



4 680295 148946 7

сентябрь 2026 • №153

Движок

про автомобили в деталях

+ КОМТРАНС

- ИЗУЧАЕМ ПРОИЗВОДСТВО
- ТЕСТИРУЕМ ЭЛЕКТРОГРУЗОВИКИ

40

Sinotruk
В Китае



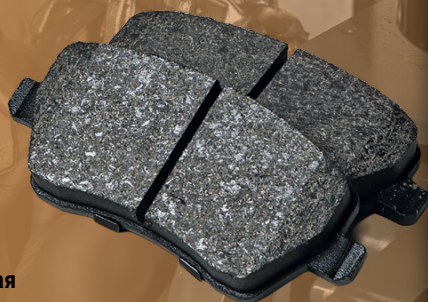
«Валдай 45 PRO»

Издание второе, дополненное
и переработанное

48

26

Тест тормозных
колодок
для Lada Vesta



От французского оригинала
до неизвестных брендов Китая

52

Тест-драйв
Sollers SF5

Что изменилось
в обновленном «Атланте»?

24

«Пусть будет все!
Но пусть чего-нибудь
не хватает!»

Грозит ли России дефицит
моторных масел?



НАДЕЖНОСТЬ И РЕСУРС ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ ГРУЗОВОЙ СЕМЕРКИ

FR 810

сцепление для автомобиля
Mercedes Actros



TRIALLI.RU



Для понимающих автомобиль



10 атм
максимальное
давление

50 л/мин
эффективность

1,5 мин
накачка от АКБ

Автоаксессуары
Инструменты ►





Новости о том, что тот или иной крупный мировой автопроизводитель со всемирно известным именем сокращает производство, закрывает часть линий, а то и заводов, сокращает персонал и вообще всячески стремится снизить издержки, в последнее время перестали восприниматься как "Breaking news" и перешли едва ли не в разряд инфошума. Тем не менее за всем этим скрывается целый ряд если не глобальных проблем, то как минимум больших трендов. И все это так или иначе затронет подавляющее большинство автопроизводителей.

О необходимости «резать koszty», как выражаются в корпоративном мире, на фоне бушующих в мире торговых войн, давления профсоюзов и, мягко говоря, не всегда честной конкуренции со стороны китайских компаний говорят уже, кажется, все компании — производители автомобилей. А «утекшие» не так давно в СМИ внутренние документы корпорации Honda показывают, как именно они предполагают их резать.

По информации агентства Reuters, в руководстве «Хонды» намерены сократить затраты на 9,4 млрд долларов в течение следующих четырех лет и уже потребовали от поставщиков радикально снизить цены. В самой компании оценивают общие потери в связи с ускоренным переходом на электромобили

Как сделать мировой автопром снова прибыльным?

более чем в 12 млрд долларов, и, как отмечает агентство, это один из худших показателей среди мировых автопроизводителей.

Весной нынешнего года, по данным источников Reuters, пожелавших остаться анонимными, специалисты «Хонды» встречались с представителями компаний-поставщиков и рассказывали о планах по сокращению затрат, а также заявили о намерении закупать больше компонентов в Китае. Каждый поставщик по итогам встречи представил собственную программу сокращения затрат.

Согласно документам, с которыми ознакомилось агентство, Honda запланировала 30%-ное сокращение расходов в трех ключевых категориях комплектующих: в штампованных и кованых деталях, электрооборудовании, а также в компонентах для программно-управляемых автомобилей (Software-Defined Vehicles — SDV). Подобное снижение издержек, по замыслу автопроизводителя, позволит японским поставщикам успешнее конкурировать с компаниями из Китая.

При этом менеджеры «Хонды» также просили поставщиков расширять использование выпускаемых в Поднебесной компонентов «там, где это возможно», следует из документации компании. Сами же цели по сокращению затрат участники упомянутой встречи сочли «экстремально высокими» и отметили, что «на тот момент не было очевидно, достижимы ли они». Другой источник Reuters отметил, что до весенней встречи с поставщиками Honda не производила впечатления компании, срочно нуждающейся в агрессивном снижении затрат. Теперь же ситуация кажется такой, что «промедление смерти подобно», причем в буквальном смысле.

План «Хонды» в агентстве называют одним из самых ярких примеров того, как японские автопроизводители пытаются справиться с усиливающейся конкуренцией со стороны китайских компаний. Однако дело, думается, не только в этом. На мировой автопром и крупных игроков авторынка давят также логистические проблемы, возникающие то тут, то там на фоне геополитической турбулентности, а также разного рода торговые войны и тарифные барьеры, возводимые не только Трампом по одну сторону Атлантики, но и евробюрократией — по другую.

Что делают на этом фоне мировые автопроизводители, работающие на всех крупнейших рынках и страдающие от разного рода барьеров на пути свободной торговли? То, что могут: призывают поставщиков снижать цены, сокращают штат и производственные мощности, а также, естественно, переносят издержки на конечного потребителя. Цены на машины в итоге растут, с рынка вымываются наиболее доступные массовому потребителю модели, покупательская способность широкого круга автомобилистов падает. Но виноваты во всем, естественно, окажутся автопроизводители, а не создающие для них барьеры политики.



КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ

ВЫБОР ЧЕМПИОНОВ

 **START
VOLT**



Ассортимент на 95%
автомобильного парка России



Полное соответствие
оригиналу



Расширенная
гарантия – 2 года

Антон Козлов,
пилот CARVILLE RACING,
чемпион RDS GP 2026

STARTVOLT.COM

**«Движок» вручил премию
«Поставщик года – 2026»**

8



**«Пусть будет все! Но пусть
чего-нибудь не хватает!»**

Грозит ли России дефицит
моторных масел?

24



Тест тормозных колодок для Lada Vesta

От французского оригинала
до неизвестных брендов Китая

26



Быть в числе первых
Производство Sinotruk в Китае

40



Тест-драйв Foton View

Вспоминая о Vito и Multivan

56



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 «Движок» вручил премию «Поставщик года — 2026»
- 12 В Москве назвали «Автосервис года — 2026»
- 14 «Топливный кризис — это потери для всей отрасли послепродажного обслуживания!»
Кирилл Ким, «АвтоРусь»

Автокомпоненты

- 16 **Новости**
- 24 «Пусть будет все! Но пусть чего-нибудь не хватает!»
Грозит ли России дефицит моторных масел?
- 26 **Тест тормозных колодок для Lada Vesta**
От французского оригинала до неизвестных брендов Китая

Комтранс

- 32 **Новости**
- 36 До выставки Comtrans осталось чуть больше недели
- 38 «Падение рынка грузовиков в 2026 году — это разворот отрасли, а не ее кризис»
Денис Абрамов, TruckMotors
- 40 **Быть в числе первых**
Производство Sinotruk в Китае
- 44 «Электрички» в ванне и на треке
Тестируем электрогрузовики от Sinotruk
- 48 **Тест-драйв «Валдай 45 PRO»**
Издание второе, дополненное и переработанное
- 52 **Тест-драйв Sollers SF5**
Что изменилось в обновленном «Атланте»?
- 56 **Тест-драйв Foton View**
Вспоминая о Vito и Multivan

Автоаксессуары

- 60 **Новости**

Автоспорт

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

НАДЕЖНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ КАЖДОГО ПОВОРОТА

Амортизаторы и опоры амортизаторов, пневмоподвеска, пружины подвески, амортизаторы капота и багажника, пыльники и отбойники

CONTROLTORR.DE



Высочайшие демпфирующие свойства за счет новейших технических решений и качества используемых материалов



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Безотказная эксплуатация в тяжелых условиях за счет специального строения штока амортизатора и применения специальных сальников



Морозостойкое масло (работа при температурах до -45° C)

CARBERRY.

