЛИ
- 5 КОМПОНЕНТЫ РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ И
ПОДВЕСКИ
- 6 РУЛЕВЫЕ РЕЙКИ
- 7 АМОРТИЗАТОРЫ
- 8 ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ



MIMS Automobility Saint Petersburg 2026



**Компани-
экспоненты
из 20 стран
и 30-летие
выставки**



Роман Зубко

В нынешнем году, напомнила генеральный директор компании IPEMF Expo (организатора MIMS Automobility) Оксана Аникеева, выставка отметит круглую дату и станет уже 30-й по счету. Проходить она будет в непростой для российского рынка послепродажного обслуживания автомобилей период.

«Мы получаем сигналы от компаний и отрасли в целом о нескольких тенденциях, — сказала О. Аникеева. — Первая — это усиливающаяся конкуренция. Вторая тенденция, которая касается всех нас, — это увеличение налоговой нагрузки на бизнес. Третья тенденция — это появление множества небольших

В конце апреля в пресс-центре агентства TACC состоялась пресс-конференция, посвященная предстоящей Международной выставке запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобиля MIMS Automobility Saint Petersburg 2026. О том, какие страны будут представлять компани-экспоненты и сколько потенциальных посетителей зарегистрировались онлайн к середине весны нынешнего года, — в материале «Движка».

и некачественных выставочных мероприятий, которые не дают бизнесу реальной ценности».

По словам гендиректора IPEMF Expo, компании из сферы послепродажного обслуживания говорят о том, что «нужна одна сильная, профессиональная, масштабная площадка, где можно решать реальные бизнес-задачи». «Мы — место встречи производителей, поставщиков и сервисных компаний, а также точка концентрации ключевых решений для автобизнеса!» — заявила О. Аникеева.

По состоянию на середину апреля, по ее словам, компани-экспоненты забронировали

свыше 92% выставочной площади, 75% участников прошлого года подтвердили свое участие в петербургской выставке, более 10 тыс. человек зарегистрировались онлайн в качестве посетителей. В прошлом году мероприятие, по данным организаторов, посетило без малого 47,5 тыс. человек.

Свое участие в MIMS Automobility Saint Petersburg 2026 уже подтвердили компании из 20 стран, среди них — Белоруссия, Венгрия, Вьетнам, Индия, Италия, Казахстан, Китай, ОАЭ, Польша, Сингапур, Таиланд, Тайвань, Турция, Узбекистан, Южная Корея. Предварительный список

участников выставки будет опубликован в мае.

Центральными мероприятиями деловой программы станут Международный форум автомобилестроения ИМАФ, открытая конференция-площадка АГОРА, а также проект «MIMS Академия», в рамках которого пройдут мастер-классы и другие обучающие мероприятия для специалистов СТО. Кроме того, будет вручена ежегодная премия в области автобизнеса MIMS Automobility Awards.

Для ключевых закупщиков отрасли — компаний с наибольшим объемом закупок по результатам 2025 года — будет запущена программа Premium Buyers Club. В числе привилегий для ее участников — бесплатное размещение в отелях — партнерах выставки, доступ в закрытую лаунж-зону для переговоров, а также расширенная информация об экспонентах. «Цель программы — сделать B2B-переговоры максимально эффективными», — отметила Оксана Аникеева.



Участников выставки на пресс-конференции представляли учредитель компании «Автостандарт» Сергей Крупнов и директор по продажам и маркетингу «Cordiant Свечи» Александр Алешин. С. Крупнов отметил, что его компания участвует в MIMS Automobility с 2016 года и что участие в выставке дало «колоссальный прирост по продажам». «С того момента, как мы начали выставляться на MIMS Automobility, поток клиентов

стал намного больше», — заявил С. Крупнов. Кроме того, по его словам, именно вследствие роста интереса к продукции в рамках профильной выставки в «Автостандарте» приняли решение заниматься не только дистрибуцией других производителей, но и открыть собственное производство.

Александр Алешин, в свою очередь, рассказал об опыте трансформации бренда после ухода Bosch с российского рынка

в 2022 году. Завод в Энгельсе после всем известных событий сначала работал под брендом METEOR, а затем претерпел еще один ребрендинг и стал выпускать свечи под «зонтичным» брендом Cordiant.

Среди главных проблем российского рынка автозапчастей в его современном состоянии А. Алешин назвал высокую долю незаконного оборота и контрафактной продукции: доля незаконного оборота, по его

словом, составляет сегодня 73,8% (в онлайн-сегменте она еще выше: 90,1%, в офлайн — 68,9%), доля контрафакта на рынке — 17,3% (в онлайн-сегменте — 25%, в офлайн — 14,8%). Один из основных способов обезопасить себя от риска нарваться на контрафакт, по словам эксперта, — приобретать автозапчасти (в частности, свечи зажигания) только у проверенных продавцов, найти которых проще всего именно на крупнейших профильных выставках.

Заместитель начальника отдела аналитики аналитического агентства «Автостат» Дмитрий Ярыгин представил в ходе пресс-конференции данные по российскому авторынку — как в сегменте новых автомобилей, так и в секторе машин с пробегом. Кроме того, он поделился актуальным прогнозом агентства по развитию рынка на 2026 год. По словам эксперта, базовый сценарий предполагает продажи новых автомобилей на уровне 2025 года: около 1,33 млн единиц; при оптимистичном сценарии в России будет реализовано порядка 1,46 млн новых легковых машин (+10% к результату 2025-го), при пессимистичном — 1,2 млн единиц (–10% по отношению к 2025-му).

В сегменте автомобилей с пробегом (АСП) базовый прогноз также подразумевает повторение прошлогоднего результата (около 6,24 млн проданных машин). В оптимистичный сценарий заложен рост рынка АСП на 5% (до 6,55 млн ед.), в пессимистичный — снижение на те же 5% (до 5,95 млн ед.), отметил замначальника отдела аналитики «Автостата».

Выставка MIMS Automobility Saint Petersburg 2026 будет проходить с 25 по 28 августа на территории конгрессно-выставочного центра «Экспофорум». Онлайн-регистрация посетителей продолжается на официальном сайте выставки; для получения бесплатного электронного билета необходимо ввести промокод MIMSSPB.





AKconf.2026

КОНФЕРЕНЦИЯ

Рынок автозапчастей и масел в РФ в 2025 году и в начале 2026-го



Роман Зубко

В Санкт-Петербурге в начале апреля прошла организованная компанией «АвтоКонтинент» ежегодная конференция AKconf.2026, адресованная руководителям станций техобслуживания автомобилей и магазинов автозапчастей. В ходе нее ведущие игроки и эксперты российского рынка запчастей и масел рассказали о текущем положении дел в отрасли и итогах 2025 года, а также выделили главные тенденции в развитии рынка послепродажного обслуживания автомобилей. Все подробности — в материале «Движка».

«АвтоКонтинент» в 2025-м: результаты и инвестиции

О том, что представляет собой в настоящее время «АвтоКонтинент», рассказал коммерческий директор компании Максим Подвальный. По его словам, дистрибьютор располагает сегодня широким складским ассорти-

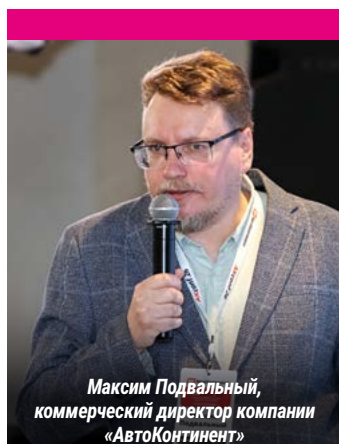
ментом (в наличии — порядка 247 тыс. SKU) и глубокими складскими запасами (около 5 млн единиц хранения). Фирменную программу поставок под заказ М. Подвальный назвал «практически безграничной»: 15 млн SKU. В 2025 году «АвтоКонтинент», согласно внутренней статистике, осуществил около 2 млн доставок с SLA (комплексный показатель качества доставки) на уровне 92,5%.

В минувшем году и в первом квартале года нынешнего в «АвтоКонтиненте» сконцентри-

ровались на ускорении доставки на «последней миле» (в частности, в Петербурге частота доставки увеличилась в 2,5 раза), сокращении времени выполнения заказов, отладке работы с маркированными товарами, упрощении процессов отмены заказа и подключения к ЭДО, а также инвестировали в новый высокотехнологичный складской комплекс.

Рынок автозапчастей и масел: тенденции и перспективы

Статистикой рынка запчастей и послепродажного обслуживания автомобилей поделился с участниками конференции директор по исследованиям розничного рынка компании В2Х Денис Бухтин. По словам эксперта, индекс потребительских настроений (показывающий готовность потребителей скорее совершить покупки, нежели накапливать средства) находился по состоянию на март 2026 года на уровне ниже 100 процентных пунктов и составлял 98 п. п. На протяжении прошлого года, судя по графику, составленному «инФОМ» для Банка России, индекс хоть и был подвержен частым колебаниям, но все же находился в положительной зоне.



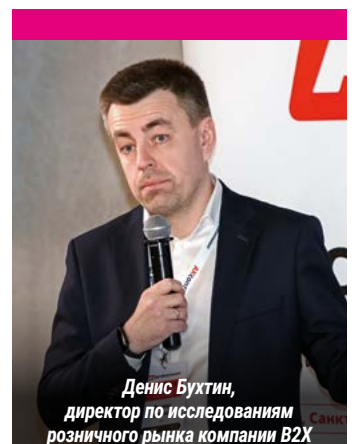
Максим Подвальный, коммерческий директор компании «АвтоКонтинент»

Оборот розничной торговли в РФ по итогам января — декабря 2025 года вырос на 2,6% по сравнению с 2024 годом и достиг 61,3 трлн рублей; в сегменте непродовольственных товаров рост составил 3%, тогда как доля самого непродовольственного сектора в общем объеме розничной торговли составила 53%.

Парк легковых автомобилей и LCV в России по состоянию на конец 2025 года Д. Бухтин оценил, ссылаясь на данные агентств «Автостат» и «Автостат-Инфо», в 52,2 млн единиц. В активном автопарке РФ, по словам эксперта, продолжается тенденция к устареванию машин. Средний возраст автомобиля в нашей стране последовательно растет на протяжении более чем 10 лет: в 2014 году этот показатель составлял 12,4 года, в 2025-м — 15,8 года.

Доля машин старше 10 лет составляет сегодня в России 72% (в 2014 году — 49%), при этом доля автомобилей 4–9 лет сократилась за тот же период с 34 до 23%. Наиболее старые машины эксплуатируются сегодня в Дальневосточном федеральном округе (средний возраст — 21,9 года), самый свежий автопарк — в Центральном федеральном округе (13,9 года). На Северо-Западе России этот показатель, к слову, составляет 14,5 года.

Рынок смазочных материалов и технических жидкостей, как рассказал Д. Бухтин, демонстрировал в начале 2026 года рост практически во всех сегментах. В январе — феврале росли продажи моторных масел для легковых (+1,6% к аналогичному периоду 2025 года) и грузовых автомоби-



Денис Бухтин, директор по исследованиям розничного рынка компании В2Х



лей (+2,8%), масел для АКП (+0,5%) и мотоциклетных двух- и четырехтактных двигателей (+4,4%); продажи охлаждающих жидкостей выросли на 13,9%, тормозных жидкостей – на 1,8%. Единственное исключение составили масла для механических коробок передач (-3,1%), что может быть связано с сокращением количества машин с трансмиссиями подобного типа в активном автопарке.

В 2025 году наиболее быстро растущими категориями товаров на российском рынке смазочных материалов и технических жидкостей были моторные масла вязкостью 0W-20 (+15% к 2024 году),

масла для мототехники (+25%), оригинальные масла для автомобилей китайских марок (+31%), а также антифризы с допуском LEC II (+31%).

Ключевыми факторами и тенденциями в развитии авторынка в 2026 году Денис Бухтин назвал снижение потребительских настроений, большой объем отложенных денег (на уровне 11,3 трлн рублей по итогам 2025 года), а также рост импорта автомобилей с пробегом (+22% в январе – марте). Динамика отраслей рынка при этом, по словам эксперта, остается разнонаправленной, бизнес испыты-

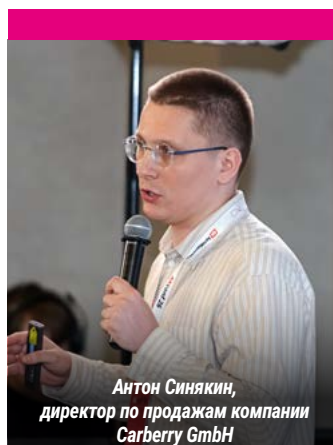
вает рост фискальной нагрузки, а на фоне усиления конкуренции происходит консолидация и поляризация рынка.

Рынок запчастей в РФ после 2022 года: что было и что стало?

О том, как изменился российский рынок автокомпонентов с 2022 года по настоящее время, рассказал директор по продажам компании Carberry GmbH Антон Сinyaкин. Среди ключевых изменений эксперт назвал сокраще-

ние объемов поставок оригинальных запчастей, рост спроса на неоригинальные компоненты, появление новых брендов, увеличение доли аналогов оригинальных деталей, рост количества подделок и контрафакта (по приблизительным оценкам, доля контрафактных деталей на рынке составляет сегодня до 20%), а также налаживание каналов поставок из других стран.

Объем рынка автосервисных услуг в России (в деньгах), согласно прогнозам Carberry, продолжит расти и по итогам 2027 года может превысить отметку 640 млрд рублей (в 2017 году этот показатель составлял 297,1 млрд рублей). На вопрос ведущего конференции о том, почему в таком случае «лежит» рынок автозапчастей, Антон Сinyaкин ответил, что тот, кто найдет ответ на этот вопрос, по всей видимости, и будет зарабатывать на российском рынке послепродажного обслуживания автомобилей в ближайшие годы.



Антон Сinyaкин,
директор по продажам компании
Carberry GmbH



FOQIN

СОХРАНЯЕМ СВОБОДУ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ



20+ ЛЕТ
ОПЫТА

работы с премиум деталями



ПОДБЕРЕМ ПО VIN
РЕШИМ ВСЕ ВОПРОСЫ

прямая связь с командой FOQIN



100% СОВМЕСТИМОСТЬ

сделано по чертежам
оригинальной детали



МЫ УЖЕ НА
OZON



8 800 201 03 11

office@foqin.ru

www.foqin.ru

«ИнтерАвтоМеханика 2026»



**Консолидация
как драйвер
российского рынка
автозапчастей**



Dvizhok.su

В Москве, в пресс-центре агентства «РИА Новости», состоялась пресс-конференция на тему: «Создание сильных альянсов на рынке автозапчастей и компонентов. Как выставка «ИнтерАвтоМеханика» в Москве усиливает возможности для автобизнеса». Все подробности о том, какую роль организаторы выставки и эксперты отводят консолидации крупных игроков рынка запчастей, — в материале «Движка».

Мероприятие, как заявили организаторы предстоящей выставки, ознаменовало собой «новый этап консолидации рынка через объединение крупнейших игроков в „Альянс Сильных“».

«ИнтерАвтоМеханика») Сергея Александрова, личные встречи в эпоху цифровизации остаются фундаментом успеха.

«Наша философия зашифрована в самом логотипе компании: это рукопожатие двух людей, встреча, в которой рождается новая ценность. Опыт подтверждает, что именно личное присутствие и возможность действовать в едином ритме, плечом к плечу обладают мощным созидательным зарядом и дают импульс для развития бизнеса. Выставки никогда не потеряют свою актуальность, так как именно здесь лидеры отрасли могут открыто продемонстрировать свою силу, опираясь на энергию личного контакта», — отметил С. Александров.

Он заявил также, что проект «ИнтерАвтоМеханика» обеспечивает «уникальную синергию участников и деловых возможностей», выступая «единственным отраслевым событием в традиционные августовские даты» (18–21 августа) на «привычной для профессионалов московской площадке».