Performance for value



Новости мирового автобизнеса



Представители руководства компаний Hyundai и Kia достигли временных соглашений с профсоюзами, позволивших избежать дальнейших остановок производства после первой за десятилетие полномасштабной забастовки на заводах Hyundai ■



Китайское правительство призвало автопроизводителей из Поднебесной избегать ценовых войн и демпинга на внешних рынках, чтобы компенсировать снижение продаж внутри страны ■



Honda и Toyota могут сократить производство автомобилей в Канаде, включая популярные кроссоверы RAV4 и CR-V, из-за угрозы введения Канадой и США взаимных пошлин на ввозимые товары ■



Глобальные продажи концерна Toyota Motor снижались в июле на протяжении шестого месяца подряд на фоне падения спроса в Китае ■



Американский регулятор проверит свыше 990 тыс. автомобилей концерна GM, включая Chevrolet Silverado, Suburban, Tahoe, GMC Sierra, Yukon, а также Cadillac Escalade, из-за проблем с двигателем L87 ■



Компания Tesla отзовет в Китае 2,98 млн электромобилей Model 3, Model Y, Model S и Model X после предписания местного регулятора по поводу выдвижных дверных ручек ■

Издание **Automotive News** обновило рейтинг крупнейших в мире поставщиков комплектующих на конвейеры автопроизводителей. Список составлен на основе данных об объемах поставок за 2025 год

- | | |
|--------------------------|-------------------|
| 1. Bosch | 63,089 млрд долл. |
| 2. Denso Corp. | 47,184 млрд долл. |
| 3. CATL | 44,058 млрд долл. |
| 4. Magna International | 42,010 млрд долл. |
| 5. ZF Friedrichshafen AG | 37,945 млрд долл. |





Детали системы охлаждения на 97% актуального автопарка

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



* полный ассортимент для китайских автомобилей
на сайте luzar.ru

Рекомендуем использовать высокоэффективные
охлаждающие жидкости **CARVILLE RACING**





«Движок» вручил премию «Поставщик года – 2026»

В Санкт-Петербурге в ходе выставки MIMS Automobility 2026 состоялась церемония награждения лауреатов премии «Поставщик года», учрежденной журналом «Движок».

В нынешнем году премия вручалась в таких категориях, как «Двигатель и трансмиссия», «Электрооборудование», «Подвеска и рулевое управление», «Автоаксессуары», «Система термоменеджмента», «Автохимия», «Тормозная система».

Победитель и призеры премии в абсолютном зачете получили Гран-при в качестве «Золотого», «Серебряного» и «Бронзового» поставщиков.

Лауреаты – как в отдельных категориях, так и в Гран-при – определялись по результатам тестов автокомпонентов и аксессуаров, проведенных редакцией «Движка» за год, прошедший с момента вручения предыдущей премии. Награды вручали представители крупнейших российских компаний – дистрибьюторов автозапчастей и компонентов.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ
партнеры премии:



TATSUMI



ТЕХНИЧЕСКИЙ
партнер премии:



Победителями и призерами премии «Поставщик года» в 2026 году стали следующие бренды

В категории «Подвеска и рулевое управление»

1 место: CTR

2 место: Stellox

3 место: ZentParts

Награды победителю и призерам вручал руководитель отдела закупок компании «Форум-Авто» Алексей Демкин

В категории «Тормозная система»

1 место: TRIALLI

2 место: UNIO

3 место: Metaco

Призы вручал директор по закупкам компании «Берг Холдинг» Денис Скок

В категории «Система охлаждения»

1 место: LUZAR

2 место: STRON

3 место: MARSHALL

Награды в этой номинации вручал руководитель отдела закупок компании «Москворечье» Дмитрий Стрижов

В категории «Система электрооборудования»

1 место: METEOR/Cordiant

2 место: Finwhale

3 место: MS-Marshal

Призы вручал заместитель начальника управления закупок и цепей поставок ГК «ARMTEK» Степан Бобков



В категории «Двигатель и трансмиссия»

1 место: TRIALLI

2 место: FOQIN

3 место: TMI Tatsumi

Награды вручал директор по закупкам компании «АвтоРусь»
Максим Мусиенко

В категории «Автомобильная химия»

1 место: Carville Racing

2 место: ENIX

3 место: Devon

Награды вручала руководитель отдела закупок компании
«АвтоКонтинент» Ольга Малинина

В категории «Автоаксессуары»

1 место: Airline

2 место: AVS

3 место: Thorvik

Призы вручала специалист по развитию поставщиков компании «Амтел»
Надежда Зеленовская

ГРАН-ПРИ

«Золотой поставщик»: **ZentParts**

«Серебряный поставщик»: **Metaco**

«Бронзовый поставщик»: **MARSHALL**

Победитель и призеры в категории «Гран-при»
получили награды из рук генерального директора
компании «ПартКом» Ильи Соколова



«Тесты автокомпонентов — это очень действенный инструмент, чтобы показать качество продукции, показать отношение бренда к своему делу и возможность самым наглядным способом донести информацию об этом как до партнеров, так и до конечного потребителя. Несмотря на то что наша жизнь претерпевает порой очень большие изменения, видно, что многие бренды не готовы останавливаться на достигнутом, — вкладываются силы в качество продукции, в расширение ассортимента, в открытие новых направлений. Мы видим это и по нашему с вами взаимодействию, и по тем отзывам, которые получаем от наших читателей», — прокомментировал результаты премии генеральный директор журнала «Движок» Константин Силков.

Премия «Поставщик года» вручается, напомним, ежегодно; список категорий может изменяться. Время и место вручения премии по итогам испытаний 2026–2027 годов будут объявлены позже.

Альтернативный импорт занял 18% российского авторынка

Доля альтернативного импорта на российском авторынке новых легковых автомобилей по итогам первых 8 месяцев 2026 года достигла 18%.

Об этом сообщил в своем телеграм-канале директор агентства «Автостат» Сергей Целиков.

На автомобили глобальных брендов (все, кроме России, Белоруссии и Китая) пришлось чуть более 15% рынка — практически все они ввозятся через альтернативный импорт. Единственным исключением стал корейский KGM, поставляемый официально, доля которого не превышает 0,1%.

Наибольшей популярностью у россиян пользовались Toyota, Mazda, Volkswagen, BMW и Audi. Порядка 3% рынка обеспечили китайские марки, ввезенные в обход официальных дистрибьютеров; в этом сегменте лидируют Geely, Zeekr, Changan, Lynk & Co, GAC и Lixiang.

При этом в структуре параллельного импорта из Китая выделяется высокая доля подключаемых гибридов (51%) и электромобилей (10%) — их везут альтернативно из-за высокого утильсбора, делающего официальные поставки экономически невыгодными. Традиционные бензиновые модели в параллельном импорте встречаются редко, так как их предложение на рынке и без того насыщено.

Ранее «Движок» сообщал, что в июле объем альтернативного импорта достиг 21,5 тыс. автомобилей, почти сравнявшись с официальными поставками ■



На АЗС разрешили топливо низких классов до лета 2027 года

Правительство РФ с 1 сентября 2026 года до 30 июня 2027-го разрешило временную продажу на АЗС бензина и дизеля экологических классов K2–K5.

Об этом сообщило на своем официальном сайте Министерство энергетики РФ со ссылкой на постановление правительства.

В ведомстве пояснили, что документ синхронизирует розничную реализацию топлива с ранее принятыми решениями о допуске к обороту топлива разных экоклассов — это сделано для поддержания стабильности внутреннего рынка.

Раньше такие марки горючего могли поставляться нефтеперерабатывающими заводами по внутренним контрактам, но на АЗС их продажа была ограничена. Теперь, в течение установленного периода, они поступят в розницу на единых условиях.

Заправки обязаны информировать покупателей об экологическом классе топлива — водители смогут выбирать самостоятельно.

В Минэнерго подчеркнули, что указанная мера — временная и нужна для оперативного реагирования на текущую ситуацию: она повысит устойчивость поставок и снизит риски дефицита отдельных видов топлива. При этом долгосрочные экологические требования к нефтепереработке сохраняются.

Ранее «Движок» сообщал о том, что правительство готовит систему контроля за оборотом нефтепродуктов от НПЗ до розницы, чтобы сдержать рост цен на бензин, — в качестве пилотной площадки рассматривается Тыва ■

Российский автопром получил амбициозный план на 10 лет

Правительство РФ утвердило актуализированную Стратегию развития автомобильной промышленности до 2035 года, определив целевые показатели выпуска и уровень технологической независимости.

Как сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на соответствующее распоряжение кабмина, основная задача теперь — максимально загрузить существующие мощности (свыше 2,8 млн автомобилей в год) и улучшить экономику отрасли за счет укрупнения серий. Чтобы производство стало рентабельнее, объемы выпуска на одной платформе должны составлять не менее полумиллиона легковых автомобилей в год.

К концу десятилетия отечественные автозаводы обязаны довести долю компонентов собственного производства до 80% для легковушек и до 90% — для грузовиков, автобусов и легкого коммерческого транспорта. При этом ключевой силовой установкой вплоть до 2035-го останется двигатель внутреннего сгорания (включая газовые версии), однако электрические и гибридные модели должны занять уже четверть легкового сегмента.

Еще одна цель — внедрение роботизации и цифровых систем на предприятиях: за счет модернизации власти рассчитывают ежегодно увеличивать выработку на сотрудника примерно на 10% ■



НАМИ открыл в Казани центр разработки отечественных автокомпонентов

ФГУП «НАМИ» запустило в Казани новый филиал — Центр разработки российской компонентной базы, который займется проектированием и запуском в производство критически важных деталей для автопрома.