«Тот факт, что „Сигма Экспо Групп“ входит в топ-3 организаторов B2B-выставок в России по выручке, — прежде всего

показатель доверия рынка. Для участников это прямая гарантия того, что проект „ИнтерАвтоМеханика“ будет реализован на высочайшем профессиональном уровне», — подчеркнул также С. Александров.

Генеральный директор ассоциации «Автоком» (соорганизатора выставки «ИнтерАвтоМеханика» и ее стратегического партнера) Эдуард Арамян отметил, в свою очередь, что объединение лидеров «создает прозрачные правила игры» и превращает выставку в «главный центр влияния, где принимаются ключевые решения для всей индустрии».

Говоря о критериях выбора стратегического партнера, Э. Арамян отметил: «Мы общались с разными организаторами, но у „Сигма Экспо Групп“ очень сильное портфолио и амбициозная команда с огромным опытом в создании самых больших B2B-мероприятий в России. Реализованные ими кейсы, в том числе кластерные выставки, — это определенное „ноу-хау“, которое они успешно внедряют».

Представители крупнейших дистрибьюторских сетей, выступая в рамках пресс-конференции, сошлись во мнении, что в текущих условиях консолидация



на одной площадке – не имидж, а стратегическая необходимость.

По словам директора Rossko в Центральном федеральном округе Владимира Агафонова, при наличии 350 складов по стране участие в выставке – это «хеджирование рисков и катализатор интеграции B2B-сервисов». Он отметил также, что лидеры индустрии должны формировать повестку и находиться в прямом контакте с отраслью: «Цифровые каналы дают скорость, но офлайн-формат дает доверие. Мы инвестируем в участие в выставке „ИнтерАвтоМеханика“, потому что это прямой контакт, живая экспертиза и современное конкурентное преимущество. Здесь рождаются долгосрочные контракты».

Директор по развитию бизнеса ГК «Авторусь» Кирилл Ким назвал участие в выставке «ИнтерАвтоМеханика» частью долгосрочного партнерства и отметил профессиональный подход команды «Сигма Экспо Групп»: «Организаторы прислушиваются к участникам и про-



являют гибкость в привлечении как экспонентов, так и клиентов выставки».

«Мы здесь не ради имиджа или красивых фотографий – нам нужен результат, – заявил также К. Ким. – Традиция „живых“ выставок не отменяется технологиями, а только усиливается ими. В конце концов, нельзя онлайн сходить в баню, и качественный сервис тоже невозможно пре-

доставить виртуально. Для нас выставка „ИнтерАвтоМеханика“ – это прежде всего партнерство сильных игроков, нацеленное на конкретный результат в реальном секторе».

Владелец СТО «АВТОритет» и член правления Союза автосервисов Наталья Ваганова отметила, в свою очередь, практическую пользу деловой программы выставки: «От „железа“ и запчастей

пора перейти к людям: кадры по-прежнему решают всё. Нам необходимы площадки в Москве, куда специалисты из разных городов могут приехать, чтобы в объединенном формате получать знания и обмениваться опытом. Не случайно в прошлом году именно на „ИнтерАвтоМеханике“ я провела свой первый большой мастер-класс по управлению. Сегодня выставка становится настоящим интеллектуальным центром отрасли».

По словам Н. Вагановой, развитие таких образовательных форматов и личные встречи руководителей – это то, что сейчас необходимо для качественного роста автосервисного бизнеса.

В рамках пресс-конференции состоялось также торжественное подписание договора о долгосрочном стратегическом партнерстве между «Сигма Экспо Групп» и ассоциацией «Автоком». Соглашение официально закрепило статус ассоциации как организатора выставки.



MZ SW MARSHALL

**5 ЛЕТ
ГАРАНТИИ**

Новый стандарт надёжности

С 1 апреля 2026 года на всю продукцию MARSHALL действует расширенная гарантия – 5 лет с момента покупки!

Подробнее о гарантийной политике:





2026-й – год смелых решений!

Кристина
Зеленева,
Екатерина
Мартынова



Dvizhok.su

Надо ли урезать расходы на маркетинг в эпоху кризиса? Насколько сложно женщинам руководить проектами в индустрии, где доминируют мужчины? Могут ли внешние обстоятельства поставить выставочные проекты под угрозу и что помогает справляться с вызовами? Об этом и многом другом «Движку» рассказали руководители выставок СТО Экспо и COMvex Кристина Зеленева и Екатерина Мартынова.

❶ Сегодня многие компании включают режим экономии и сокращают маркетинговые бюджеты. Как вы оцениваете целесообразность такого подхода: является ли это формой защиты бизнеса или, напротив, риском утраты рыночных позиций?

Екатерина Мартынова, COMvex: Сокращать расходы на маркетинг в кризис – это как пытаться сэкономить топливо, выключив двигатель во время полета. К сожалению, тот, кто уходит в тень, потом вынужден тратить в пять раз больше, чтобы просто вернуться на прежние позиции. Участие в наших выставках как ключевых событиях отрасли – это инвестиция в устойчивое присутствие бренда на карте индустрии и подтверждение его стабильности.

Кристина Зеленева, СТО Экспо: Поддержу позицию Екатерины.



Действительно, рынок динамичен и не терпит вакуума: отсутствие экспонента на выставочной площадке неизбежно приводит к перераспределению рыночной доли в пользу присутствующих

на площадке, активно работающих на рынке игроков. В свою очередь, наша задача как организаторов – дать экспонентам уверенность, что именно здесь их бизнес получит энергию для рывка.



Руководители выставок СТО Экспо и COMvex Кристина Зеленева (слева) и Екатерина Мартынова

❷ Вы руководите проектами в индустрии, где доминируют мужчины. Как это влияет на атмосферу мероприятий и помогает делу?

К. З.: Женская энергия – это созидание. Мужчины, как правило, привыкли бороться и конкурировать, а мы умеем объединять. В третьем павильоне «Крокус Экспо» мы выстраиваем полноценную экосистему, в которой проекты СТО Экспо и COMvex органично дополняют друг друга. Наше профессиональное чутье подсказывает, а практика доказывает: современному клиенту нужен комплексный подход, всё и сразу: и запчасти, и техника, и сервис в едином пространстве.



участники говорят об окупаемости и мощном импульсе для роста, мы понимаем, что создали действительно эффективный инструмент. Мы искренне верим в потенциал наших выставок: сейчас именно то время, когда нужно заявить о себе всему рынку и занять освободившиеся ниши.

❷ Главные советы от «женского руководства» STO Expo и COMvex для тех, кто сомневается: выходить на выставку или нет?

К. З.: Доверяйте своей интуиции. Если вы чувствуете, что вашему бизнесу нужен глоток свежего воздуха и новые контакты, — выходите.

Е. М.: Не ждите идеальных условий, их не будет. Создавайте свою реальность сами!

Мы не просто продаем квадратные метры, мы создаем атмосферу, в которой хочется заключать сделки.

Е. М.: Знаете, визуальная эстетика площадки для нас как для организаторов — подход не просто для галочки. Это проявление уважения к экспонентам, посетителям, к каждому гостю наших мероприятий. В пространстве, где каждая деталь продумана, рождается чувство уверенности и драйва, у людей расправляются плечи. Мы заряжаем этот суровый мир коммерческого транспорта своей верой в успех. И это работает!

❸ Когда отрасль сталкивается с серьезными вызовами, бизнес ищет сильных лидеров. Были ли моменты, когда внешние обстоятельства ставили проекты под угрозу, и как ваша позиция помогала участникам отбросить сомнения и принять решение о присутствии на площадке?

Е. М.: Сдаться — это слишком просто, это не наш путь. Сложные ситуации для того и даны, чтобы проявлять гибкость. Мы смотрим на проблемы как на задачи. Когда экспоненты видят, что организатор не просто «удерживает позиции», а активно ищет решения, это становится



для них решающим аргументом. Наша уверенность передается партнерам: они понимают, что выставка состоится при любых обстоятельствах и даст им необходимые инструменты не только для выживания, но и для роста.

К. З.: Настоящая сила бизнеса сегодня — это умение превращать вызовы в новые возможности. Мы видим, как на наших площадках рождаются стратегические партнерства и контракты, определяющие будущее компаний. Когда



В 2026 году выставки STO Expo и COMvex будут проходить с 26 по 29 мая в МВЦ «Крокус Экспо». Регистрация посетителей уже открыта на официальных сайтах мероприятий, для получения бесплатного билета необходимо использовать промокод DVIGOK.



Новинки мирового автопрома



Электрокроссовер Volvo EX60 встал на конвейер завода компании в Торсланде – неподалеку от штаб-квартиры шведского автопроизводителя ■



Mazda обновила европейскую версию гибридного хэтчбека Mazda2 ■



Компания BMW раскритиковала рестайлинговую версию седана 7 Series и его электрической модификации i7 ■



Тюнинговое ателье ABT Sportsline представило форсированную версию гибридного универсала Audi A6 Avant нового поколения ■



Компания Audi представила рестайлинговый вариант электрокроссовера Q4 e-tron ■



BMW Group отмечает четвертьвековой юбилей с начала производства первого автомобиля возрожденного бренда Mini ■



Volkswagen представил преемника модели Polo – электрохэтчбек ID. Polo. В Германии новинка будет стоить от 24 995 евро ■



Speed Mate

Happy Auto Life



Speed Mate

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА ПОД КЛЮЧ ОТ БРЕНДА SPEEDMATE



- Датчики ABS
- Тормозные диски
- Датчики износа тормозных колодок
- Тормозные колодки дисковые
- Суппорт дискового колесного тормозного механизма

Brake Disc

브레이크 디스크

Korea No.1
Aftermarket Brand



SK speedmate



Korea No.1
Aftermarket Brand

Тенет раскрыл новый кроссовер

Бренд Tenet расширил модельный ряд семейства кроссоверов T4 за счет нового T4L.

По сравнению с моделью T4 новинка выросла в длину на 186 мм, в высоту — почти на 50 мм; длина колесной базы при этом увеличилась на 40 мм. Габариты Tenet T4L — 4506 × 1828 × 1701 мм; длина колесной базы — 2650 мм. Объем багажника вырос на 135 литров (до 475 литров при поднятых сиденьях второго ряда и до 1500 литров — при сложенных).

Автомобиль оснащен 1,5-литровым турбированным двигателем (147 л. с., 210 Нм), работающим в паре с 6-ступенчатой преселективной роботизированной коробкой передач с двумя мокрыми сцеплениями.

Расход топлива в загородном цикле составляет 6,5 литра на 100 км, сообщает пресс-служба бренда.

Новый кроссовер оборудован 18-дюймовыми литыми колесными дисками, датчиком дождя, двухзонным климат-контролем, полным «зимним пакетом», фронтальными и передними боковыми подушками безопасности, аудиосистемой с 6 динамиками, 8-дюймовым сенсорным экраном управления климатом на центральной консоли, сдвоенным основным дисплеем с бортовым компьютером диагональю 10,25 дюйма.

Для Tenet T4L также сертифицировано использование тягово-сцепного устройства с максимальной массой буксируемого прицепа до 750 кг. Новая модель будет производиться на заводе холдинга «АГР» в Калуге по полному циклу ■



В России стартовали продажи обновленного Haval Dargo

Бренд Haval объявил о начале продаж на российском рынке обновленного кроссовера Dargo.

Автомобиль предлагается в полноприводном исполнении и трех комплектациях: «Оптимум», «Премиум» и «Техно+».

Стоимость Haval Dargo 2026 модельного года в исполнении «Оптимум» составляет 3 499 000 рублей, «Премиум» — 3 699 000 рублей, «Техно+» — 3 899 000 рублей.

Кроссовер уже доступен в официальных дилерских центрах Haval City, сообщает пресс-служба бренда.

Автомобиль оснащается модернизированным 2,0-литровым бензиновым двигателем с турбонаддувом (200 л. с.; 380 Нм).

Мотор работает в паре с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач с двойным сцеплением мокрого типа. Привод — автоматически подключаемый полный (типа Torque-On-Demand).

Обновленный Haval Dargo разгоняется с 0 до 100 км/ч за 9 секунд. Расход топлива в смешанном цикле — 8,8 литра на 100 км ■

Omoda раскрыла новые подробности о модели C4

Бренд Omoda раскрыл некоторые характеристики нового кроссовера с названием C4.

Автомобиль разработан как «флагман для нового поколения пользователей, живущих на стыке цифровой и реальной жизни», сообщает пресс-служба бренда.

Дизайн кроссовера выполнен в стиле Cyber Mecha («кибер-меха»): на смену плавным линиям пришли острые грани, дополненные фарами в форме «кибер-молнии».

В салоне — 13,2-дюймовый центральный экран, беспроводная зарядка на 50 Вт, мобильная киберспортивная установка. В систему предустановлено более 20 игр с поддержкой геймпадов.

Также «Omoda C4» оборудован 16 системами помощи водителю ADAS и системой кругового обзора 540°.

Автомобиль получит версию Ultra («Ультра») с заводским тюнингом, включающим аэродинамический спорт-кит, спортивный выхлоп и функцию контролируемого запуска Launch Control для максимального ускорения на старте.

В апреле этого года кроссовер Omoda C4 уже сошел с конвейера; в дальнейшем, как заявляют в пресс-службе бренда, он появится в продаже по всему миру ■





TEKNOROT

STEERING & SUSPENSION PARTS

НА ШАГ ВПЕРЕДИ



Конвейерный
ОЕ-
поставщик



Крупнейший европейский производитель деталей подвески и рулевого управления

Входит в ТОП-300 компаний Турции с 2021

Собственное производство 200 000 м²

Экспорт в более чем 100 стран



КАТАЛОГ TEKNOROT У ВАС ПОД РУКОЙ!



SMARTARM - инновационная технология для безопасного вождения



16+ РЕКЛАМА

www.teknorot.com/ru



Дитя эпохи
утильсбора



Вадим Аскарлов

Случай по-настоящему уникальный: в топ-10 по продажам новых автомобилей в России оказался кроссовер, который официально в нашей стране не продается. Mazda CX-5 реализуется у нас дилерами путем параллельного, или, как сейчас стало модно говорить, «альтернативного» импорта. Почему так? Думаю, большинство наших читателей и так знает ответ. Для тех же, кто не в курсе перипетий на нашем рынке, напомним: после 160 л. с. ставка утильсбора растеткратно и, по сути, делает невыгодной для дилеров продажу машин большей мощности. И если для премиальных автомобилей это не особо критично, так как они и без того стоят у нас заоблачных

Mazda CX-5

Прошло уже больше четырех лет с тех пор, как рынок новых автомобилей в России стал представлять собой гигантский мультибрендовый салон по продаже китайских автомобилей, с которыми практически в одиночку конкурирует (в легковом сегменте) разве что АвтоВАЗ. Борется он с представителями Поднебесной, кстати, весьма успешно. Правда, назвать его методы рыночными язык не поворачивается. Сначала тольяттинцы надеялись на свой уровень локализации, но после того как китайцы стали массово скупать заводы ушедших брендов, пришлось применять радикальные методы, самой действенной из которых стал утилизационный сбор. Однако у этого радикального способа оказались и необычные побочные эффекты: один из них на сей раз — у нас на тесте. «Движок» провел 10 дней в компании с автомобилем, который своей сегодняшней популярностью в России всецело обязан новым протекционистским мерам по защите отечественного автопрома.



денег, то сколько-нибудь мощные автомобили масс-сегмента теперь стоят несоизмеримо дорого.

В таких условиях самый выгодный вариант — машины, которые обладают двумя важными качествами: мощность менее 160 сил и известный, уважаемый в России бренд. И Mazda CX-5 идеально подходит по указанным параметрам — такова сегодня составляющая успеха. Хотя, забегаая вперед, скажем, что стоит вся эта комбинация все равно отнюдь не гуманных денег.

Под капотом тестовой «японки» — хорошо знакомый автомобилистам и механикам 2,0-литровый мотор Skyactiv-G, который произвел когда-то настоящий фурор, будучи одним из самых современных и технологичных «атмосферников» своего времени. По сути, это все тот же двигатель, к которому мы привыкли до ухода бренда из России. С одной лишь разницей: на продающиеся у нас модели Mazda ставится китайская версия мотора с отдачей на уровне 155 л. с.

На рынке можно еще найти привычные нам европейские версии на 150 сил, которые привозят из стран ближнего зарубежья. Однако стоят такие машины гораздо дороже, потому что предлагаются с полным приводом



тенденциям, а в щитке приборов удачно совмещены аналоговые приборы и цифровые. Кроме того, мультимедиа поддерживает самые последние версии Android Auto и Apple CarPlay. Отдельно стоит отметить, что русификация системы выполнена на высшем уровне. Но удивляться этому не стоит, ведь русификацией занимались специалисты Mazda Motor Rus, а уж русскоязычные профессионалы вряд ли могут допускать ошибки, характерные даже для марок, считающих себя премиальными.

Единственное, что расстраивает, — камера заднего вида. Качество изображения такое, что навеивает ассоциации с первыми компьютерными играми начала 1990-х. И если 10 лет назад это было вполне простительно, то сегодня, когда китайские бренды приучили нас к HD-изображениям с камер кругового обзора и системам «прозрачного капота», ничего, кроме «древнерусской тоски», картинка с маздовской камеры вызывать не может. Видимо, чтобы радикально решить проблему, нужно менять саму платформу мультимедийной системы. В любом случае со своей прямой обязанностью камеры справляются, и припарковаться в сложных местах можно без проблем.

Из современных «примочек» тестовая Mazda может похвастаться системой удержания в пределах полосы. Причем работает она отлично в том смысле, что, в отличие от современных китайских аналогов, не пытается взять управление на себя и «выдернуть» руль из рук водителя.

в самых топовых комплектациях. Китайские версии продаются в исполнениях попроще и только с передним приводом, так как полный привод в Поднебесной доступен только с мотором объемом 2,5 литра, который выходит за пределы «льготной» ставки утильсбора.

Когда кто-то произносит «китайская версия» — где-то моментально просыпается еще один хейтер всего, что когда бы то ни было сходило с конвейеров предприятий в Поднебесной. С этим тезисом можно соглашаться или нет, но к нашей «Мазде» он в любом случае не имеет никакого отношения. CX-5 собирается на совместном предприятии Changan и Mazda в Нанкине путем крупноузловой сборки — точно так же, как в свое время этот кроссовер собирался во Владивостоке на предприятии «Мазда-Соллерс». И мы что-то не припомним, чтобы кто-то когда-то предъявлял претензии к качеству сборки на том предприятии.

На внешности тестовой «Мазды» подробно останавливаться не будем: визуально это все тот же автомобиль, что продавался у нас в прежнюю историческую эпоху. Да, с 2016 года экстерьер оставался неизменным, не считая легких точечных изменений, которые серьезно не повлияли на визуальное вос-



приятие кроссовера. А в целом это все тот же элегантный, в меру спортивный и просто красивый автомобиль, по мнению подавляющего большинства автомобилистов.

Внутри все так, как мы и привыкли. Тем, кто не поездил на CX-5, когда эта модель была еще новой, ее интерьер, вполне возможно, покажется уже устаревшим. Здесь не найти кучи дисплеев, гигантских экранов, системы голосового управления и прочих технологичных «фишек» и «примочек», к которым мы привыкли в современных «китайцах». Зато тут есть аналоговые приборы и физические клавиши с «крутилками». Это, с одной стороны, кажется ретроградством, но с другой — невероятно удобно! Когда управление тем же «климатом» вынесено на кнопки и вращающиеся рукоятки, то можно выполнять все настройки, не отвлекаясь от дороги, —

исключительно на интуитивном уровне. По сравнению с современными машинами эргономика тестовой Mazda CX-5 по-настоящему эталонная!

При всем своем аскетизме салон «Цэ-Икс-пятой» не лишен и современных составляющих: экран мультимедиа-системы соответствует современным





На втором ряду высокорослому пассажиру будет тесновато. Зато блок с USB-разъемами удачно интегрирован в подлокотник

Японский кроссовер делает все аккуратно и интеллигентно: чуть-чуть наехал на линию разметки — легкая вибрация сообщила, что неплохо было бы вернуться обратно, но никто не пытается делать это за водителя. Есть также адаптивный круиз-контроль, и работает он тоже отлично.

На силовом агрегате CX-5 стоит остановиться поподробнее, ведь именно это — главное достоинство машины на нашем рынке. Будем откровенны: 155 л.с. и 200 Нм не делают «японку» автомобилем, от которого стоит ожидать ураганной динамики движения, но и пенсионером

в нем тоже себя не ощущаешь. Тем более что полноценный 6-ступенчатый «автомат» лишен того, чем грешат все современные «китайцы», — «лага» в секунду-полторы между нажатием на акселератор и началом передачи момента. Не знаем, с чем это связано. Может быть, Mazda не так рьяно «бережет» коробку,

Багажник объемом 440 литров маловат по меркам класса, зато — с отличной эргономикой и множеством дополнительных приспособлений для перевозки багажа. Жаль, что в подполье — всего лишь «докатка»

как «китайцы», и больше в ней уверена, но, скорее всего, это тоже отголосок тех времен, когда создавался этот автомобиль: инженеры тогда не задумывались о таких вещах, как увеличение ресурса коробки путем защиты ее от водителя. «Мазда» позволяет автовладельцу самому решать, как управлять своей машиной и чего от нее требовать.

Перед тест-драйвом у нас были опасения, что китайская родословная лишит тестовую «Мазду» (тем более переднеприводную) фирменной управляемости, которая выделяла машину на фоне ее конкурентов в классе. Однако результаты оказались диаметрально противоположными. CX-5 управляется все так же очень и очень неплохо — наверное, не хуже, чем та «российская японка», которая собиралась во Владивостоке, но при этом она стала еще и отлично справляться с типично российскими дорожными невзгодами! Если кроссовер российской сборки казался многим излишне жестким, то китайская версия отлично едет по ямам и выбоинам. Какими волшебными рецептами пользовались инженеры из Поднебес-

ной, одному тамошнему Будде известно, но они умудрились по-настоящему улучшить и без того классное шасси CX-5!

Наш вердикт

Очень хотелось бы, но невозможно не оценивать Mazda CX-5 сквозь призму ее цены. Ведь в остальном это по-настоящему классный автомобиль! Хотя, возможно, мы просто немного подустали от ультрасовременных китайских машин, так что настоящий «японец» воспринимается в буквальном смысле как бальзам на душу!

Некоторая ретроградность тестовой «Мазды», как ни парадоксально, — одно из главных ее преимуществ. Ведь сейчас в России огромное количество автомобилистов, которым уже поднадоело «китайцы» с их псевдотехнологичностью, кучей экранов, с которых невозможно считать информацию, «одноразовых» турбированных моторов и таких же коробок. Здесь же мы имеем автомобиль, в котором



ХАРАКТЕРИСТИКИ Mazda CX-5

Габариты и масса	
Длина х ширина х высота, мм	4575 х 1842 х 1685
Снаряженная масса, кг	1588
Объем багажника, л	440
Клиренс, мм	185
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R
Объем, куб. см	1998
Мощность, л. с. при об/мин	155/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	200/4000
Трансмиссия	6-ступенчатая, автоматическая
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	187
Средний расход топлива, л/100 км	7,1

ОЦЕНКИ Mazda CX-5

Интерьер	8,14	Эргономика близка к эталонной. Современные функции сочетаются с «аналоговым» управлением отлично! Сзади места маловато, да и багажник не самый конкурентоспособный.
Обзор	9	
Эргономика	9	
Качество материалов	8	
Простор	8	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	7	
Багажник	8	
Ездовые характеристики	8,0	Мотор идеально вписывается в льготную категорию утильсбора и «везет» ничуть не хуже китайских «турбо-полторашек». Управляемость – тоже на зависть любому современному «китайцу»!
Динамика	7	
Управляемость	9	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Комфорт	8,33	От столь немолодого кроссовера не ждешь такого широкого опционального состава. И это еще даже не топовая комплектация!
Акустический	7	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	9	
Итоговая оценка	8,16	Отличная альтернатива «китайцам»! Если бы не цена...

сохранились все прелести машин из конца 2000-х, да еще и с кучей современных опций в придачу, — чем не заманчивое предложение?

Вот только стоит все это очень негуманно! Самая доступная версия CX-5 предлагается за 4,2 млн рублей, а наша версия оценивается примерно в 4,5 млн. За эти деньги в России сегодня можно присмотреть машину, которая будет и вместительнее, и технологичнее, и мощнее, и быстрее; причем привод будет 4x4.

Так что назвать покупку Mazda CX-5 рациональным выбором

вряд ли получится. Выбрать ее можно только сердцем! Ну или из принципиального нежелания связываться с «китайцами». Много ли таких покупателей окажется на просторах нашей страны, покажет только время.



Стоимость
на момент подготовки материала

Mazda CX-5
4 500 000 ₽



О том, какие масла применяются для силового агрегата, которым оснащается Mazda CX-5 2026 м.г., «Движку» рассказал старший технический эксперт SINTEC Lubricants Павел Бахарев:

Климат РФ требует гибкого подхода к вязкости масла — особенно когда речь идет о моторах GDI, которыми оснащаются CX-5. В холодных регионах (до -35 °C) в приоритете — 0W-20 или 0W-30 для легкого пуска. В центральной части оптимальны 0W-20 зимой и 5W-30 летом. В жарком климате предпочтительны 5W-30 или 0W-30 с более устойчивой масляной пленкой. Ключевой фактор — надёжная прокачиваемость при холодном старте.

При выборе масла стоит присмотреться к маслам, усиленным PAO и более стойким к суровым условиям эксплуатации и качеству топлива. Что касается спецификаций, необходимы среднезольные масла (Mid-SAPS), безопасные для систем доочистки выхлопных газов и созданные с учетом особенностей ДВС с прямым впрыском. Обязательны современные допуски API SN plus и ILSAC GF-6 (защита от LSPi).

Интервал замены в Китае стандартный: 10 000 км или один раз в год — что наступит раньше. Это вполне подходящие рекомендации и для России, но нужно помнить, что в тяжёлых условиях эксплуатации (особенно если есть сомнения в качестве топлива) интервалы должны быть сокращены на 30–50%. Причина — разжижение масла топливом, сера и последующие падение TBN, и ускоренное окисление.

Рекомендации по выбору масел:

— В классе 0W-20 отличным выбором станет масло **Sintec Premium 9000 SAE 0W-20 ACEA C5 API SN PLUS** — современная рецептура с применением полиальфаолефинов.

— В классе 0W-30 — для холодных регионов и универсального применения рекомендуем **Sintec Premium 9000 SAE 0W-30 ACEA A5/B5 API SP** — класс вязкости SAE 30 лучше подойдёт в летнее время, при этом все плюсы «нулёвок» (более быстрая доставка масла до трущихся поверхностей в момент пуска и более легкий запуск), остаются.

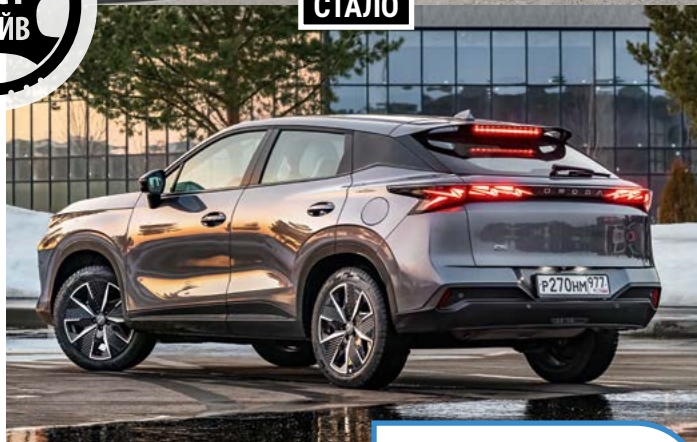
— Для южных регионов, не знающих холодных зим, можно рассмотреть и масла 5W, здесь мы бы рекомендовали присмотреться к **Sintec Platinum 7000 SAE 5W-30 ILSAC GF-6A API SP** — линейке синтетических масел, усиленных органическим молибденом, который снижает трение и продлевает ресурс двигателя.



БЫЛО



СТАЛО



Было (слева) – и стало (справа). Главные обновления в дизайне пришлись на переднюю и заднюю части машины

«Свобода от...»
или
«свобода для...»?

Omoda C5 New

Рассказывая в рамках презентации кроссовера Omoda C5 2026 модельного года о целевой аудитории модели, представители бренда отметили, что это прежде всего «успешные и активные горожане», которые «выбирают стиль, качество и комфорт». Идет ли речь преимущественно о мужчинах или женщинах, в «Омоде» не уточнили, зато подчеркнули, что автомобиль для покупателей C5 – это в том числе «свобода от выбора между необходимым и желаемым». Получился ли у инженеров бренда автомобиль, действительно способный избавить покупателей от излишних мук подобного выбора, «Движок» выяснял в ходе премьерного теста C5 New.

главным образом на запросы клиентов. Последние просили прежде всего больше места внутри, багажник повместительнее и больше так называемых «физических» кнопок в салоне; по технической части самым популярным был запрос на замену вариатора на что-то более современное и отзывчивое. Что получилось в итоге?

Посадка за рулем в целом удобна, но в частностях возникли вопросы. Первое и главное – диапазоны регулировок водительского сиденья и руля ограничены, да и сама посадка высоковата: запаса пространства над головой нет (при проезде «лежащих полицейских» за малым не бьешься макушкой о крышу); нужно, впрочем, сделать скидку на то, что на тесте были исключительно топовые версии с люком. Зато само кресло удобно: несмотря на отсутствие регулировки поясничного подпора, пожалуй

силуэт машины в целом остался прежним. Пошли нововведения на пользу «Цэ-пятому» или нет, каждый пусть судит сам. На наш взгляд, писаным красавцем кроссовер не стал, но за то, что его избавили от нарочито массивной радиаторной решетки с хромированными «стразами», уже хочется сказать дизайнерам бренда спасибо.

По словам представителей «Омоды», в ходе разработки обновленной версии C5 инженеры бренда ориентировались

За время своего официального присутствия на рынке РФ кроссовер успел обзавестись полноприводной версией и претерпеть легкий рестайлинг. Теперь же пришла пора более глубокой модернизации, которая не ограничивается банальным «фейслифтингом».

Опознать обновленный C5 проще всего при взгляде анфас (в глаза сразу бросается полностью переработанная передняя часть) и сзади (здесь обращают на себя внимание новые фонари);



Роман Зубко

Кроссовер Omoda C5 дебютировал в России, напомним, в конце 2022 года. Причем изначально он назывался Chery Omoda C5 – продавать его планировалось под флагманским брендом концерна (первые автомобили даже логотип на руле имели соответствующий). Затем, однако, решено было продвигать Omoda в качестве отдельного бренда, причем не только в России, но и на ряде крупных международных рынков (в частности, на европейском).



15,6-дюймовый «телевизор» вполне мог бы быть раза в полтора меньше и, на мой вкус, ничего бы от этого не потерял. А вот постоянно доступные сенсорные клавиши управления климатической системой — безусловное благо! За «физические» кнопки включения обогревов переднего и заднего стекол, как писал Жванецкий, «отдельное спасибо всем»



об этом не пришлось по ходу теста ни разу.

Отрегулировав водительское кресло, я (при росте 193 см) без особых проблем уселся «сам за собой». Запаса пространства, правда, не было никакого (ни перед коленями, ни над головой), да и посадка на заднем «диване» показалась слишком низкой: ноги были излишне согнуты в коленях. В общем, особого простора и удобства сзади нет, но по меркам класса все не так уж плохо. Час-другой здесь вполне можно проехать, а затем голосовой помощник в любом случае скажет: «Вы слишком долго за рулем! Сделайте перерыв!» (Причем именно так: с ударением на у.)