Как сообщает пресс-служба НАМИ, заместитель главы Минпромторга России Альберт Каримов и Раис Республики Татарстан Рустам Минниханов посетили новый центр на площадке технопарка «ИДЕЯ». Учреждение ориентировано на полный цикл работ — от научных исследований до запуска производства.

Центр будет развивать инженеринговые компетенции в автокомпонентной отрасли, укреплять испытательную базу и налаживать кооперацию между крупными заводами и малыми предприятиями. Прикладные разработки будут вестись в сотрудничестве с Лабораторией ИПТ «ИДЕЯ» и Казанским национальным исследовательским технологическим университетом.

Филиал также займется подготовкой кадров совместно с вузами и научными центрами Татарстана.

Генеральный директор НАМИ Федор Назаров подчеркнул, что создание филиала — часть системной работы по развитию собственной автокомпонентной базы и научно-технологической кооперации ■



Доля электромобилей в России впервые достигла 2%

В августе 2026 года доля чистых электромобилей на российском рынке впервые превысила 2%.

Об этом сообщил в своем телеграм-канале директор агентства «Автостат» Сергей Целиков.

По его словам, сегмент подключаемых гибридов (PHEV и EREV) остановился на прежнем уровне: 5%. Однако если сложить все электрифицированные версии, включая «мягкие» гибриды, общая доля таких машин перевалила за 11%.

В категории электромобилей первенство вновь забрал российский бренд Evolute — он сосредоточил у себя более четверти всех продаж, чему способствовала возобновленная отгрузка модели i-Joy клиентам, оформившим заказы ранее.

Абсолютным бестселлером среди импортных «зеленых» моделей стал Changan Qiyuan Q05: за последние четыре недели его приобрели свыше 500 человек. Эксперты объясняют такой спрос главным образом привлекательным ценником.

Ранее «Движок» писал о том, что жителей Санкт-Петербурга будут активнее пересаживать на электромобили. Об этом сообщил в интервью ТАСС губернатор города Александр Беглов ■

Росстат зафиксировал рекордный скачок цен на бензин

С июля 2025-го по июль года нынешнего автомобильное топливо в России подорожало более чем на четверть, подсчитали в Росстате.

По данным Федеральной службы государственной статистики, индекс потребительских цен на автомобильный бензин по итогам июля 2026 года составил 125,9% по сравнению с июлем 2025 года, а для дизельного топлива этот показатель оказался еще выше — 129%.

За месяц, с июня по июль, бензин прибавил в цене 6,5%, причем рост на такую величину и более зафиксирован в 36 регионах России.

Снижение цен на топливо в июле отмечено только в двух субъектах: в Иркутской области (–1,5%) и Чувашии (–0,4%). В Москве бензин стал дороже на 2,3%, в Санкт-Петербурге — на 0,9%.

По отдельным маркам за месяц динамика выглядит следующим образом: АИ-92 и АИ-95 подорожали примерно на 6%, АИ-98 и выше — на 4%, а дизельное топливо — на 9,2%.

К 24 августа средняя цена литра бензина в России достигла 77 рублей 5 копеек. АИ-92 продавался в среднем по 73,08 рубля, АИ-95 — по 79,32 рубля, тогда как дизельное топливо за неделю с 18 по 24 августа даже слегка подешевело: с 88,48 до 88,40 рубля.

Как ранее сообщал директор «Автостата» Сергей Целиков, на фоне бензинового кризиса россияне стали чаще присматриваться к дизельным автомобилям. Однако удовлетворить этот спрос продавцам непросто: предложение новых дизельных легковых машин в России крайне ограничено, и эта ниша остается малодоступной для массового покупателя ■



В Москве назвали «Автосервис года – 2026»

В российской столице в ходе выставки «ИнтерАвтоМеханика – 2026» состоялся финал конкурса «Автосервис года», организованного ассоциацией «АВТОКОМ»

Как сообщает пресс-служба оргкомитета конкурса, в нынешнем году был установлен рекорд за без малого 10-летнюю историю проекта: в соревнованиях за звание лучшей СТО России приняли участие свыше 6,5 тыс. специалистов автосервисной отрасли, представлявших 810 городов страны.

Предварял испытания онлайн-отбор, стартовавший 1 апреля текущего года, в рамках которого технические знания механиков, навыки мастеров-консультантов, управленческие компетенции руководителей, а также слаженность работы автосервисов, участвовавших в конкурсе. Всероссийский финал прошел в Москве 21 августа; в его рамках за звания лучших в индустрии боролись свыше 200 конкурсантов.



Победители конкурса «Автосервис года – 2026»

Лучший механик

- 1 место – Умарбек Хаитбаев, «Аква-Блюз», Елец
- 2 место – Александр Булгаков, «Аква-Блюз», Елец
- 3 место – Олег Дмитриев, FIT Service, Рязань

Лучший мастер-консультант

- 1 место – Артур Пирогов, ИП «Плохой А. В.», Калуга
- 2 место – Ибрагим Акаев, FIT Service, Махачкала
- 3 место – Никита Федоров, «СТО Авто», Воронеж

Лучший руководитель

- 1 место – Артем Якуш, «Ремонт АвтоБрянск», Брянск
- 2 место – Артем Мартыанов, «Диод», Новочебоксарск
- 3 место – Андрей Чуйков, «БИК-Авто», Ростов-на-Дону

Лучший автосервис

- 1 место – «Ремонт АвтоБрянск», Брянск
- 2 место – «Аква-Блюз», Елец
- 3 место – «Автосервис Драйв», Калининград



«Сегодня наш конкурс – это не просто соревнование. Это инструмент тимбилдинга, проверки компетенций и „прокачки“ бизнеса. Подготовка к конкурсу заставляет команды перестраивать внутренние процессы и работать на новый результат», – отметил, комментируя итоги конкурса 2026 года, организатор проекта Владимир Миненко.

Генеральным партнером конкурса «Автосервис года – 2026» стал бренд LYNXauto.

Официальными партнерами выступили

Arnezi, Azumi, Febest, Ganz, Jikiu, Lavr, Mecafilter, NGN, Niagara, SB Nagamochi, Standard Springs, STARTVOLT, Tixona, NTN-SNR.



Оригинальные запасные
части и моторное масло

Комплексная забота о вашем автомобиле



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

Подробности на сайте agr-parts.auto.
Реклама. ООО «АГР». ИНН 5042059767



agr-parts.auto

Топливный кризис — это потери для всей отрасли послепродажного обслуживания!

Кирилл Ким,
«АвтоРусь»



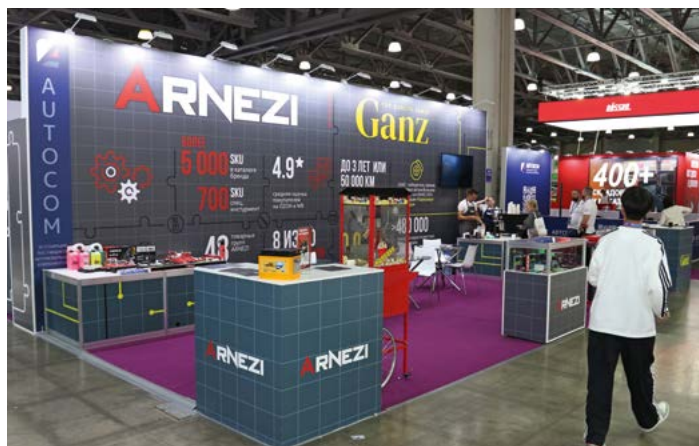
Роман Зубко

Какими были динамика российского рынка автозапчастей и компонентов и результаты крупных компаний-дистрибьюторов? Как повлияли на рынок автозапчастей в РФ недавние атаки на логистические центры Wildberries и могут ли вырасти на этом фоне объемы реализации в так называемой традиционной рознице? В каком состоянии находится сегодня рынок автозапчастей и каков прогноз на 2026 год и начало 2027-го? Об этом и многом другом «Движку» рассказал директор по развитию компании «АвтоРусь» Кирилл Ким.

❷ Кирилл, как для вашей компании и рынка в целом закончилось первое полугодие текущего года и каковы были основные результаты?

— Первое полугодие ознаменовалось для нас весьма уверенным ростом продаж в разных товарных группах и в целом в розничной сфере: мы закончили этот период с ростом на уровне 15% год к году. Наибольший рост наблюдался в сегменте смазочных материалов и аккумуляторов, чуть меньшим он был в секторе запасных частей.

Где-то нам пришлось нивелировать падение продаж января-февраля, что связано, скорее всего, с эффектом высокой базы



первых двух месяцев 2025 года. Зима в то время была относительно теплой, и, например, в самой денежнотемной товарной группе — деталях подвески — продажи шли очень хорошо. В начале 2026 года оборот подстегнуло также внедрение системы «Честный знак» на смазочные материалы. Внедрение маркировки началось с 1 апреля, и многие дистрибьюторы, многие клиенты пытались максимально заполнить свои склады до этой даты.