Интерьер С5 был и остается царством тотальной цифровизации (не будем грустно шутить про «цифровой концлагерь»). Разница с «дореформенной» версией лишь в том, что если раньше главенствующее место на передней панели занимал

широкоформатный экран, объединявший в общем корпусе дисплей мультимедийной системы и цифровую приборную панель, то теперь на центральной консоли появился большой экран «мультимедийки», а перед глазами водителя — отдельная «приборка».

Приборная панель по-китайски нарядна, но наглядностью она не блещет, а поменять стиль отображения информации на классический (с двумя «колодцами», пусть даже рисованными), к сожалению, невозможно. Зато есть возможность принудительно переключить ее в «ночной» режим (с черным фоном) — в таком варианте дисплей становится контрастнее, а считывать информацию с него проще. Благо оба дисплея не замечены в склон-

ности излишне бликовать при ярком солнце.

Климатическая система «Цэ-пятого» работает тоже по-китайски: активировать режим «Авто», выставить нужную температуру и забыть о каких-либо дальнейших манипуляциях, к сожалению, не получится. Система, как выяснилось опытным путем, даже в солнечную весеннюю погоду живет своей жизнью: стекла периодически запотевают, и единственный эффективный способ борьбы с этим — направлять потоки воздуха и регулировать скорость работы вентилятора вручную. Или скомандовать голосовому помощнику: «Направь воздух на стекло и в ноги!» Упомянутый помощник, к слову, вполне понятлив и расторопен: командно-

распознает правильно, но лучше, чтобы они звучали кратко и четко (практически по-военному).

Что касается ездовых качеств обновленного С5, то здесь больше всего порадовала подвеска. Несмотря на довольно бесхитростную схему со стойками McPherson спереди и полузависимой конструкцией с поперечной балкой сзади, дело свое подвеска знает — отлично фильтрует разного рода городскую мелочевку, эффективно скругляет неровности покрупнее (даже с острыми краями), а по-настоящему серьезные колдобины сглаживает так, что даже ямы глубиной с полколеса кажутся мельче, чем на самом деле. Балка на ухабах, конечно, стучит ощутимо, но и пробоев подвески нет (если только не дубасить совсем уж бездумно по колдобинам). И череду неровностей автомобиль гасит вполне успешно.

Можно предположить, кстати (по опыту наших тестов предыдущей версии С5), что полноприводная модификация, у которой сзади, естественно, не балка, а «многорычажка», будет ехать по разбитым дорогам еще комфортнее.

Шумоизоляция оказалась чуть выше среднего уровня по меркам класса: моторный отсек изолирован весьма неплохо, зимние фрикционные шины на асфальте тоже гудят вполне умеренно, но вот ветер в зеркалах свистит ощутимо — невзирая на двойные боковые стекла. Впрочем, обзорность назад зеркала обеспечивают очень даже хорошую (в отличие от салонного зеркала и узенькой «амбразуры» заднего стекла), так что простим тестовой «Омоде» этот недостаток.

Силовой агрегат на фоне отличной настроенной подвески не впечатлил: 1,5-литровый турбомотор АСТЕКО II поколения тянет старательно, но ничего выдающегося не демонстрирует. С места С5 New стартует неплохо, но если надо активно разогнаться с 70–80 до 100–110 км/ч, то даже в режиме «Спорт» возникает ощущение, что 147 сил уходят больше в звук, чем в реальную отдачу. Впрочем, от двигателя, развивающего все-



Ни простором, ни особым удобством посадки сзади С5 не блещет. К услугам пассажиров – отдельные воздуховоды, регулируемый обогрев сидений и USB-разъемы для гаджетов

го 210 Нм при 1750–4000 об/мин, ничего иного ожидать не приходится.

Система выбора режимов вождения, кстати, кажется излишне урезанной: из доступных пресетов – только «Эко» и «Спорт». Причем в первый автомобиль переходит автоматически, стоит только заглушить и снова запустить двигатель. В режиме «Спорт» кроссовер едет в целом адекватно, да и коробка («робот» Getrag 6DCT с двойным сцеплением), по ощущениям, работает пошустрее и дольше держит передачу, а вот в «Эко» автомобиль нормально стартует с места, но затем становится чересчур ленивым, реагируя на подачу топлива с поистине мхатовскими паузами. В общем, «Цэ-пятому», на наш взгляд, не помешал бы режим «Стандарт» – как нечто среднее между драйверским «Спортом» и вальяжным «Эко».



Багажник С5 в переднеприводной версии вмещает 422 литра при установленных задних сиденьях и 1149 литров – при сложенных. В подполье – «докатка»

Что порадовало в работе силового агрегата, так это топливная экономичность. Если ехать в рамках правил (а скоростной режим если и нарушать, то в пределах разумного), средний расход бензина легко уложить в диапазон от 7 до 8 литров на 100 км пробега.

Энергоемкая подвеска обновленного «Цэ-пятого» подстегивает к активной езде по извилистым шоссе местного значения. Жаль только, что система рулевого управления к этому не располагает. На действия рулем кроссовер реагирует адекватно, но усилие на руле – фоновое: от степени загрузки управляемых колес в повороте оно практически не зависит. Да и в затыжных виражах (например, на разворотных петлях магистралей) автомобиль вынуждает порой подруливать.

В общем, активной езде С5 New не противится, но кайфа от нее не доставляет. И здесь мы вновь отметим, что полноприводный кроссовер должен быть поинтереснее на ходу, – проверим при первом удобном случае!..

Наш вердикт

К модернизации популярной модели С5 в руководстве бренда Omoda подошли аккуратно: судя по всему, цель была – доработать то, что этого действительно требовало, и не испортить то, что и так работало как надо. Каких-то



ХАРАКТЕРИСТИКИ Omoda C5 New

Габариты и масса	
Длина х ширина х высота, мм	4545 х 1824 х 1588
Снаряженная масса, кг	1490
Объем багажника, л	422–1149
Клиренс, мм	190
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R, Turbo
Объем, куб. см	1498
Мощность, л. с. при об/мин	147/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	210/1750–4000
Трансмиссия	6-ступенчатая, роботизированная
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	180
Средний расход топлива, л/100 км	7,4

ОЦЕНКИ Omoda C5 New

Интерьер	7,57	В интерьере C5 – все та же тотальная цифровизация, но интерьерщики «Омоды» оставили в постоянном доступе «горячие» сенсорные клавиши управления микроклиматом. И «физические» кнопки включения обогрева переднего и заднего стекол. Простором автомобиль по-прежнему не блещет.
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	9	
Простор	7	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	7	
Багажник	7	
Ездовые характеристики	7,75	Турбомотор АСТЕКО II поколения тянет старательно, но чудес не творит. Зато он экономичен. На действия рулем автомобиль реагирует нормально, но к активной езде не подстегивает.
Динамика	7	
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Комфорт	8,66	По разбитым дорогам C5 New едет лучше, чем ожидаешь. Шумоизоляция в целом неплоха, но в зеркалах ветер свистит ощутимо.
Акустический	8	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	9	
Итоговая оценка	7,99	C5 New стал лучше предшественника, но окончательные выводы мы будем делать, когда выйдет версия 4x4.

принципиально новых качеств стоит ожидать от автомобиля нового поколения, а пока будем ждать появления в гамме версии C5 AWD.

Что касается стоимости, то с этой точки зрения обновленный C5 остался в своей рыночной нише: диапазон цен на переднеприводный кроссовер – от 2 349 000 рублей за автомобиль в базовой комплектации «Актив» до 2 649 000 рублей за машину в топовом исполнении «Стиль». Главное, чтобы этот

уровень продержался как можно дольше. Впрочем, показатель потребительской инфляции в России от решений и действий специалистов «Омоды», понятное дело, не зависит.



Стоимость на момент подготовки материала

Omoda C5 New
2 699 000 ₺



АВТОЗАПЧАСТИ
С ГАРАНТИЕЙ

www.zekert.de

Ассортимент MARSHALL дополнили 88 новых позиций

Бренд MARSHALL выпустил в общей сложности 88 новых роликов натяжителя ремня для легковых автомобилей.

Новинки предназначены для машин российских, европейских, американских и азиатских марок.

Среди них – Lada, BMW, Audi, Mitsubishi, Volkswagen, Fiat, Opel, Skoda, Ford, Toyota, Chery, Land Rover, Mercedes-Benz, Peugeot, Volvo, Chevrolet, Opel, Honda, Jaguar, Suzuki, Nissan, Renault, Mazda, Hyundai, Kia, Geely, Seat, Cadillac и BYD.

Артикулы некоторых новинок – MS1106, MS1181, MS1237, MS1246, MS1247, MS1271, MS1293, MS1380, MS1469, MS1653, MS1662, MS1788, MS2121, MS2151, MS2220, MS2351, MS2412, MS2479, MS2783, MS2907, MS3027, MS3120, MS3147, MS3380, MS6163, MS8202 и MS9845.

Для Haval F7x (19– и 14–) и Jolion (21–) выпущено изделие с артикулом MS3056, а для Changan CS75 (14–), CS85 (19–) и CS95 (17–) – с номером MS4608.

«Корпуса натяжителей изготавливаются из алюминиевого сплава ADC12. Легированная сталь с термообработкой до твердости 50–55 HRC обеспечивает роликам повышенную износостойкость и увеличенный ресурс», – отмечают в MARSHALL.

«Подшипники NSK и NSN обеспечивают минимальный осевой и радиальный люфт, низкий уровень шума и стабильную работу в диапазоне температур от –40 до +160 °С», – добавляют представители бренда ■



Trialli обновил ассортимент амортизаторов и приводов

Бренд Trialli представил новые детали для легковых автомобилей отечественной марки.

Четыре новые позиции уже доступны для приобретения, сообщили «Движку» в пресс-службе бренда.

Амортизаторы с артикулами AG 01092 и AH 01092 предназначены для автомобилей Lada 2108. Розничная цена деталей – 2410 рублей.

Приводы с номерами AR 865 и AR 866 подходят для машин Lada Vesta NG 2023 модельного года с 1.8 EVO CVT. В рознице новинки стоят 12 250 рублей ■

Febest выпустил новые детали для Jeep Wrangler и Grand Cherokee

Бренд Febest объявил о расширении фирменного ассортимента деталей для американских автомобилей марки Jeep.

Для Jeep Wrangler 2018 модельного года выпущены новые передние приводы, сообщает пресс-служба бренда.

Владельцам Jeep Grand Cherokee V адресованы новые рычаги передней и задней подвесок.

Среди других новинок – сайлентблоки для передних рычагов Jeep Grand Cherokee V (арт. CRAB-087) и для задних тяг (арт. CRAB-090 и CRAB-091), проставка пружины для Jeep Grand Cherokee.

Все новинки соответствуют требованиям автопроизводителей, отмечают в Febest.

Гарантия на запчасти составляет 2 года или 60 тыс. км в зависимости от того, что наступит раньше ■



«АГР» начал производить двигатели в Калуге

Холдинг «АГР» и компания Defetoo запустили серийное производство двигателей внутреннего сгорания в Калуге.

На предприятии выпускаются турбированные моторы 1,6 литра (150 и 197 л. с.), 1,5 литра (147 л. с.) и 2,0 литра (197–249 л. с.).

Первым этапом развития площадки стал запуск сборки, сообщает пресс-служба холдинга.

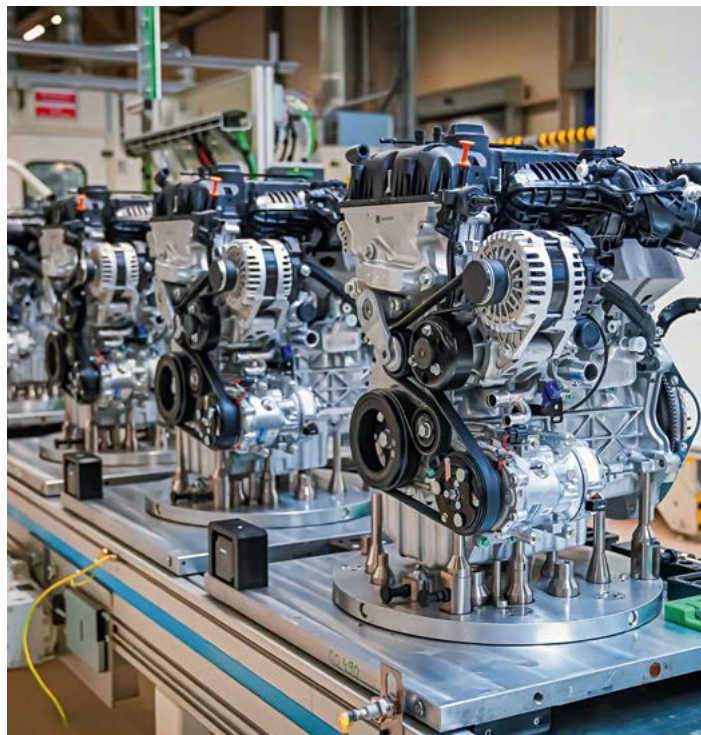
На площадке общей площадью 32 тыс. кв. м размещена линия сборки двигателей, участки подготовки компонентов, логистическая инфраструктура, испытательные и измерительные лаборатории. Линия сборки была модернизирована: в нее внедрены новые технологические операции, создана линия предварительной сборки головки блока цилиндров.

В рамках переоснащения завода было установлено девять новых коллаборативных роботов (коботов). Работа робота синхронизируется с действиями оператора: система адаптирует параметры работы в зависимости от действий человека за счет интеграции датчиков движения, ограничителей силы и скорости, а также алгоритмов оценки рисков в реальном времени.

На автозаводе создано около 500 рабочих мест. На первом этапе мощность производства составляет 150 тыс. двигателей в год. В дальнейшем объем выпуска может быть доведен до 300 тыс. моторов в год.

«Производство уже с момента старта запущено с использованием локальной компонентной базы, в сборке применяются ключевые элементы двигателя и комплектующие российских поставщиков, включая поршни и свечи зажигания», — отмечают в пресс-службе холдинга.

Во второй половине 2026 года будет запущена механическая обработка ключевых компонентов двигателя, включая блок цилиндров и головку блока цилиндров ■



МАКСИМУМ РЕСУРСА В КАЖДОЙ ДЕТАЛИ



ЛИНЕЙКА HÄRDIG ГАРАНТИЯ 2 ГОДА



ПОДШИПНИКИ



b-ring.ru



СТУПИЦЫ



ШРУСЫ



У STARTVOLT появились новые генераторы

В ассортименте STARTVOLT появилось в общей сложности 42 новых SKU генераторов и их комплектующих.

Новинки предназначены для легковых и грузовых автомобилей.

Три новых генератора подходят для Лада 2123 (03–) и Chevrolet Niva (арт. LG 0125), Mercedes-Benz E W213 (16–) (арт. LG 1544), Opel Astra J (09–) 1.4Т и Meriva B (10–) (арт. LG 2126).

Их розничная цена – 9400, 55 232 и 23 950 рублей соответственно, сообщает пресс-служба бренда.

Новые диодные мосты генератора адресованы владельцам УАЗ, Fiat, Renault, Ford, Mercedes-Benz, Volkswagen, Audi, Skoda, Toyota, Peugeot, BMW, Volvo, Scania, MAN и DAF.

Артикулы некоторых новинок – VDB 0301, VDB 0901, VDB 1004, VDB 1009, VDB 1010, VDB 1504, VDB 1513, VDB 1516, VDB 1602, VDB 1802, VDB 1805, VDB 1818, VDB 1917, VDB 2615, VDB 2619, VDB 0902, VDB 1005, VDB 1505, VDB 1514, VDB 1515, VDB 1518, VDB 2801, VDB 2803 и VDB 2805.

Розничная цена деталей варьируется от 1880 до 4060 рублей.

В комплект каждого генератора входит индивидуальный технический паспорт, отражающий все реальные выходные характеристики, отмечают в STARTVOLT.

Гарантия на перечисленные новинки – 2 года с момента покупки ■



TMI Tatsumi выпустил новые рычаги подвески

Бренд TMI Tatsumi объявил о расширении фирменного ассортимента рычагов подвески для автомобилей китайских марок.

В каталоге появилась 21 новая позиция, сообщает пресс-служба бренда.

Владельцам Haval Dargo (22–) адресованы рычаги подвески с артикулами TEE1108, TEE1109 и TEE1908R/L. Для Haval H9 (14–) предназначены детали с номерами TEE1104 и TEE1882R/L, а для Haval F7 (19–) – TEE1868R/L.

Деталь TEE1103 выпущена для Chery Tiggo 4, 7, 7 Pro, 8, 8 Pro (17–) и Exeed LX (19–), а TEE1107 – для Chery Tiggo 7 Pro и 8, Exeed LX (19–), Kaiyi E5 (21–), Omoda C5 (22–).

Другие новинки подходят для автомобилей JAC (арт. TEE1876R/L и TEE1895R/L), BAIC (арт. TEE1890R/L, TEE1892R/L и TEE1902R/L), Changan (арт. TEE1897R/L, TEE1899R/L и TEE1903R/L), Geely (арт. TEE1894R/L), Jetour (арт. TEE1896R/L), Exeed (арт. TEE1905R/L) и Tank (арт. TEE1913R/L).

В состав рычагов входят шаровые опоры и сайлентблоки.

Специальное защитное покрытие обеспечивает долгий срок службы в экстремальных климатических условиях, отмечают в TMI Tatsumi ■

Masuma представила новые топливные модули

В ассортименте Masuma появились новые топливные модули в сборе.

Новинки производятся из качественных компонентов, конструкция которых аналогична OEM-деталям, сообщает пресс-служба бренда.

В линейке представлены топливные модули для Honda, Suzuki, Nissan, Mitsubishi, Great Wall, Ford, Volvo, Mazda, Toyota, General Motors, Opel, BMW, Renault, Mercedes-Benz, Subaru, Chery, Peugeot, Hyundai, Lada, Suzuki, Changan, Geely и автомобилей, входящих в Volkswagen Group.

«Производительные бензонасосы Masuma обеспечивают стабильное давление топлива, фильтры грубой и тонкой очистки – надежную фильтрацию; корпуса модулей защищены от вибрации и возможных протечек», – отмечают представители бренда.

Гарантия на топливные модули Masuma составляет 2 года или 50 тыс. км пробега ■



LUZAR представил новый радиатор для Chevrolet

Бренд LUZAR расширил ассортимент товарной группы «Радиаторы охлаждения для легковых автомобилей (иномарки)».

Артикул новой позиции – LRc 05103; новинка уже доступна для заказа, сообщает пресс-служба бренда.

Новый радиатор охлаждения адресован владельцам Chevrolet Malibu 2015 модельного года с 1.5T и CVT.

Розничная цена изделия составляет 15 300 рублей ■



Free-Z обновил ассортимент радиаторов отопителя

Компания Carberry GmbH выпустила на российский рынок новые радиаторы отопителя под брендом Free-Z.

Для заказа доступны две новинки, сообщает пресс-служба компании.

Радиатор отопителя с артикулом KW0267 предназначен для автомобилей Lada Granta и Kalina 2015 модельного года, а с номером KW0256 – для Lada Vesta и X-Ray 2015 года выпуска.

Новые радиаторы соответствуют OE-качеству (оригинальному оборудованию), отмечают в Carberry GmbH.

«Трубки усовершенствованной формы оптимизируют воздушный поток и обеспечивают максимальную теплоотдачу», – добавляют также в компании ■



BLITZ

BRAKE SYSTEMS

МОЛНИЕНОСНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ



ЭЛЕМЕНТЫ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ BLITZ

[BLITZBRAKE.DE](https://blitzbrake.de)



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



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Соответствие Европейским нормам качества (ECE-R90)



Максимальный комфорт за счёт применения резинометаллической пластины «Антискрип»

CARBERRY.

Performance for value



<https://blitzbrake.de/ru/>

В продажу поступили кузовные детали Patron

Бренд Patron объявил о начале продаж на российском рынке новых кузовных деталей для легковых автомобилей.

Среди них – капоты (15 SKU), крылья кузова (28 SKU), усилители бампера (16 SKU), кронштейны (4 SKU), панели кузова (16 SKU), двери (38 SKU) и крышки багажника (13 SKU).

Новые капоты адресованы владельцам Chery Omoda S5 (2022–2025 годов) (арт. P70-CH001), Chery Arrizo 8 (2022–2025 годов) (арт. P70-CH003), Chery Tiggo 3 (2014–2020 годов) (арт. P70-CH004), Chery Tiggo 5 (14–) (арт. P70-CH005), Chery Tiggo 4 (18–) (арт. P70-CH006), Omoda C5 (22–) (арт. P70-CH011), Exeed VX (20–) (арт. P70-CH015) и Jaecoo J7 (23–) (арт. P70-CH016).

Другие детали также подходят для ряда моделей Omoda, Chery, Exeed и Jaecoo. Артикулы некоторых новинок – P71-CH001L, P71-CH001R, P71-CH003L, P71-CH004L, P71-CH005L, P71-CH008L, P71-CH009L, P71-CH010R, P71-CH013R, P71-CH015L, P71-CH016R, P73-CH009, P73-CH010, P73-CH012, P73-CH018, P73-CH020, P73-CH024, P76-CH001L, P76-CH002R, P77-CH002R, P77-CH010R, P77-CH013L, P77-CH016, P79-CH001L, P79-CH002L, P79-CH002R, P79-CH006L, P79-CH006R, P79-CH007, P79-CH008R, P79-CH016, P79-CH031R, P79-CH035R, P79-CH036L, P79-CH045, P79-CH048, P79-CH049L, P79-CH050L, P79-CH050R и P79-CH051 ■



GSP обновил ассортимент деталей подвески

Бренд GSP объявил о расширении фирменного ассортимента деталей подвески.

Для приобретения стали доступны в общей сложности 12 новых рычагов подвески, сообщает пресс-служба бренда.

Детали с артикулами S061566 и S061567 предназначены для автомобилей Mercedes-Benz CLS-Class, выпущенных с 2011 по 2017 год, а с номером S061576 – для BMW 5 Series (с 2009 по 2017 год).

Среди других новинок – рычаги подвески S062311 и S062312 для BMW 3 Series (с 2005 по 2013 год); S060992 и S060993 – для Audi 100 C3 (с 1985 по 1990 год); S061577 и S061578 – для Volkswagen Passat B6, B7 и CC (с 2008 по 2016 год); S061622 – для Jaguar F-Type, S-Type и XJ Series (с 1998 по 2019 год); S061174 и S061175 – для Chrysler 300 (с 2004 по 2011 год) ■

Cordiant предлагает «безусловную гарантию» на свечи зажигания

Холдинг «Кордиант» предлагает программу «Безусловная гарантия» напрямую от производителя.

Новая программа позволяет обменивать свечи зажигания под брендом Cordiant (экс-Bosch) на аналогичные в течение 60 дней после покупки.

Обменять свечи зажигания в рамках «Безусловной гарантии» можно по любой причине, сообщает пресс-служба холдинга.

Купленные детали необходимо зарегистрировать на официальном сайте «Кордианта» в течение 1 месяца ■



Zekkert представил новые товарные группы

Бренд Zekkert расширил ассортимент за счет двух новых товарных групп: «Передние панели» и «Комплекты проводов зажигания».

Для заказа стали доступны 79 передних панелей и 24 комплекта проводов зажигания.

Панели выпущены для автомобилей Skoda Rapid (15–), Seat Toledo IV (17–), Audi A4 IV и A5 (07–), BMW X1 (E84) (08–), Volkswagen Golf V (03–), Renault Megane II (02–), Ford Mondeo IV (07–), Galaxy II (06–) и S-Max (06–).

Комплекты проводов зажигания адресованы владельцам Renault Megane (99–) и Clio II (98–), Dacia Dokker (12–), Skoda Octavia (96–), Volkswagen Golf II, III и Caddy II (84–), Volkswagen Polo III и IV (98–), Chrysler Sebring II (01–), Mitsubishi Lancer V, VI (92–), Colt IV и V (94–), Skoda Fabia (99–), Seat Ibiza II и III (00–), Ford KA II (08–), Fiat Albea (07–) и Alfa Romeo MiTo (11–).

Передние панели соответствуют международным стандартам IATF 16949 и ISO 9001, отмечают в Zekkert.

Провода изготавливаются с многослойной изоляцией из EPDM-силикона, что обеспечивает напряжение пробоя 45 кВ и выше. Изделия сохраняют эластичность и диэлектрические свойства в диапазоне от –45 до +250 °С, уточняют представители бренда ■



ЭКСПЕРТ В ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМАХ ДЛЯ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



Колодки и диски для любых китайских авто

- Полная совместимость с оригинальной тормозной системой.
- Тишина торможения и чистота колесных дисков.
- Финальная термическая обработка (Scorching) – без обкатки.
- Стойкость к ржавчине и реагентам.

ООО «Фёрст Автомотив Парте Рус»
www.fapbrakes.ru
info@fapbrakes.ru

Brand	Model	Part NO.	Cross
JAC	TOURING 2022	FDP2891	GC192K021BB
GREAT WALL	HOVER H6	FDP2892	3502315XKZ16A
CHERY	ARRIZO 8 2022	FDP2870	PN8057
CHANGAN	CS75 PLUS 2023	FDP2871	PN8029
MG	MG3 2025	FDP2875	11682139
GAC	GS4 2023	FDP2876	PN8066
BYD	SEALION 6 EV 2025	FDP2877	3501007S
GAC	AIONS 2023	FDP2882	3510001AVNS23



Blitz выпустил новые детали тормозной системы

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

Новые тормозные диски и тормозные колодки предназначены для автомобилей китайских марок.

Артикулы новинок – BS0789, BS0790, BS0735, BS0792, BS0794, BV0798, BV0803, BV0815, BV0812 и BV0814, сообщает пресс-служба компании.

Перечисленные детали адресованы владельцам Chery Tiggo 4 (17–), JAC T6 (19–), BAIC BJ40 (19–), Changan UNI-K (20–), Tank 300 (21–) и 500 (22–), Haval H9 (15–) и Dargo 4WD (22–), Geely Tugella (19–) и Volvo XC40 (18–).

Тормозные колодки бренда оснащены специальными противоскрипными накладками из комбинации резины и стали, отмечают в Carberry GmbH ■



Ассортимент V-Ring дополнили свыше 50 новых позиций

Бренд V-Ring объявил о расширении фирменного ассортимента деталей для легковых автомобилей.

Среди новинок – ступичные подшипники, ступицы с подшипником в сборе и ШРУСы. Расширение коснулось трех фирменных линеек: эконом Praktisk, основной Först и премиум Hårdig.

Свыше 50 изделий уже доступны для заказа, сообщает пресс-служба бренда.

Детали линейки Praktisk адресованы владельцам Lada, Renault, Hyundai, Kia, Chevrolet, Ford, Nissan, Volkswagen, Opel, Chery, Geely и Mazda.

Запчасти Först подходят для Volkswagen, Toyota, Lexus, Nissan, Renault, Opel, Mitsubishi, Honda, BMW, Hyundai, Kia и Mercedes-Benz, а Hårdig – для Toyota, Lexus, Mitsubishi, Chevrolet и Geely.

В числе ключевых моделей применения – Lada Vesta и Granta, Hyundai Solaris и Creta, Kia Rio и Sportage, Renault Duster и Logan, Toyota Camry и Land Cruiser, Nissan Qashqai и X-Trail, Volkswagen Tiguan и Passat, отмечают в V-Ring.

Автокомпоненты V-Ring выпускаются на производственных площадках, сертифицированных по IATF 16949 и работающих в соответствии со стандартом ISO 9001, уточняют в пресс-службе бренда.

Гарантия на новинки составляет от шести месяцев до двух лет или от 20 000 до 50 000 км пробега (в зависимости от линейки). Продукция бренда доступна у официальных дистрибьюторов в различных регионах России ■

Новые запчасти Kautek поступили в продажу

Бренд Kautek расширил фирменный ассортимент деталей для автомобилей европейских, американских и азиатских марок.

В каталог вошли 40 новых артикулов, сообщает пресс-служба бренда.

Новинки адресованы владельцам Chrysler, Ford, Honda, Kia, Hyundai, Toyota, Mazda, Opel, Vauxhall, Chery, Vortex, Land Rover, Mercedes-Benz, Exeed, Haval, Audi, Seat, Skoda, Volkswagen, BMW, Mini, Alpina и Chevrolet.

Втулка стабилизатора с артикулом CY-BS012 предназначена для Chery Tiggo, Tiggo 3 и Tiggo FL, а рычаг подвески с номером CY-BS013 – для Chery A3, Arrizo 7, Tiggo 5x, Tiggo 7 и Tiggo 8.

Для Exeed TXL и VX подходит втулка стабилизатора EX-BS001, а для Haval F7 – HV-BS003.

Среди других новинок – сайлентблок подвески для Hyundai i10 III и Kia Picanto (арт. HY-BS232), втулка стабилизатора для Toyota Avalon и Camry (арт. TO-BS361), сайлентблоки подвески для Toyota Avanza (арт. TO-BS362) и Honda Pilot (арт. HO-BS248); комплект опоры амортизатора с подшипником для Mazda 3, 6, CX-5 и CX-9 (арт. MZ-SM024).

Напомним, Kautek входит в группу компаний Teknorot и производит продукцию на собственном предприятии в Турции. Бренд развивает присутствие на 90 международных рынках; в 2025 году ассортимент Kautek был расширен на 2416 новых артикулов ■



Текнорот представил 43 новые детали для легковушек

Компания Текнорот расширила фирменную линейку деталей за счет 43 новых артикулов для легковых автомобилей.

Изделия адресованы владельцам BMW, Ford, Lincoln, Honda, Kia, Hyundai, Lexus, Mercedes-Benz, Porsche, Renault, Volkswagen, Chevrolet, GMC, Chery, Exeed, Nissan, Toyota и Volvo.

Рулевой наконечник PO-541 выпущен для Porsche 911 (992, 19-), а задний стабилизатор подвески CY-168 – для Chery Tiggo 8 Pro (21-) и Exeed LX (19-).

Среди других новинок – передний верхний рычаг подвески с шаровой опорой (арт. B-288) для BMW 7 Series (G70) и i7 (23-), передние нижние рычаги подвески (арт. B-258 и B-259) для BMW 5 Series (G60/61) и i5 (23-), передние нижние задние рычаги подвески (арт. B-268 и B-269) для BMW 5 Series нового поколения.

Также в каталоге стали доступны новые рулевые наконечники (арт. M-151 и M-152) для Mercedes-Benz G-Class (18-), передний нижний комплект шаровой опоры (арт. R-124K) для Mercedes-Benz Citan (21-), рычаги подвески с шаровой опорой (арт. R-138 и R-139) для Mercedes-Benz Citan нового поколения ■



MASUMA[®]

AUTO SPARE PARTS

ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

2 ГОДА*



*Подробнее о гарантии

masuma.ru



Как делают РАДИАТОРЫ ОХЛАЖДЕНИЯ



Вадим Аскарлов

Перед тем как рассказать о том, как делаются современные радиаторы, напомним, что это уже не первая наша встреча с компанией REACH. Ранее (см. № 148 за апрель 2026 года) мы побывали на заводе бренда, который производит системы охлаждения для электромобилей.