Второй скачок продаж наблюдался в июне нынешнего года — это было связано уже с дефицитом на рынке масел, когда начались удары по инфраструктуре и сложности с логистикой. На фоне роста цен со стороны отечественных производителей многие партнеры спешили, пока не поднялись цены у всех дистрибьюторов, закупить все, заполнить склады товаром по старой цене.

Запасные части — более стабильная группа, не подверженная влиянию сезонных, а также административных факторов. Здесь продажи в этом году тоже росли, но по другим причинам. Рынок стабилизировался: понят-



Директор по развитию компании «АвтоРусь» Кирилл Ким

ны основные игроки, понятны каналы продаж, понятны каналы импорта.

Что касается нас, то мы запустили в марте наш первый региональный склад в Ростове-на-Дону, который теперь обслуживает клиентов и обеспечивает более быструю логистику не только в самом городе и области, но и на южном направлении в целом: в Краснодарском и Ставропольском крае, на Северном Кавказе, включая Дагестан, а также на новых территориях. Этот улучшенный

сервис также позволил нам нарастить продажи.

Единственный сегмент, который падал за минувшие полгода, — это шины. Здесь продажи падают у нас уже второй год. Мы предполагаем, что серьезные объемы продаж ушли на маркетплейсы, где мы не так агрессивно участвуем в ценообразовании, как некоторые другие игроки рынка.

❸ В каком состоянии сейчас находится рынок автозапчастей в России? Многие его участники говорят, что наблюдается стагнация. Кто-то говорит, что рынок «замер в ожидании», но не совсем ясно, в ожидании чего. Каков взгляд вашей компании на это?

— Я соглашусь с тем, что в России сейчас достаточно стабильный парк автомобилей и он не растет. Продажи новых машин в 2025 году были на низком уровне и продолжали падать, в этом году они немного растут. Но все это позволяет всего лишь замещать выбывающий парк. И на фоне стабильных пробегов должен быть стабильным и рынок запасных частей. Таким он сегодня и является: он и не растет, и не падает — он стабильный и предсказуемый.

Основные игроки сегодня ведут борьбу за долю рынка, поэтому есть бренды, серьезно растущие, есть бренды, теряющие позиции, есть и те, кто, возможно, даже уходит с рынка. Мы, например, в июле и августе наблюдали снижение среднего пробега автомобилей, связанное с топливным кризисом. Автомобили стоят либо в очередях на АЗС, либо



на парковках и ездят меньше, чем прежде. Мы это ощущаем по изменениям трафика в нашей розничной сети: в июле и августе отмечалось заметное снижение заездов на сервис. Надеемся, что эта ситуация исправится. Но пока мы наблюдаем, что топливный кризис снова, к сожалению, усилился, и на фоне успешного первого полугодия сейчас мы фиксируем два месяца снижения: машино-заездов, продаж, выручки.

Если эта ситуация продолжится, вместо реализации отложенного спроса мы получим новое снижение продаж. И это будут потерянные продажи для всей отрасли! Так что наши ожидания на вторую половину года — пока сдержанные. То, что происходит сегодня на рынке, к сожалению, не позволяет закладывать какой-то серьезный рост, но +10%, возможно +12% — это реалистичная цель, к которой было бы неплохо стремиться на фоне текущих событий.

❷ Как могут повлиять на рынок автозапчастей недавние атаки на склады и логистические центры компании Wildberries? И в частности — как это может повлиять на так называемую традиционную розницу? Ощущается ли это влияние уже сейчас или это будет некий отложенный эффект?

— Я бы разделил ответ на вопрос об эффекте от атак на склады Wildberries на две части. Во-первых, что ощущаем мы. Мы с Wildberries сотрудни-

чаем, но работаем в формате FBS, то есть отгружаем товар с собственных складов. Поэтому нас эта ситуация затронула только с точки зрения логистики — сроков доставки продукции до наших клиентов. И, скорее всего, большинство участников рынка, кто так же работал с ними по системе FBS, тоже испытывает снижение объема заказов, связанное с ухудшением сервиса для конечных потребителей.

Вторая часть — это те наши клиенты, которые работали с WB в формате FBO. Они хранили продукцию на складах маркетплейса и, соответственно, серьезно пострадали в этой ситуации. Они сейчас обращаются к нам за дополнительной отсрочкой, у них возникает определенный кассовый разрыв, поскольку продукция не продается, они не получают выручку, не могут рассчитываться по своим обязательствам не только с нами, но и с другими поставщиками.

Мы стараемся войти в положение наших партнеров, готовы

предоставить им дополнительные отсрочки, но, безусловно, для всей отрасли это определенная зона риска. И мы, конечно, надеемся, что те партнеры, которые использовали такую бизнес-модель в своих продажах, были сфокусированы не только на WB, а диверсифицировали свой бизнес и пользовались другими каналами продаж.

❸ Как изменилось за последние годы поведение потребителей на рынке запчастей в РФ? Отмечается ли сейчас движение в сегмент «лоукост» со стороны покупателей? И что происходит с другим полюсом рынка — правда ли, что вымывается так называемая золотая середина?

— Наша компания, напомним, является мультибрендовой, и в наш портфель входят марки разных ценовых диапазонов — как низкого, так и среднего, плюс оригинальная продукция. Если

оценивать последние 7,5 месяца, то продажи последней у нас выросли. Да, есть определенные сложности с логистикой, с доставкой, с ассортиментом, кроме того, сейчас еще влияет ситуация с сертификацией. Тем не менее могу отметить, что на сегодняшний день сегмент продаж оригинала — это дорогостоящая продукция — у нас растет.

Что касается среднего сегмента, то я бы, наверное, поспорил с тем, что он вымывается с рынка. Здесь, наверное, вопрос в том, что в среднем сегменте сегодня играет множество игроков — это в том числе частные торговые марки, которые появились после ухода мировых брендов. Многие из них присутствуют на рынке уже более 15 лет, но получили импульс к развитию в 2022 году. За это время появились также новые бренды, которые, видя успех конкурентов, стали активно развивать ассортимент и наращивать продажи. И на этом поле просто образовалось большое количество игроков, которые конкурируют друг с другом. Может показаться, что в целом этот сегмент теряет в продажах, но здесь идет ожесточенная борьба за клиента — с фокусом на собственной торговой марке для каждого из дистрибьюторов.

Что же касается лоукоста, то мы не наблюдаем какого-то существенного перетока клиентов в этот сегмент. Безусловно, он привлекателен, и бренды, которые в нем играли, не теряют свою долю — скорее они ее поддерживают на стабильном уровне.



LUZAR расширил линейку запчастей в «Моторной группе»

Бренд LUZAR представил на прошедшей в Санкт-Петербурге выставке MIMS Automobility 2026 ряд новинок в категории «Моторная группа», а также новые фильтры.

В частности, на стенде бренда были представлены такие товары моторной группы, как клапанные крышки, поддоны, болты ГБЦ, а также широкий ассортимент прокладок (например, прокладки ГБЦ и клапанных крышек).

LUZAR продемонстрировал также на петербургской выставке воздушные и масляные фильтры, продажи которых стартовали, напомним, в июне текущего года.

По словам специалистов бренда, в фирменной линейке это первый товар, который предусматривает периодическую замену.

Кроме того, LUZAR выставил на MIMS 2026 целый ряд элементов системы терменеджмента, в числе которых – радиаторы, водяные насосы, термостаты и другие детали ■



TRIALLI начал выпускать пружины

Главной новинкой TRIALLI в рамках выставки MIMS Automobility 2026 стало долгожданное пополнение в категории «Подвеска и рулевое управление» – бренд представил автомобильные пружины в серийной версии.

Как сообщили «Движку» представители компании, разработка деталей новой товарной группы, а также подготовка их к производству велась около двух лет (появление в фирменном ассортименте пружин было анонсировано в 2024 году). В частности, было проведено большое количество лабораторных тестов.

Пружины, выпускаемые под брендом TRIALLI, изготавливаются из стали той же марки, что и оригинальные детали.

Кроме того, на стенде бренда в рамках MIMS 2026 были выставлены рулевые рейки, карданные валы, детали тормозной системы, сцепления, а также элементы системы выпуска выхлопных газов.

TRIALLI не так давно выпустил на рынок РФ карданные валы на крестовинах (в этой категории сегодня порядка 80 артикулов), а также расширил ассортимент рулевых реек за счет моделей для машин европейских, японских и корейских марок ■

В ассортименте STARTVOLT появятся зеркала

Бренд STARTVOLT анонсировал в рамках выставки MIMS Automobility 2026 появление в фирменной линейке запасных частей новой товарной группы – зеркал заднего вида.