Компания REACH появилась в США 27 лет назад и за это время стала одним из самых востребованных производителей компонентов системы термоменеджмента для самой разной техники – от легковушек и LCV до тяжелых грузовиков по всему миру более чем в 100 странах (от Лос-Анджелеса до Шанхая).

REACH предлагает обширный ассортимент радиаторов охлаж-

дения, кондиционеров, отопителей и разного рода вспомогательных охладителей, охватывающий почти весь активный парк легковых и грузовых автомобилей в мире. У компании несколько производств в Китае, Таиланде и Мексике, а множество известных компаний – упаковщиков радиаторов продают в своих коробках именно продукцию REACH.



Изучаем завод REACH в Китае

Естественно, любое производство начинается с сырья, которое хранится на большом складе, способном обеспечить бесперебойную работу конвейера. Однако перед тем как попасть на производство, сырье подробно исследуется в лаборатории компании для большей уверенности в том, что радиаторы будут изготовлены из качественных материалов.



Радиаторы для грузовиков гораздо тяжелее «легковых», и чтобы они удерживались в местах крепления, на заводе для них изготавливают специальные рамки

Радиатор, по сути, состоит из двух частей: сердцевины и пластиковых бачков по краям. Первым шагом в создании сердцевины является придание заготовке необходимой формы на листовом штамповом прессе. Эти установки позволяют производить практически все пластины, которые используются в радиаторе.

Соответствующий процесс представители REACH называют одним из ключевых преимуществ

компании, так как большинство предприятий, выпускающих радиаторы, выполняют только сборку из пластин, которые к ним поступают от сторонних поставщиков. В REACH используют полный цикл производства радиаторов, что позволяет компании полностью контролировать процесс.



Одна из основ радиатора – его трубки. Для их производства на заводе есть несколько линий сложнейших автоматических установок, где человек занимается только контролем, а все остальное делает автоматика. Лента-заготовка подается в станок и проходит через несколько матриц, которые постепенно придают ей нужную форму. Дальше осуществляется индукционная сварка под управлением специальной камеры, которая

контролирует нужные размеры сварки и позволяет получить полностью герметичную трубку. На завершающем этапе деталь обрезается до нужной длины.

Отдельно стоит остановиться на сплавах, которые REACH использует в своих трубках. Так как антифриз – коррозионно-агрессивный состав, внутренний слой трубки выполняется из сплава с повышенным содержанием цинка. Однако такой сплав не может быть одновременно



ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ FINWHALE — ТВОЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Finwhale®
защищённое качество!

Расчетный ресурс тормозных колодок Finwhale®:

- > дисковые — не менее 30 000 км
- > барабанные — не менее 70 000 км



Неагрессивное воздействие на тормозной диск



Уверенное и стабильное торможение



Широкий диапазон рабочих температур

finwhale.ru





Станок для производства трубок



Станок для производства гармошек сот



Финальный процесс сборки сердцевин радиатора

и прочным, и удобным для пайки. Поэтому средняя часть трубки состоит из механически прочного сплава, а наружная – из более плавкого, что обеспечивает лучшую технологичность при пайке. Такой трехслойный алюминий является ключевой особенностью радиаторов REACH77.

Одни из важнейших элементов радиатора, придающих ему знакомый всем вид, – гармошки его сот. Их создание начинается с алюминиевой ленты, которая

проходит несколько матриц, формирующих «волну»; далее волнообразные ленты нарезаются определенной длины и отправляются на линию сборки сердцевин. Размер и шаг «волны» определяется расчетами в зависимости от теплотехнических характеристик радиатора.

Финальный процесс сборки сердцевин радиатора – также автоматический, выполняется он в большой печи. Первый этап – мойка частей радиатора,

сушка и нанесение флюса. Затем – предварительный прогрев и конечный этап: спекание сердцевин радиатора. В этом процессе важно соблюдать правильные температурные режимы, грамотно разогревать и осторожно остужать радиатор, чтобы не было деформации и он сохранил необходимую форму.

Неотъемлемая часть радиатора – пластиковый бачок. В отличие от большинства других производителей, бачки REACH

также изготавливает самостоятельно, для чего на предприятии есть целая линия термопласт-автоматов и большое количество пресс-форм. Бачки нужны, чтобы подводить и отводить жидкость от сердцевин, поэтому их качество очень важно в производстве радиаторов.

На следующем этапе сердцевина соединяется с пластиковыми бачками. На специальных станках осуществляется «обжимка» бачков на сердцевину. После



Станки для изготовления бачков



Пресс-формы

ПРОКЛАДКИ ВЫХЛОПНОЙ ТРУБЫ



Утолщенная
пятислойная конструкция

Экологически чистый материал



Устойчивость
к механическим нагрузкам

Высокая температуростойкость
(до 900°C)



Длительный срок службы

Современный
уровень производства
и контроля качества



обжимки каждый радиатор проходит проверку на герметичность на специальном стенде. Только затем он допускается к упаковке и отгрузке. Технологически после этого радиатор можно считать готовым. Однако его еще нужно доставить на сборочный конвейер автопроизводителя или СТО, где его установят на автомобиль. И сделать это необходимо максимально безопасно для только что выпущенного продукта.

Упаковка – простой, на первый взгляд, процесс, но на заводе REACH даже он на поверку оказывается максимально технологичным. В коробки укладываются специальные пакеты, куда помещен аналог строительной пены, который, с одной стороны, принимает форму коробки, а с другой – форму самого радиатора. Такой способ позволяет безопасно транспортировать изделие к месту установки.

К слову, коробки REACH тоже делает сама! Специальная установка наносит логотипы компании на картонные коробки. Именно такими коробками запол-

нен гигантский склад предприятия, откуда более 3 млн радиаторов ежегодно уходят в свободную продажу и на конвейеры крупных автопроизводителей.

Радиаторы применяются для охлаждения не только мотора, но и других не менее важных элементов автомобиля. Так, на заводе есть линии производства масляных радиаторов, которые используются при охлаждении, например, коробки передач. Эти компоненты бывают двух видов: трубчатые и пластинчатые. Трубчатые радиаторы, по сути, представляют собой две трубы, между которыми расположен турбулизатор для возмущения потока жидкости. Через него проходит масло, а сам радиатор встраивается в пластиковый бачок и вокруг охлаждается антифризом. Пластинчатые радиаторы сконструированы по похожему принципу, но вместо трубок там используются пластины.

Естественно, такой крупный производитель, как REACH, не может обойтись без лаборатории контроля качества. Один



из главных инструментов лаборатории – камера для определения теплотехнических параметров радиаторов. Не менее важный элемент системы контроля качества – установки для проверки на циклическую гидравлическую нагрузку одновременно с перепадом температур. Также есть установка для проверки на внутреннюю коррозию и стенд проверки на пульсацию давления: как радиатор сопротивляется перепа-

дам давления и импульсам. Плюс вибрационная установка.

В структуру REACH входит также R&D-отдел, где десятки инженеров занимаются освоением новых моделей, в том числе и для OE, и совершенствованием уже существующих модификаций радиаторов. Компании REACH принадлежат уже 55 патентов в этой сфере.



Производство масляных радиаторов



Лаборатория



CORDIANT



СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ



2023

2024

2025

Обновленный ДИЗАЙН Неизменное КАЧЕСТВО



Тест приводных ремней для Lada



Испытываем
на прочность
и температурную
стойкость
17 образцов



Вадим Аскаров

В автомобиле много узлов и деталей разной степени важности для общего технического состояния транспортного средства. Однако самый важный резиновый элемент в машине – безусловно, ремень. Правда, чаще всего так говорят о ремне ГРМ, тогда как о приводном ремне зачастую забывают. А зря: ремень навесного оборудования – не менее важная деталь, и именно о качестве этих компонентов, представленных на российском рынке, мы сегодня и поговорим. Участникам теста предстоит выдержать целую серию испытаний, по итогам которых мы выясним, какие ремни стоит покупать, а какие лучше не ставить на автомобиль. На тест мы решили взять приводные ремни, который подходят для целого ряда автомобилей Lada.

Все испытания проводились в лаборатории ООО «НПО „Талис“». Результаты испытаний распространяются только на протестированные образцы.

Балаковорезинотехника (БРТ)
1352 Р



Протестированные образцы

Bosch 1 987 948 304
763 Р



Carberry 6PK1113
737 Р



CWorks D11BR0200
826 Р



Dayco 6PK1115
911 Р



FOQIN FQ62-0104
1039 Р



Ganz GRQ01003
558 Р



Gates 6PK1113
992 Р



LUZAR LB 0127
795 Р



Протестированные образцы

Marshall M6310316
851 ₺



Metaco 6PK1110
1061 ₺



Surai SR 00621
463 ₺



TMI Tatsumi TFB1063
813 ₺



Trialli 6PK1115
775 ₺



UNIO BLT-6PK1115
786 ₺



Zekkert KR-6PK1115
787 ₺



Zentparts Z22600
847 ₺



МАЯК
ДЛЯ ТЕХ, КТО В ПУТИ



АВТОЛАМПЫ ГОДА



УВЕРЕННОСТЬ НА ДОРОГЕ

Маяк аварийной остановки МАЯК.*

* Мы создали новую товарную категорию
Светодиодные сигнальные устройства аварийной остановки.

Методика испытаний

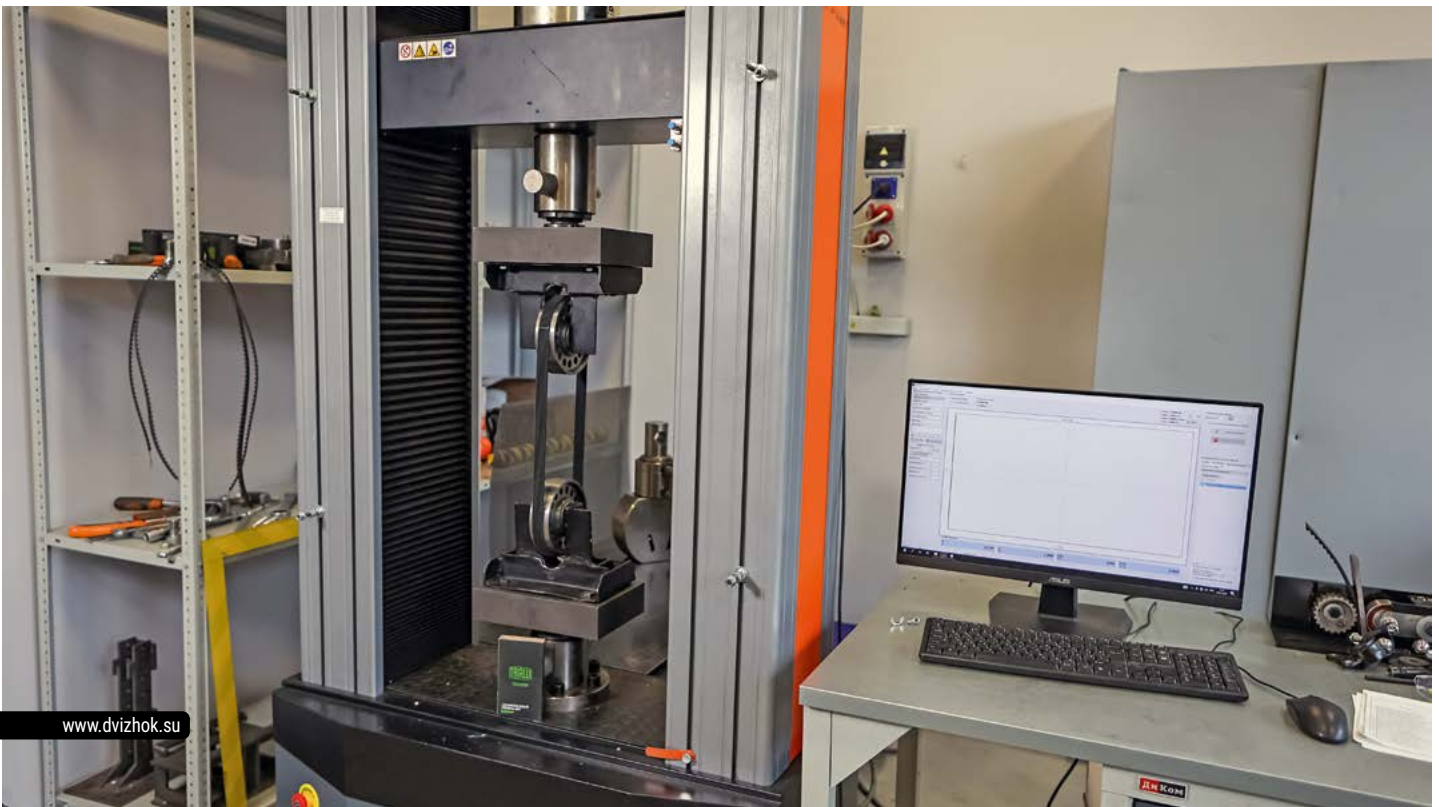
Главное переживание любого автомобилиста, когда речь заходит о ремне, — это его возможный обрыв. И пусть порванный ремень навесного оборудования не так страшен, как повредившийся ремень ГРМ, приятного в этом все равно мало. Поэтому прочность ремней можно смело считать главным параметром их качества. Именно для этого каждый из испытываемых ремней был зафиксирован в специальной оснастке на разрывной машине и порван с измерением усилия в момент обрыва.

Результаты этого этапа теста нас приятно удивили. Как выяснилось, все испытанные ремни сумели выдержать усилия, позволяющие считать их весьма надежными изделиями. Даже ремень **Surai**, порвавшийся при 1177 кгс — наименьшем значении среди всех участников, вполне может считаться качественным продуктом! Не говоря уж о ремне от «**Балаковорезинотехники**» (**БРТ**), который «сдался» лишь при усилии 1752 кгс.

Однако одного только теста на прочность, конечно же, мало, чтобы определить, какие ремни действительно качественные, а какие просто соответствуют заявленным производителем характеристикам. Необходимо учитывать сложные климатические условия на территории России: в разных регионах нашей страны и в разные сезоны температура может колебаться от +40 до -40 °С. Поэтому мы решили проверить ремни на устойчивость к температурному воздействию.

Сперва все ремни были помещены в промышленный сушильный шкаф для искусственного старения, где в течение 70 часов находились при температуре +100 °С. После этого они были извлечены из шкафа и сразу же проверены на эластичность путем перегиба по гладкому цилиндрическому шкиву диаметром (100 ± 1) мм не менее чем на 180°. На удивление, искусственное старение никак не сказалась на состоянии наших «подопытных»: все ремни пережили перегиб вполне достойно.

Однако само искусственное старение не проходит бесследно, и после него мы вновь решили разорвать ремни в тех же условиях. Несмотря на то что некоторые из них стали более прочными, а другие — менее, все они, как и прежде, прошли тест в рамках заявленных нормативов. Самый слабый результат вновь показал ремень **Surai**, а лидером на этот раз стал продукт от **Carberry**, который, пусть и совсем немного, но обогнал **Zentparts**, **LUZAR** и **Zekkert**.



AGR
AUTOMOTIVE GROUP

Оригинальное
моторное масло

Точность. Качество. Стандарт.



Эксклюзивно для автомобилей
 **Volkswagen, Audi, Škoda**

Подробности на сайте agr-parts.auto.
Реклама.



agr-parts.auto

Однако в России преобладают отрицательные температуры, так что тест на морозоустойчивость, на наш взгляд, является гораздо более показательным в том, что касается температурной стойкости изделий. Поэтому мы поместили ремни на те же 70 часов в морозильную камеру при $-45\text{ }^{\circ}\text{C}$, предварительно закрепив их на шкиве диаметром (100 ± 1) мм, а когда извлекли их оттуда – сразу же проверили на эластичность путем разгибания. И вновь обошлось без сюрпризов: все ремни прошли испытания успешно.