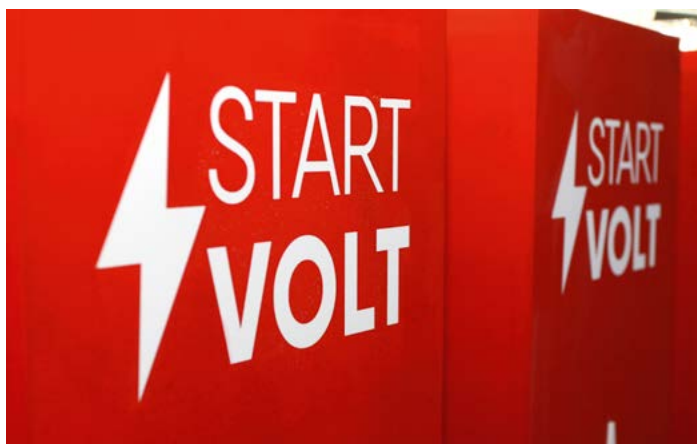
Как сообщили корреспонденту «Движка» представители бренда, начало продаж деталей новой категории, смежной с кузовными элементами и деталями автоэлектрики, запланировано на середину осени.

До конца текущего года, по словам специалистов STARTVOLT, в ассортименте бренда появятся еще несколько новых товарных групп.

В начале сентября, как уже сообщал «Движок», STARTVOLT вывел на российский рынок подрулевые переключатели для отечественных и иностранных легковых автомобилей.

В частности, новинки предназначены для ряда моделей Lada (от «классики» и ВАЗ-2108 до Largus FL и Granta), «ГАЗели», УАЗа, а также популярных в РФ иномарок Renault Captur, Clio, Trafic, Twingo.

Кроме того, компания запустила продажи блоков управления стеклоподъемниками для легковых автомобилей отечественных марок Lada (2108–2115, 2170 «Приора», Niva II), UAZ Patriot, а также «ГАЗель Бизнес/Next» и «ГАЗон Next» ■



Carville Racing показал на MIMS 2026 обновленную линейку масел и технических жидкостей

Бренд Carville Racing представил в рамках прошедшей в КВЦ «Экспофорум» выставки MIMS Automobility 2026 моторные масла, произведенные в КНР.

Как рассказали «Движку» представители бренда, решение о расширении географии производства было принято на фоне перебоев в поставках базовых масел и комплектов присадок, возникших на мировом рынке в связи с конфликтом на Ближнем Востоке и перекрытием Ормузского пролива.

В ассортименте Carville Racing, таким образом, сегодня представлен практически одинаковый ассортимент моторных масел, выпускаемых как в Объединенных Арабских Эмиратах, так и в Китайской Народной Республике.

Помимо этого, в линейке смазочных материалов бренда в последнее время появился целый ряд относительно редких позиций и спецификаций, в частности VW 511, а также трансмиссионные масла для редукторов электромобилей.

О том, как возник и развивался дефицит на российском рынке смазочных материалов, а также каковы прогнозы экспертов на ближайшие месяцы, читайте в нашем материале в этом номере журнала и на сайте dvizhok.ru ■



Masuma обновила новую линейку карданных муфт

Бренд Masuma пополнил каталог трансмиссионных деталей упругими муфтами карданной передачи, которые защищают трансмиссию от вибраций и смещений.

Как сообщает пресс-служба бренда, компенсирующие муфты из новой линейки разработаны для заднеприводных и полноприводных автомобилей.

В основе изделий — натуральный каучук высокого качества с усиливающими присадками, которые предотвращают старение, разрывы и разрушение под действием агрессивных сред.

Металлические втулки выполнены из легированной стали марки 45 — она отличается износостойкостью и способностью выдерживать интенсивные механические нагрузки. Геометрия и рабочие характеристики муфт полностью повторяют оригинальные детали, заявляют представители бренда.

Каждое изделие проверяется на соответствие параметрам прочности и упругости. В упаковку уже входят все необходимые болты, гайки и шайбы — докупать крепеж отдельно не придется.

Гарантия на новые муфты Masuma составляет 2 года или 50 тыс. км пробега ■



Zekkert вывел на рынок масляные насосы для популярных иномарок

Бренд Zekkert пополнил ассортимент новой товарной группой — масляными насосами для двигателей внутреннего сгорания.

Как сообщает пресс-служба бренда, на первых порах в линейке будут представлены насосы для Daewoo Nexia, Nissan Qashqai, Renault Logan, Ford Transit, VW Polo, Audi A2 и других моделей.

Новинки рассчитаны на работу при повышенных нагрузках и высоких температурах. Корпуса изделий изготовлены из алюминивно-кремниево-медного сплава, что обеспечивает сочетание прочности и малого веса.

Производство деталей, как заявляют представители бренда, сертифицировано по стандартам IATF 16949:2016 и ISO 14001:2015; на всех этапах выполняется контроль качества.

Гарантия на насосы Zekkert составляет 18 месяцев или 50 тыс. км пробега — в зависимости от того, что наступит раньше ■



Kautek выпустил 80 новых позиций за два летних месяца

Линейка запчастей, выпускаемых под брендом Kautek, нынешним летом пополнилась деталями для Audi, BMW, Mercedes-Benz, Mazda, Subaru и BYD, включая сайлентблоки, опоры двигателя и патрубки турбонаддува.

Как сообщает пресс-служба компании Teknorot, по итогам июня и июля на рынок выведены 80 новых артикулов для автомобилей 34 марок, включая европейские, японские, корейские, американские и китайские бренды.

В обновленный ассортимент вошли сайлентблоки рычагов подвески, опоры двигателя, комплекты опор амортизатора с подшипником, втулки стабилизатора, шланги радиатора, патрубки турбонаддува, опоры КПП, детали карданного вала и элементы системы охлаждения.

Среди новинок — детали для BYD Tang (2015–2018): сайлентблок рычага подвески с артикулом BY-BS001 и три комплекта опор амортизатора с подшипником (арт. BY-SM002, BY-SM003, BY-SM004).

Для Audi выпущены опоры двигателя с артикулами AU-EM085, AU-EM086 и AU-EM087 для моделей A6, Q5 и Q7. Владельцам BMW адресованы сайлентблоки рычага подвески (BM-BS260) для модолей 1, 2, 3 и 4 серий, а также BM-BS262 для X5 и X6.

Для Mercedes-Benz представлены опоры двигателя ME-EM168 и ME-EM169 для C-Class, GLC, CLS и E-Class, а также патрубков турбонаддува ME-TH158 для моделей A, B, CLA, GLA и GLB.

Для моделей японского автопрома появились патрубок турбонаддува MZ-TH002 для Mazda 6 и CX-5, а также сайлентблоки рычага подвески SU-BS064 и SU-BS065 для Subaru Forester, Impreza и Legacy ■



Patron разработал комплект ГРМ для Geely Coolray и Belgee

Новый ремкомплект предназначен для 1,5-литровых турбодвигателей, устанавливаемых на кроссоверы Geely, Belgee и Volvo.

Как сообщает пресс-служба бренда, комплект ГРМ Patron PBT111 разработан для автомобилей Geely Coolray, Atlas Pro, Belgee X50, Belgee X70 и Volvo XC40 с двигателями J1H-3G15T и B3154.

В состав ремонтного набора входят ремень ГРМ, натяжной и обводной ролики. Новинка уже доступна для заказа в розничных и оптовых каналах продаж.

Продукция Patron производится на заводах в 14 странах с применением материалов и технологий ведущих мировых брендов, отмечают представители компании-производителя ■

Ganz представил оптику для «Москвич 3» и JAC JS4

Бренд выпустил линейку штатных фар и фонарей для замены поврежденных оригинальных деталей при кузовном ремонте.

Как сообщает пресс-служба бренда, новая оптика полностью совместима с кроссоверами «Москвич 3» и JAC JS4.

В ассортимент вошли дневные ходовые огни — левый (GIP062007) и правый (GIP062008), задние фонари — центральный (GIP064003), внешний левый (GIP064001) и правый (GIP064002), а также дополнительный стоп-сигнал (GIP064006).

Все детали соответствуют геометрии и техническим параметрам заводских узлов ■



Torr представил новые амортизаторы

Компания Carparts Distribution объявила о масштабном расширении фирменного ассортимента амортизаторов, выпускаемых под брендом Torr.

Линейку компонентов подвески бренда дополнили в общей сложности 50 новых позиций для популярных в России автомобилей зарубежных и отечественных марок.

Среди новых артикулов – две позиции для автомобилей Lada: Vesta Sport (арт. DH1792) и Granta Sport (арт. DV1828L).