	Производитель	Испытания			
		Изгиб после $+100 \pm 3\text{ }^{\circ}\text{C}$	Изгиб после $-45 \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$	Усилие разрыва ремня (исходный)	Усилие разрыва ремня (после старения)
Ремни поликлиновые KR-6PK1115	Zekkert	+	+	1367	1497
Ремни поликлиновые FQ62-0104	FOQIN	+	+	1399	1320
Ремни поликлиновые BLT-6PK1115	UNIO	+	+	1432	1252
Ремни поликлиновые GRQ01003	Ganz	+	+	1290	1294
Ремни поликлиновые 6PK1115 439K6	Dayco	+	+	1227	1332
Ремни поликлиновые TFB1063	TMI Tatsumi	+	+	1320	1326
Ремни поликлиновые 6PK1113	Carberry	+	+	1329	1524
Ремни поликлиновые 1 987 948 304 6 PK 1110	Bosch	+	+	1363	1233
Ремни поликлиновые SR 00621	Surai	+	+	1177	1020
Ремни поликлиновые LB 0127 6PK1115	LUZAR	+	+	1419	1487
Ремни поликлиновые 6PK1110	Metaco	+	+	1335	1354
Ремни поликлиновые 6PK1115	Trialli	+	+	1374	1280
Ремни поликлиновые Z22600	Zentparts	+	+	1286	1513
Ремни поликлиновые D11BR0200	Cworks	+	+	1416	1419
Ремни поликлиновые 2210-1041020 6K-1115CR	Балаково-резинотехника	+	+	1752	1333
Ремни поликлиновые 6PK1113	Gates	+	+	1332	1231
Ремни поликлиновые M6310316	Marshall	+	+	1328	1278

Наш вердикт

Главным итогом испытаний стало то, что все проверенные нами ремни соответствуют минимальным требованиям, чтобы считаться качественной продукцией. Однако мы все же хотим выделить пару брендов за их весьма показательные результаты.

Самым прочным ремнем, безусловно, следует признать продукт марки «Балаковорезинотехника» (БРТ), который смог выдержать усилие вплоть до 1752 кгс. Это значительно лучший результат, чем у всех остальных участников теста!

Ремень от **Surai**, напротив, показал самые слабые результаты, особенно после искусственного старения, и порвался при 1020 кгс, что все же не делает его некачественным продуктом, а просто самым слабым из всех участников теста. В его оправдание можно сказать, что этот ремень – самый доступный по цене в нашем тесте.

Остальные ремни также могут считаться вполне качественными продуктами. Это образцы брендов **Zekkert, FOQIN, UNIO, Ganz, Dayco, TMI Tatsumi, Carberry, Bosch, LUZAR, Metaco, Trialli, Zentparts, CWorks, Gates, Marshall**.

СТО EXPO

ВАШ КЛЮЧ К УСПЕХУ

Международная выставка запчастей,
послепродажного обслуживания
и сервиса

26–29 мая 2026

Москва, Крокус Экспо



БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ
ПО ПРОМОКОДУ
DVIGOK
— cto-expo.ru —

Разделы выставки:

- Запчасти и компоненты
- Оборудование для диагностики и ремонта
- Аксессуары и тюнинг
- Аккумуляторные батареи и электроника
- Масла, жидкости и смазочные материалы
- Телематика, IT-решения и ПО

Организатор



Соорганизатор



При поддержке



Возгорится ли из искры пламя?



Правда и мифы о проверке свечей зажигания на стенде



Dvizhok.su

В последние годы все популярнее становится процедура испытания свечей зажигания на стенде. По словам пользователей, установка имитирует точные и порой запредельные условия работы свечей зажигания в камере сгорания. Этот метод проверки совсем не нов: подобного рода прибор применялся в различных АТП в советское время (часто совместно с мотортестером). Самый известный – комплекс Э203 (О/П).

У современных приборов полностью идентичное устройство и принципы работы. Внутри – изолированная камера (с повышенным давлением), в которую вставляется испытываемая свеча зажигания и устройство имитации работы системы зажигания (высоковольтная катушка и раз-

личные варианты схем управления). У герметичной камеры есть одно или два «окошка» напротив электродов свечи.

В испытательной камере создается повышенное давление и включается устройство, генерирующее электрические высоковольтные импульсы. Чаще всего визуально (и на характерный звук) определяют пропуски зажигания или нестабильность искрообразования. Принято считать, что такой стенд позволяет однозначно проверить работоспособность свечи зажигания. Как рассказали нам эксперты холдинга «Кордиант», на чьих производственных мощностях в городе Энгельсе выпускаются свечи зажигания Cordiant (ранее известные как Bosch) и ЭЗ, это, к сожалению, далеко не так.

Если брать только проверочную часть стенда, то его задачи заключаются в испытании свечей на бесперебойность искрообразования и герметичность. Соответственно, с помощью прибора могут быть выявлены следующие дефекты свечей: перебои в искрообразовании между электродами; трещины, внутренние пробои или поверхностные перекрытия изолятора; потеря герметичности. То есть можно проверить целостность самой свечи (герметичность), эффективность керамического изолятора (повреждения и наличие токопроводящей поверхности) и неразрывность электрической цепи центрального электрода.



личные варианты схем управления). У герметичной камеры есть одно или два «окошка» напротив электродов свечи.

В испытательной камере создается повышенное давление и включается устройство, генерирующее электрические высоковольтные импульсы. Чаще всего визуально (и на характерный звук) определяют пропуски зажигания или нестабильность искрообразования. Принято считать, что такой стенд позволяет однозначно проверить работоспособность свечи зажигания. Как рассказали нам эксперты холдинга «Кордиант», на чьих производственных мощностях в городе Энгельсе выпускаются свечи зажигания Cordiant (ранее известные как Bosch) и ЭЗ, это, к сожалению, далеко не так.

Если брать только проверочную часть стенда, то его задачи заключаются в испытании свечей на бесперебойность искрообразования и герметичность. Соответственно, с помощью прибора могут быть выявлены следующие дефекты свечей: перебои в искрообразовании между электродами; трещины, внутренние пробои или поверхностные перекрытия изолятора; потеря герметичности. То есть можно проверить целостность самой свечи (герметичность), эффективность керамического изолятора (повреждения и наличие токопроводящей поверхности) и неразрывность электрической цепи центрального электрода.

Оборудование для проверки свечей зажигания, созданное во времена СССР, предназначалось для техники уровня тех лет. Поэтому в нашей стране активно использовался стенд, предназначенный для «технического обслуживания перед диагностированием и диагностированием во время эксплуатации искровых свечей зажигания двигателей внутреннего сгорания». Если немного упростить, стенд позволял выявить отказ свечи зажигания. Он применялся в составе комплекса мер в качестве «входной»



диагностики для локализации неисправности. Некачественные свечи зажигания нередко приводили к сбоям не только по причине повреждения (разрушения компонентов из-за нарушений правил монтажа, качества топлива, состояния двигателя и т. д.), но и из-за различных отложений на поверхности теплового конуса изолятора. Герметичность проверяли избыточным давлением: нагнетали давление в камеру и по потере давления в герметичной камере фиксировали потерю. Это и позволяло определить негерметичность свечи.

Если наблюдалось искрообразование по тепловому конусу, то такую свечу предполагалось очищать от отложений. Причин для отложений было много, но главные из них — это некачественная топливоздушная смесь, несвоевременный выход на необходимую температуру и избыток масла (и иных технических жидкостей) в камере сгорания. После очистки свечи зажигания (например Э203-0) проходили еще одну проверку, после чего принималось решение о возможности дальнейшей эксплуатации свечи.

При этом, согласно инструкции, «Техническим условиям» и соответствующему ГОСТу, проверка производится в соответствии с межэлектродным зазором. Так как условия испытания не позволяют воссоздать реальные условия работы двигателя (например, из-за отсутствия топливоздушной смеси и различий в двигателях), необходимо четко соблюдать процедуру. Например, для свечей зажигания с зазором 0,8 мм первичная проверка (до очистки) производится при давлении 0,7–0,8 МПа (7–8 Bar. Разные версии приборов), 1,0 мм — 0,5 МПа. Но если обнаружены перебои в искрообразовании, то следует снизить давление в воздушной камере: для зазора 0,8 мм — до 0,45 МПа, для зазора 1,0 мм — до 0,35 МПа. Эти параметры, возможно, не всем понятны и у многих «специалистов» могут вызвать недоумение.

Согласно инструкции, результаты испытания будут таковы: «Если искрообразование будет бесперебойным, то свечу можно устанавливать на двигатель для дальнейшей эксплуатации, но при этом ее ресурс будет ниже, чем

у исправной. Если при уменьшенном давлении будут наблюдаться перебои в искрообразовании, то такие свечи следует выбраковать».

То есть подобного рода испытания позволяли определить только «фатально» вышедшие из строя свечи зажигания, но были абсолютно малоинформативны с точки зрения эффективности и соответствия необходимым характеристикам. Современный уровень двигателей и автомобилей требует более современных методов проверки и оценки качества компонентов, в том числе свечей зажигания.

Каков итог?

С приведенной здесь методологией испытаний можно поспорить, но, по сути, это бесполезно. Можно пытаться увеличивать давление (имитируя наддув, двигатель с изменением циклов и т. д.) или ставить более мощную катушку зажигания — это все имеет мало общего с реальными испытаниями свечи зажигания.

Даже в ГОСТе присутствуют испытания на таком стенде. Но насколько верным будет проводить испытания выборочно? Если нужно выявить обрыв электрической цепи — вполне! Но на практике у хороших свечей зажигания такое бывает редко. Подобные выборочные испытания часто «проваливают» хорошие свечи, а некачественные их проходят. Значит, такие испытания неспособны однозначно выявлять дефекты.

Не стоит считать, что такие инструменты для проверки — плохие или «неправильные».

Поверенные приборы при работе согласно предписаниям используются в профессиональной среде — например, в лабораториях и исследовательских центрах. Так, например, ООО «Энгельс Свечи зажигания» — единственное российское предприятие, которое может провести практически полное исследование свечей зажигания, включающее функциональные и ресурсные испытания. Для этого на предприятии функционирует собственный отдел разработок, в лабораториях которого установлено уникальное исследовательское и испытательное оборудование. Все проверки и испытания свечей зажигания Cordiant/METEOR и ЭЗ осуществляются на узкоспециализированном оборудовании специально обученными сотрудниками при создании определенных условий.

Вывод: ни один автопроизводитель не регламентирует любые проверки свечей зажигания до их монтажа. Вообще свечи зажигания — детали, условно говоря, «одноразовые» с точки зрения монтажа. То есть если свеча зажигания качественная, то она обладает всеми необходимыми характеристиками. А значит — дополнительные проверки не просто излишни, но и рискованны. Необходимо лишь правильно установить свечу в двигатель. И если обнаружен отказ свечи зажигания — это повод для обращения по гарантии.

Популярность в последнее время различных выборочных испытаний связана с перенасыщением рынка некачественными свечами зажигания. И потребители в поисках «правды» начинают проводить разного рода кустарные испытания. Тут есть место и стендам, и магнитам, и прочим псевдонаучным изысканиям. Но, может быть, проще подобрать подходящие свечи? Те самые, которые не нуждаются в дополнительных «проверках», — такие, например, как свечи зажигания Cordiant/METEOR, унаследовавшие технологии мирового уровня Bosch, которые соответствуют международным стандартам качества.





Физика трения,
тепловые ловушки
и светлая пыль



Антон Павлишин

Главные проблемы любого дискового тормоза известны если не каждому, то многим. Пыль, которая вьедается в литые диски. Скрип, превращающий остановку на светофоре в концерт для пешеходов. Перегрев на спуске, когда педаль вдруг становится «деревянной» или «проваливается» в пол.

Керамические колодки обещают решить все три задачи. Разберемся, где здесь физика, а где — магия, которой не существует. А заодно развенчаем ряд

Керамические тормозные колодки: ОБМАН ИЛИ ПРОРЫВ?

В индустрии автомобильных расходников сложилась парадоксальная ситуация. Керамические тормозные колодки одновременно считаются и «вершиной технологий» с точки зрения обывателя, и «маркетинговым разводом» — для скептика. Диванный эксперт назовет их «понтами», гаражный эксперт — «переплатой за бренд», а инженер-триболог (трибология — это наука, изучающая явления трения, смазки и износа взаимодействующих поверхностей при относительном движении) пожмет плечами: это просто другой класс фрикционных материалов со своей физикой, достоинствами и ограничениями. Журнал «Движок» вместе с экспертами бренда Trialli разобрался в самых популярных мифах, сложившихся вокруг «керамики».

мифов, которыми — так уж исторически сложилось — окутаны керамические колодки.

Важное уточнение: мы говорим о керамических колодках для обычных чугунных дисков, а не о карбон-керамических монстрах за миллион рублей. Это разные вселенные.

Миф первый:
«Это вообще не керамика — почему так назвали?» Что на самом деле скрывается за словом «керамика»?

Начнем с главного разочарования. Тормозная колодка с маркировкой «Керамика» не имеет

ничего общего с глиняной посудой, фарфоровыми изоляторами или керамической плиткой. Вы не найдете в ее составе каолин или полевой шпат. Термин «керамическая» в данном случае относится к природе связующего материала — матрицы, которая удерживает наполнитель, армирующие и фрикционные добавки.

В металлических (полуметаллических, низкометаллических) колодках связующим материалом служит фенольная смола или полимер. В керамических — спеченные при температуре выше 800 °C силикаты и оксиды металлов. Процесс называется жидкофазным спеканием. Получается композит, который в материаловедении классифицируют как кермет (керамика + металл). Аналогия из другой сферы — керамический кухонный нож. Он не глиняный, а состоит из диоксида циркония, но именно керамическая структура дает ему твердость и износостойкость.

Почему это важно с точки зрения трибологии? Металлическая матрица склонна к адгезии — микросхватыванию с чугуном диска под давлением и при высокой

температуре. Это вызывает неравномерное тормозное усилие, рывки и локальные перегревы. Керамическая матрица химически инертна по отношению к чугуну. Эффект прихвата исключен принципиально. Это конструктивный плюс, а не «маркетинг»!

Миф второй: «Они подходят только для карбон-керамических дисков»

Часто можно услышать, что керамические колодки работают только с карбон-керамическими дисками. Это типичная подмена понятий. Да, существует карбон-керамика: это диски из углеродного волокна с карбидкремневой матрицей. Они работают при температурах до 1000 °С, стоят как бюджетный автомобиль и устанавливаются на гиперкары и трековые болиды.

Но гражданские керамические колодки класса NAO (Non-Asbestos Organic) с керамическим связующим предназначены для стандартных чугунных дисков. Это массовый продукт — сейчас с завода такие колодки ставятся на многие массовые автомобили. Две эти технологии лежат в раз-

ных ценовых и температурных нишах, и путать их — все равно что сравнивать авиационный керосин с бензином АИ-92.

Вывод: керамические колодки можно устанавливать на любой гражданский автомобиль с обычными чугунными дисками. Исключение — интенсивная спортивная езда с многократными торможениями с высоких скоростей. Для кольцевых гонок существуют другие составы, чаще всего — спортивная полуметаллика.

Миф третий: «Они не пылят»

Керамические колодки тоже пылят. Это аксиома. Любая пара трения изнашивается, и продукты износа никуда не исчезают. Но характер этой пыли принципиально иной. Пыль полуметаллических колодок содержит до 40% железосодержащих частиц, графит и стальное волокно. Эти частицы обладают магнитными свойствами и склонны к электризации. Колесо в движении работает как генератор электростатического заряда. Заряженная пыль притягивается к металлическим поверхностям диска



Рабочая поверхность фрикционной накладки керамической (внизу) и металлической (вверху) тормозной колодки

чистыми не благодаря низкому износу колодок, а благодаря отсутствию адгезии пыли к поверхности. Технологического чуда нет — есть инженерное решение проблемы статического электричества.

и суппорта и удерживается там достаточно прочно.