В ассортименте Torr появились также новинки для «корейцев» Hyundai Tucson (DH1814), ix35, i40, Sonata (DH1820), Kia Optima (DH1813 и DV1849 R/L), Sportage, K5, Sorento (DH1825), Seltos (DH1837) и коммерческих моделей K2500/Bongo (DV1888).

Часть новинок адресована владельцам японских автомобилей Lexus ES (DH1676L, DV1846 R/L), Honda Freed (DH1810), CR-V (DH1817), Civic (DH1836), Accord (DV1847 R/L), Pilot (DV1853 R/L), Nissan Juke AWD (DH1821), Toyota Land Cruiser Prado и Lexus GX (DH1827), Toyota RAV4 (DV1854 R/L).

В европейском сегменте появились новые артикулы для Mercedes W205 (DH1809), W176/W246/C117 (DH1832-1833 и DV1848), BMW X1 (DV1955), Volvo XC60 (DH1828), Ford Mondeo (DH1830), Fiesta (DH1835), Focus (DV1956), Kuga (DV1851), а также Citroen Jumpy, Opel Vivaro, Peugeot Traveller (DH1812 и DV1886) Fiat Doblo и Doblo Cargo (DV1850), Opel Movano, Renault Master, Nissan NV400 (DV1887).

Среди новинок для автомобилей китайских брендов – артикулы для Geely Atlas Pro (DH1808), BAIC U5 Plus (DH1811), JAC J7 (DH1822 и DV1858), Omoda C5 (DH1823) и S5 (DH1824 и DV1950), Chery Arizzo (DV1855) и Tiggo 8 Pro (DV1856), Exeed VX (DV1857), Haval Jolion (DV1845).

Также появились новые позиции для Skoda Kodiaq и Volkswagen Tiguan (DV1885), Renault Megane (DH1816) и Peugeot 408 (DV1954).

В общей сложности линейка амортизаторов Torr теперь насчитывает свыше 1500 позиций, охватывающих широкий спектр автомобилей – от городских хэтчбеков до внедорожников и легкого коммерческого транспорта ■



ZEKERT
IT WORKS FOR ALL.

**МАСЛЯНЫЕ РАДИАТОРЫ
И КРЫШКИ РАДИАТОРОВ
С ГАРАНТИЕЙ**



www.zekkert.de

MIMS Automobility 2026: Standard Springs представил широкий ассортимент пружин и электроприводы багажника

Компания Standard Springs представила в рамках выставки MIMS Automobility 2026 расширенный ассортимент пружин подвески, а также новую товарную группу – электроприводы багажника.

В продуктовой линейке представлены детали для более чем 50 автомобильных брендов: азиатских, европейских и других. Также не остался в стороне стремительно развивающийся парк китайского автопрома.

Новой товарной группой производителя стали электроприводы двери багажника для премиальных и среднеразмерных внедорожников и кроссоверов, таких как Ford Explorer и Nissan X-Trail. Это полностью готовые к установке узлы в сборе, которые заменяют оригинальные комплекты, заявляют представители компании.

Относительно производства в Standard Springs отметили, что базируется оно в Турции и компания не собирается переключаться на сборку продукции в Китае.

«Наше производство находится в Стамбуле, где мы сохраняем контроль над сырьем, всеми технологиями, а значит и качеством», – подтвердили представители бренда ■



Arnezi запустил продажи новых гибридных щеток стеклоочистителя

Новая серия сочетает металлический каркас и пластиковый кожух, доступна в 12 типоразмерах от 350 до 700 мм.

Как сообщает пресс-служба бренда, гибридные щетки Arnezi Hybrid Flow объединяют металлический каркас для равномерного прижима и пластиковый кожух, снижающий аэродинамическое сопротивление и защищающий от обледенения.

В ассортимент вошли 12 размеров с артикулами A1305014 (350 мм), A1305015 (380 мм), A1305016 (400 мм), A1305017 (430 мм), A1305018 (450 мм), A1305019 (480 мм), A1305020 (500 мм), A1305021 (530 мм), A1305022 (550 мм), A1305024 (600 мм), A1305026 (650 мм) и A1305028 (700 мм). Продукция поставляется поштучно в индивидуальной упаковке.

Новинка уже доступна для заказа в розничных и оптовых каналах продаж ■



В России стали доступны новые фильтры Azumi

Бренд Azumi объявил о расширении фирменного ассортимента фильтров для иномарок, доступных на российском рынке.

Как сообщает пресс-служба бренда, в течение первых двух месяцев нынешнего лета в продажу в РФ поступил в общей сложности 21 новый артикул.

Новинки предназначены для послепродажного обслуживания популярных в нашей стране автомобилей японских, американских, европейских и китайских марок.

В частности, каталог Azumi дополнили 12 воздушных фильтров для ряда моделей Ford, Chrysler, AITO, BAIC, Geely.

Три новых салонных фильтра адресованы владельцам автомобилей Hyundai, Mercedes-Benz и Citroen.

Два топливных фильтра выпущены для машин BMW и Land Rover; четыре трансмиссионных фильтра – для Subaru, Audi и Cadillac ■

MIMS Automobility 2026: ARMTEK показал масло Pexol и анонсировал новые детали для «китайцев»

Компания ARMTEK представила на выставке «MIMS Automobility Санкт-Петербург» линейку моторных и трансмиссионных масел, выпускаемых под брендом Pexol.

Как сообщили «Движку» представители компании, масла новой линейки производятся в Турции и позиционируются на рынке РФ в сегменте «Нормал». Прямыми конкурентами масел Pexol в ARMTEK называют продукты российского производства брендов «Лукойл», «Газпромнефть» и других.

В компании рассчитывают, что смазочные материалы новой линейки будут пользоваться спросом на рынке РФ на фоне возникшего в стране дефицита масел, который, по прогнозам опрошенных «Движком» экспертов, может усилиться к концу текущего года.

Помимо масел Pexol, компания ARMTEK привезла на MIMS Automobility 2026 автозапчасти, выпускаемые под брендами Stellox и ZentParts, и анонсировала расширение ассортимента деталей для машин китайских марок, а также кузовных элементов – в частности, бамперов, крыльев, капотов и т. д.

Кроме того, ARMTEK представил на петербургской выставке ряд фирменных программ, среди которых «Легкий возврат по гарантии», программы компенсации работ и компенсации затрат, а также увеличенный срок возврата товара надлежащего качества ■



- ГАРАНТИЯ 3 ГОДА
- КАЧЕСТВО ОРИГИНАЛА
- ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ ПРУЖИН



standardsprings.ru

Febest расширил линейку запчастей для Toyota и Lexus

Бренд Febest пополнил ассортимент деталями для популярных японских моделей, включая тросы, тормозные механизмы и датчики АБС.

Как сообщает пресс-служба бренда, в начале сентября фирменную линейку пополнили, в частности, пять тросов ручного тормоза: для Toyota Hiace — артикулы 01100-H200F, 01100-H200LH, 01100-H200RH; для Toyota Hilux — 01100-KUN25LH и 01100-KUN25RH.

Тросы привода капота выпущены для Toyota RAV4 (01101-ACA33), Hilux (01101-GUN135, 01101-KUN26) и Corolla (01102-NDE180).

Для ремонта тормозной системы предназначены передние суппорты в сборе для Toyota Premio/Allion (0177-ZRE18FRH, 0177C-NRE180FRH, 0177C-NRE180FLH), комплект направляющих суппорта (0174-NRE180F) и задний тормозной цилиндр (0178-NRE161).

Вилки сцепления изготовлены для Land Cruiser 100 (0181F-BU410) и Hilux (0181F-KDH2).

Владельцам седанов Camry адресованы кронштейн крепления глушителя (TEXB-023), карданный рулевой вал (AST-AXVA70) и ограничители дверей (01520-LDASV70F, 01520-LDR001-KIT).

Новые датчики АБС (арт. 01606-029, 01606-033, 01606-034) пополнили ассортимент запчастей для ряда моделей Lexus и Toyota.

Вся продукция Febest производится на сертифицированных по стандарту ISO 16949 предприятиях. Гарантия составляет 2 года или 60 тыс. км пробега, для катушек зажигания — 125 тыс. км ■



Meteor готовит новые свечи для «китайцев»

Бренд Meteor (экс-Bosch) объявил о предстоящем расширении фирменного ассортимента свечей зажигания за счет без малого 30 новых позиций для китайских машин.

Как сообщили «Движку» представители бренда, до конца года ассортимент Meteor пополнился в общей сложности 27 новыми артикулами свечей для популярных в России автомобилей китайских марок.

На стенде бренда на проходившей в августе в Санкт-Петербурге выставке MIMS Automobility 2026 была представлена широкая линейка свечей зажигания, выпускаемых на заводе в Энгельсе под брендами Meteor (ранее Bosch) и ЭЗ.

В настоящее время, по словам представителей Meteor, ассортимент бренда способен покрыть порядка 90% активного автопарка РФ.

Отдельно по китайским брендам (с учетом новых артикулов) покрытие ожидается не меньшим. Покрытие автопарка обоих брендов — Meteor и ЭЗ — составляет 99% ■

TMI Tatsumi обновил ассортимент опор амортизаторов

Бренд TMI Tatsumi добавил в фирменную линейку запчастей 24 новых артикула опор амортизаторов.

Новые позиции охватывают популярные модели автомобилей японских, китайских, корейских и европейских брендов.

В частности, новинки подходят для Honda Accord (TAG1227, TAG1327), Haval H6 (TAG1314), Mercedes-Benz W205/W213/W253 (TAG1315), Hyundai Elantra (TAG1320), Toyota Corolla (TAG1322), Kia Soul (TAG1333), Mitsubishi Outlander (TAG1342), Nissan Teana (TAG1340) и других моделей.

Также в числе новинок — опоры для коммерческого транспорта: Ford Tourneo и Transit (TAG1337).

Для изготовления опор используется полимер с добавлением синтетического каучука, что, по данным производителя, повышает устойчивость деталей к старению, перепадам температур и вибрационным нагрузкам.

Общее количество опор амортизаторов в ассортименте бренда превышает 340 SKU. По сообщению пресс-службы бренда, новые позиции уже доступны для заказа ■



GSP расширил линейку топливных насосов для Renault Duster

Производитель автозапчастей представил три новых модуля топливных насосов в сборе для популярных в России версий кроссовера Renault Duster.

Как сообщает пресс-служба компании, новые позиции предназначены для Renault Duster с двигателем 1.6 16V 4x4 (артикул FP900178X), для версии 1.6 SCe 115 LPG (FP900305X), а также для Duster SUV Van 1.6 16V (FP900374X).

Модули поставляются в полностью укомплектованном виде, готовые к установке.

Все три артикула уже доступны для заказа у дистрибьюторов на складах в России. Гарантия на продукцию составляет два года или 100 тыс. км пробега.

Ранее, напомним, GSP представил в Москве на выставке «ИнтерАвтоМеханка-2026» новую товарную группу «Ремни». Как рассказали «Движку» представители бренда, в ней представлены все типы ремней, применяемых в автомобилях: ремни ГРМ, приводные, клиновые и поликлилиновые.

В 2027 году в GSP намерены расширить ассортимент новой группы за счет ремкомплектов: ремни будут поставляться в комплекте с роликами ■



MASUMA[®]
AUTO SPARE PARTS

Надежность
ВАШЕГО
ДВИГАТЕЛЯ



Подбери запчасти
на свой автомобиль

masuma.ru



«Пусть будет все! Но пусть чего-нибудь не хватает!»

Грозит ли России
дефицит
моторных масел?



Роман Зубко

Перебои у автодилеров

Одними из первых проблемы с доступностью масел на рынке РФ ощутили на себе автодилеры. Газета «Коммерсантъ» сообщила 19 августа о том, что дилерские СТО стали фиксировать нехватку определенных смазочных материалов для послепродажного обслуживания машин (особенно моторных масел).

Сроки поставок подобного рода продукции при этом выросли за лето с прежних двух-трех дней до двух недель, отметили опрошенные изданием эксперты. Не замедлил проявить себя и рост цен: на некоторые позиции они выросли в течение нынешнего лета на 30–40%.

Нехватка и увеличение сроков поставок коснулись прежде всего импортных масел, отметили также собеседники «Ъ». Однако, по информации «Движка»,

Во второй половине августа к очередной волне топливного кризиса в России добавилась новая напасть: начались перебои в поставках и производстве смазочных материалов — в частности, моторных масел. На их фоне, естественно, пошли вверх цены на подобную продукцию. Насколько все серьезно и велика ли угроза дефицита масел на отечественном рынке? «Движок» выяснял это у представителей компаний — производителей и поставщиков смазочных материалов.



серьезные проблемы возникли и у крупных отечественных производителей (в частности, у «Лукойла»).

Рынок Aftersales: насколько все серьезно?

Эксперты, к которым обратился «Движок», отметили, что в настоящее время масштабного дефицита масел на рынке послепродажного обслуживания автомобилей нет, но проблемы с их поставками из-за рубежа, а также с сырьем для производства смазочных материалов в России наблюдаются.

По словам директора по продажам SINTEC Group Геннадия Задорожного, на рынке сейчас фиксируются «определенные сложности с сырьем — в частности, дефицит качественных базовых масел российского производства». Компания в этих условиях оперативно переключается в том числе на импортное сырье.

«Это несколько повышает себестоимость продукта, но га-

рантирует потребителю привычное премиальное качество», — отметил Г. Задорожный. При этом спрос на качественное моторное масло, по его словам, растет, и одним из драйверов продаж выступает «беспокойство автовладельцев за ресурс двигателей» на фоне легализации в стране моторного топлива экологических классов «Евро-3» и «Евро-2». «Из-за появления на рынке топлива более низких экологических классов водители стали чаще менять масло. Покупатель делает выбор в пользу надежных брендов и качественной синтетики», — заявил директор по продажам SINTEC Group.

Заместитель руководителя департамента продаж компании «Амтел» Алексей Сыров рассказал «Движку», что на данный момент дефицит смазочных материалов на российском рынке не наблюдается. Однако у производителей есть существенные трудности с доступностью сырья — прежде всего базовых масел. «Из-за этого увеличиваются сроки производства, и ряд продуктов некоторые производители предлагают только под заказ — в производственной очереди с трудно прогнозируемыми сроками поставки», — отметил эксперт.

Директор по развитию бренда LUBREX Антон Каверзин также сообщил нашему корреспонденту, что в настоящее время серьезного дефицита масел в стране нет, тем не менее ситуация сложная из-за проблем в сфере нефтепереработки. «В последнее время очень



серьезно пострадала российская переработка нефти. А что такое любой смазочный материал? Это базовое масло плюс пакет присадок. Базовое масло, в свою очередь, — это фракция, которая получается в результате переработки нефти и получения топлива. Соответственно, мы понимаем, что из-за всех этих событий топлива будет производиться существенно меньше», — рассказал «Движку» А. Каверзин. По его словам, ведущие производители смазочных материалов в России сейчас уже существенно подняли цены.

При этом, по мнению эксперта, несколько сглаживает ситуацию тот факт, что продавцы продолжают торговать маслами, которые были произведены ранее. «Но, естественно, вся эта ситуация ведет к тому, что на рынке возникнет существенный дефицит смазочных

материалов отечественного производства», — прогнозирует директор по развитию LUBREX. — А когда есть дефицит, всегда есть подорожание».

Ситуацию в сегменте импортных смазочных материалов эксперт и вовсе назвал удручающей из-за кризиса вокруг Ормузского пролива. «Когда была первая острая фаза конфликта, Иран ударил по крупным перерабатывающим заводам в Саудовской Аравии и Омане, что вызвало также дефицит базовых масел. Кроме того, перекрытие Ормуза влечет за собой существенную проблему по логистике», — отметил А. Каверзин.

Что будет дальше?

По мнению опрошенных нами экспертов, основной пик проблем с доступностью смазочных материалов на российском рынке может прийти на конец 2026 года. Дефицит, естественно, станет сопровождаться ростом цен.

«Логистика дорожает, получение присадочных пакетов также дорожает, страховки дорожают. Поэтому все это в целом в обозримом будущем приведет к существенному подорожанию смазочных материалов и их дефициту», — раскрывает механизм грядущего кризиса Антон Каверзин из LUBREX. — По мере того как будет заканчиваться то количество произведенных смазочных материалов и то количество базового масла, что есть сейчас в доступе, будет становиться все более напряженной

ситуация с подорожанием (готовой продукции. — «Движок»).

Алексей Сыров из компании «Амтел», в свою очередь, прогнозирует сокращение активности на рынке РФ ряда брендов, продукция которых выпускается в дальнем зарубежье. «В ближайшей перспективе, к концу 2026 года, несколько брендов европейского производства точно сократят объемы своего присутствия на рынке Российской Федерации, потому что дефицит сырья сильно ощутим не только для отечественного производителя, но также и для европейского производства. И азиатского частично, потому что общая экономическая и геополитическая ситуация привела к тому, что дефицит базового сырья сложился не внутри Российской Федерации, а в целом на континенте», — отметил эксперт.