Пыль керамических колодок состоит из оксидов кремния, алюминия и других керамических компонентов. Она электростатически нейтральна и немагнитна. Частицы просто не в состоянии закрепиться на поверхности. Они сдуваются набегающим потоком воздуха, осыпаются под действием гравитации или смываются водой. Поэтому диски остаются

Миф четвертый: «Они не скрипят»

Скрип тормозов — это высокочастотные колебания (обычно 5–10 кГц) системы «колодка — суппорт — диск». Возникают они из-за автоколебательного процесса, когда сила трения зависит не линейно от скорости относительного движения. Простыми словами: колодка начинает скакать по диску с ультразвуковой частотой, а суппорт работает как резонатор.

В металлических колодках эту вибрацию провоцирует жесткая структура стальных волокон и металлической стружки. Они работают по принципу скрипичного смычка: вязкое трение при переходе от покоя к движению создает идеальные условия для генерации акустической волны.

Керамические колодки благодаря аморфной (стеклоподобной) структуре ведут себя как демпфер — энергия вибрации рассеивается внутри материала, а не передается в суппорт. Трение происходит не «железо о железо», а «керамическая паста о чугун».

Честное замечание: керамические колодки не гарантируют абсолютной тишины. Если диск «убит», суппорт не обслужен или колодку заклинило, то заскрипит что угодно. Но в нормальных



условиях керамика в пять – семь раз тише полуметаллики.

Термическое поведение: почему керамика холоднее

Переходим к самому интересному – теплофизике. Металлические колодки обладают высокой теплопроводностью. Они работают как тепловой мост: мгновенно забирают тепло от диска и передают его вглубь фрикционной накладки, потом на металлический каркас, отсюда – на поршень суппорта, а уже затем – в тормозную жидкость. Это прямой путь к закипанию тормозной жидкости и провалу педали.

Керамические колодки – термический изолятор. Их теплопроводность ниже примерно в пять раз. Они не отводят тепло из зоны трения, а заставляют его оставаться в диске. Но есть важный нюанс: диск греется медленнее, потому что керамика не подпитывает систему своей тепловой массой. Тепло распределяется по всему объему диска более равномерно, без локальных пиков.

Итоговая выгода: температура тормозной жидкости под нагрузкой на 30–50 °C ниже в сравнении с металлическими колодками в идентичном цикле торможений. Это не означает, что керамика «не греется». Она просто держит тепло там, где ему положено быть, – в диске, который и спроектирован для его рассеивания. Риск вскипятить жидкость при затяжном спуске или в режиме агрессивной езды снижается радикально.

Стеклоение и стабильность коэффициента трения

Это ключевое преимущество керамики, которое часто неправильно понимают. Полуметаллические колодки при нагреве до 300–400 °C (а это четыре-пять интенсивных торможений с 80 до 0 км/ч с малыми интервалами между ними) начинают полировать диск и собственную поверхность. Образуется глянцевый слой, который трибологи называют стеклоением. Коэффициент трения падает с эффективных 0,40–0,45 до 0,25–0,30. Водитель чувствует это как «тормоза



поплыли» – педаль становится «деревянной», колодки скользят по диску, как лед по стеклу.

Керамика работает по другому принципу: абразивного износа. При нагреве фрикционный слой не полируется, а микровыкрашивается. Каждый оторвавшийся кристалл обнажает новые острые грани. Коэффициент трения

остаётся стабильным в диапазоне 0,4–0,5 при температурах от –30 °C до +600 °C. Полировка просто не происходит, потому что керамическая матрица слишком твердая и хрупкая, чтобы образовывать вязкий гладкий слой.

Образно говоря, металлическая колодка работает как мрамор по мрамору: притирается



и скользит. Керамическая – как наждак по стеклу: постоянно обновляет рельеф.

Холодный старт и северная оговорка

У любой технологии есть ограничения. Керамические колодки демонстрируют пониженный коэффициент трения «на холодную», особенно это проявляется при отрицательных температурах (ниже –20 °C). Причина – в изменении механических свойств керамического связующего на морозе. Оно становится более жестким и хрупким, микроструктура требует нескольких циклов трения для выхода на рабочий режим.

Первые три-четыре торможения в сильный мороз будут менее эффективными, чем у качественной полуметаллики. Для регионов с умеренным климатом это ограничение несущественно. Для Якутии, Магадана или Норильска – весомый аргумент в пользу других составов.

В любом случае тем, кто никогда не ездил на керамических колодках, лучше знать об этой особенности заранее, потому что при первой поездке данная особенность может оказаться неприятным сюрпризом.

Кому и зачем это все нужно?

Подводя итог: с инженерной точки зрения керамические колодки – оптимальный выбор для примерно 80% легковых автомобилей в условиях нормального городского и трассового цикла. Они дают стабильное тормозное усилие, не склонны к стеклоению, сохраняют тормозную жидкость от перегрева и оставляют колесные диски чистыми за счет электростатической нейтральности пыли. Плюс однозначно это выбор любителей интенсивных разгонов и торможений.

Керамика – это не прорыв и не обман. Это зрелая технология с четкими физическими принципами работы и предсказуемым поведением.



Автор – маркетолог бренда Trialli, руководитель направления «Тормозная система»

ИНТЕРАВТО МЕХАНИКА

Международная выставка
автомобильной индустрии №1 в России

18–21 августа 2026 г.
Крокус Экспо, Москва



interauto-mechanica.ru

Принять участие

Разделы выставки



Запчасти и компоненты



Оборудование для диагностики,
ремонта и восстановления



Аккумуляторы и электроника



Мойки и моечное оборудование



Шины и диски



Легковые автомобили



Смазочные материалы,
технические жидкости и автохимия



Кузовной ремонт
и лакокрасочные материалы



Аксессуары и тюнинг



Гаражное оборудование



ПО, телематика и IT-решения

Организатор

**SIGMA
XPO**

Соорганизатор

AUTOCOM
АССОЦИАЦИЯ ПОСТАВЩИКОВ
АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПОНЕНТОВ

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр

РЕКЛАМА

Ассортимент TIREI пополнят пять новых позиций

Бренд TIREI объявил о предстоящем начале продаж на российском рынке пяти новинок.

Среди них — два артикула дистиллированной воды (1 и 5 литров), а также две топливные воронки и помповый распылитель объемом 2 литра для нанесения автохимии.

Дистиллированная вода в полиэтиленовой таре подойдет для обслуживания аккумуляторных батарей, систем охлаждения и подготовки рабочих жидкостей.

Вода имеет двойную степень очистки и изготовлена в соответствии с ГОСТ Р 58144-2018, отмечают в TIREI.

Линейку пополнят топливные воронки диаметром 135 и 160 мм с гибким носиком и металлической сеткой-фильтром ■



Arnezi представил новые антифризы

Бренд Arnezi расширил фирменный ассортимент товарной группы «Антифризы» за счет трех новых артикулов.

Новинки рекомендованы для китайских автомобилей, в том числе Chery, Exeed, Omooda и Jaecoo.

Антифризы подходят для заправки систем охлаждения бензиновых и дизельных двигателей легковушек и легких грузовых автомобилей, а также электромобилей и машин с гибридной силовой установкой.

Новые охлаждающие жидкости соответствуют требованиям ASTM D3306 и GB29743 (LEC-II, Китай), сообщает пресс-служба бренда.

Артикулы розовых антифризов — N0004001, N0004005 и N0004205. Продукция предлагается в фасовках 1, 5 и 10 литров ■



«Маяк» запустил продажи обновленного маячка аварийной остановки

Бренд «Маяк» объявил о начале продаж в РФ обновленного проблескового маячка.

Модель МК-Bat-8M-2.4W/OR/24LED получила увеличенную яркость, новую упаковку и памятку пользователя в формате визитки.

Устройство предназначено для использования в автомобиле в условиях неработающего двигателя, а также в ситуациях, предполагающих его автономное применение.

Режим работы «стробоскоп» гарантирует заметность светового сигнала при минимальном расходе электроэнергии, отмечают представители бренда.

Для работы маячка необходимы четыре элемента питания типа AA, которые не входят в комплект.

Производитель рекомендует применять аккумуляторы GP ReEnergy 2700, которые выдержали испытания в экстремальных условиях применения маячка аварийной остановки ■

Airline выпустил новые клеи

Бренд Airline объявил о расширении фирменного ассортимента товарной группы «Химия для шиномонтажа».

Для заказа стали доступны два новых клея-активатора серии PRO объемом 250 мл и 1 литр для ремонта шин и камер.

Артикулы новинок — ATRN015 и ATRN016; их стоимость составляет 1420 и 3050 рублей соответственно, сообщает пресс-служба бренда.

Минимальная рабочая температура 0 °С, а максимальная рабочая температура + 30 °С.

Среди других новинок бренда — шиномонтажные тальки разного объема для предотвращения прилипания камеры к диску. Артикулы: ATRN040, ATRN041 и ATRN042.

Стоимость новых тальков составляет 370, 550 и 890 рублей соответственно ■



COMVEX

ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

Главная выставка
коммерческого транспорта
и технологий в России

26–29 мая 2026

Москва, Крокус Экспо



Разделы выставки:

- ✘ Грузовой транспорт и LCV
- ✘ Прицепная техника
- ✘ Надстройки
- ✘ Коммунальная техника
- ✘ Телематика, IT-решения и ПО
- ✘ Автобусы, электробусы
- ✘ Запчасти, комплектующие и сервисные услуги



БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ
ПО ПРОМОКОДУ
DVIGOK
comvex.ru

Организатор

**SIGMA
XPO**

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр

Реклама

Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Вадим Аскарков



Иори Кимура, русско-японский пилот команды Kondo Racing, выиграл гонку второго этапа серии Super GT на трассе «Фудзи» ■



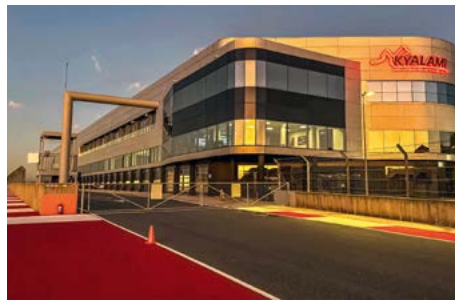
Кими Антонелли выиграл Гран-при Майами – третью подряд гонку «Формулы-1» в сезоне-2026 ■



Николай Грязин занял третье место в классе WRC2 на «Ралли Хорватии». В общем зачете пилот команды Lancia стал шестым ■



В возрасте **100 лет** скончался старейший из экс-пилотов «Ф-1» Эрмано «Нано» да Силва Рамос, который выступал в 1955 и 1956 годах ■



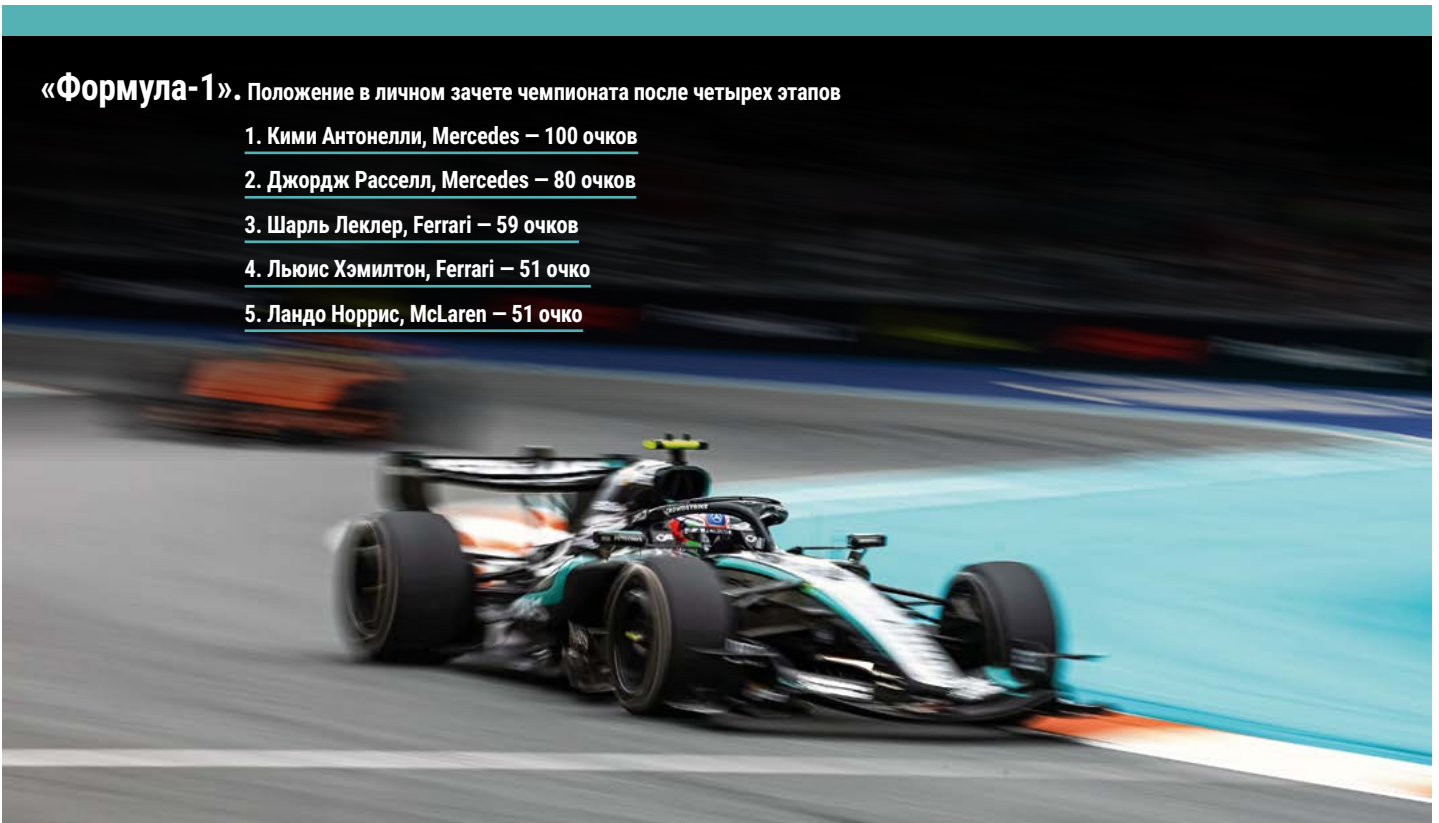
В **1993 году** на трассе Кьялами прошла последняя гонка «Формулы-1» в Африке. Именно на ней планируется провести будущий Гран-при ЮАР ■



В своем **100-м старте** в WEC команда Toyota одержала победу в гонке «6 часов Имолы» – первом этапе чемпионата мира по гонкам на выносливость в сезоне-2026 ■

«Формула-1». Положение в личном зачете чемпионата после четырех этапов

1. Кими Антонелли, Mercedes – 100 очков
2. Джордж Расселл, Mercedes – 80 очков
3. Шарль Леклер, Ferrari – 59 очков
4. Льюис Хэмилтон, Ferrari – 51 очко
5. Ландо Норрис, McLaren – 51 очко





CARVILLE RACING



МОТОРНЫЕ МАСЛА CARVILLE RACING



База и присадки мирового уровня



Одобрено MB, VW, VOLVO



API Официальная сертификация API

Выбрать





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для грузового транспорта

-  ИДЕАЛЬНОЕ СОПРЯЖЕНИЕ
-  ВЫСОКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ
-  УВЕЛИЧЕННЫЙ РЕСУРС

выбери на luzar.ru



START VOLT

КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



100%-й контроль
качества



Индивидуальный технический
паспорт в комплекте



Расширенная
гарантия

STARTVOLT.COM

БОЛЬШЕ ИНФОРМАЦИИ
О ПРОДУКЦИИ НА САЙТЕ



TRIALLI

CR
CARVILLE RACING

TRIALLI

**ДЛЯ ТЕХ, КТО
РАЗБИРАЕТСЯ В ДЕТАЛЯХ**

Рулевые рейки TRIALLI

TRIALLI.RU