Вместе с тем без качественных моторных масел рынок РФ не останется, а таких перебоев в поставках, что возникли ранее на топливном рынке, не предвидится, прогнозирует представитель SINTEC Group Геннадий Задорожный. «Локальный дефицит или уход мелких брендов возможен, но крупные производители полностью закроют все потребности рынка», — заявил эксперт. — Такой ситуации, которая возникла с топливом на АЗС, с моторными маслами не будет. Важно понимать разницу в масштабах: потребность рынка в топливе значительно выше, чем в автомобильных маслах. Поэтому обеспечение ввоза таких объемов не представляет глобальной логистической сложности. При отсутствии каких-либо компонентов внутри России или при снижении их качества мы оперативно и без проблем замещаем их зарубежными аналогами».

Тем не менее «не прячьте ваши денежки по банкам и углам», как пелось в небезызвестной песне. Если угрозы полномасштабного дефицита на российском рынке смазочных материалов пока что нет, то рост цен на масла, по всей видимости, неизбежен.



Тест тормозных колодок для Lada Vesta



От французского
оригинала
до неизвестных
брендов Китая



Станислав Мартинкевич

Долгие годы сотрудничества АвтоВАЗа с альянсом Renault-Nissan привели к серьезной унификации всех входящих в объединение брендов. Например, тормозные колодки, используемые на Lada Vesta, подходят в общей сложности почти к десятку автомобилей, среди которых Lada Largus и XRAY, Renault Logan и Duster, а также Nissan Terrano, Almera, Micra и Note. Самих вариантов тормозных колодоккратно больше. Какие из них смогут эффективно остановить любую из перечисленных моделей, а какие лучше даже не рассматривать? Отвечаем — в новом тесте сразу 20 комплектов.

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

Протестированные образцы

Lavs LV1410L

675 ₺



Eurorepap R0010051

1777 ₺



S&K SKBP1012

1160 ₺



Japanparts PA-013AF

993 ₺



Brembo P 68 033

2407 ₺



ATE 602709

4385 ₺



Metaco 3000-006

1324 ₺



Marshall M2623973

1828 ₺



SpeedMate SM-BP358

2645 ₺



CTR GK0841

2287 ₺



Renault 41 06 047 75R

5640 ₺



Rospart RBP289

1339 ₺



Trialli PF 1402

1356 ₺



Febest 2401-CLIF

1295 ₺



Hofer HF350810

758 ₺



TMI Tatsumi TCA1039

1785 ₺



UBS B11-05-007

1699 ₺



R&D RND10616

1717 ₺



«РусТорм» R1011F

1021 ₺



UNIO BRP-20104

1742 ₺



Методика и ход испытаний



Бессменным партнером журнала «Движок» во всех тестах компонентов является НПО «Талис», которое проводит тест тормозных колодок согласно международным правилам ЕЭК ООН № 90. Для определения фрикционных свойств колодок используется специальный стенд Multi-Function Friction Tester JF75 производителя Wanda.

Кроме того, все колодки проходят определение усилия прочности на отрыв фрикционной накладки от металлического основания. Также все колодки проходят геометрические измерения: фиксируется площадь фрикционной поверхности с помощью высокоточного 3D-сканера, изменение толщины и массы.

Что означают измерения

Стенд замеряет два параметра: коэффициент трения с постоянным давлением на поршень суппорта и коэффициент трения с постоянными тормозными моментами, создаваемыми при определенном давлении.

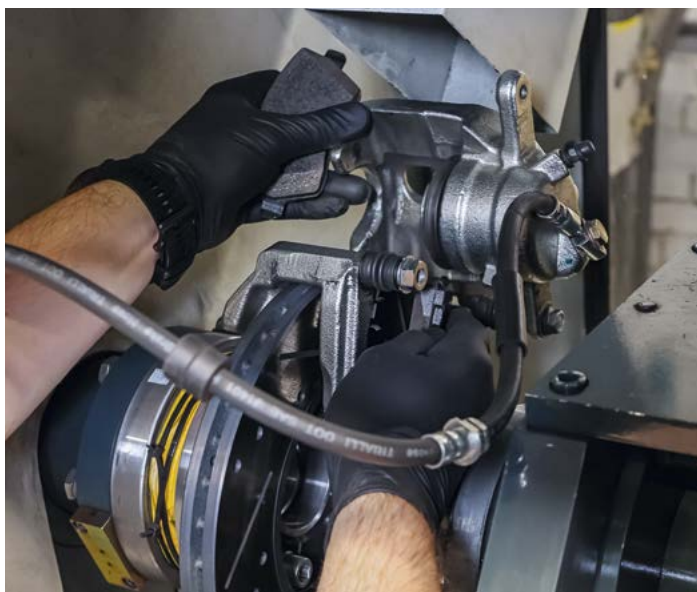
То есть в первом случае смотрится, насколько эффективно колодка выполняет свои функции при установленном давлении, а во втором, наоборот, насколько сильное давление необходимо при установленном значении

Стенд вращает тормозной диск с постоянной скоростью 660 об/мин. При диаметре диска R15 (базовый размер колес Lada Vesta) это равносильно скорости 75,6 км/ч

момента, которое тормозная система создает, чтобы остановить автомобиль. Условно это можно представить как удержание определенной скорости автомобиля при затяжном спуске в первом

случае и как интенсивное торможение со скорости — во втором.

Отчет об испытаниях автоматически создается в виде графика зависимости коэффициента трения от создаваемого давления на поршень суппорта и зафиксированных температур для каждой колодки. При этом очень важным параметром является не только среднее, но и минимальное значение коэффициента трения с постоянными тормозными моментами относительно замеренной температуры, поскольку именно оно показывает фактический



отказ эффективности колодок при перегреве.

Данные графика служат основанием для анализа: при каких температурах фрикционный материал будет работать эффективнее всего, а при каких его фрикционные свойства существенно снижаются. Это ключевые параметры оценки тормозных колодок, на основании которых и выносится вердикт.

Важный параметр — определение усилия прочности на сдвиг фрикционной накладки. Если простым языком, этот параметр означает, насколько хорошо и крепко фрикционный материал держится на основании колодки и не разрушится ли он в самый неподходящий момент, когда водитель, например, применит экстренное торможение.

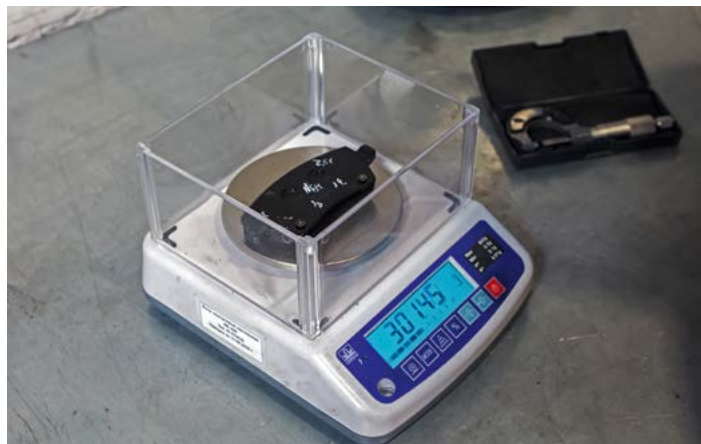
Все остальные измерения тоже важны, но уже как дополнительные, влияющие на качество работы колодки в зависимости от условий эксплуатации автомобиля и манеры вождения.

Почему важна температура

При обычной городской эксплуатации автомобиля температура поверхности тормозных дисков редко поднимается выше 350 °С. Это температура, при которой никаких изменений свойств элементов тормозной системы не происходит. А вот диапазон нагрева 350–400 °С (регулярное интенсивное торможение, например, на трассе с высокой скоростью или езда вниз по серпантину) — уже допустимый предел, выше которого могут начаться проблемы.

Именно поэтому сохранение свойств тормозной колодки

Все колодки проходят испытания только после обязательной притирки. Исходные данные по давлению и моменту рассчитываются по формулам, исходя из параметров тормозной системы конкретного автомобиля. В данном случае им выступает Lada Vesta



ПРЕИМУЩЕСТВА СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ FINWHALE **IRIDIUM**

Улучшается динамика двигателя
Экономия топлива до 10%
Расчётный ресурс – на уровне пробега 120 000 км



не менее
75%
Иридия



Finwhale[®]



на высоких температурах — один из ключевых параметров, по которым оценивались образцы в данном тесте.

Оригинал берем за эталон

В этот раз для простоты определения хороших и плохих колодок с учетом количества тестовых образцов мы решили взять эталон, которым выступают оригинальные колодки, причем не АвтоВАЗ, а Renault. В конце концов, именно этот продукт

Износ толщины колодки и снижение ее массы — параметры, которые напрямую не влияют на оценку эффективности торможения. Важен баланс двух характеристик. Колодка может быстро изнашиваться и при этом отлично тормозить — такую просто придется чаще менять. Зато у тех, которые изнашиваются меньше, — дольше срок службы, при этом эффективность торможения может быть не принципиально ниже. При этом если износ колодки минимальный, а коэффициент трения высокий, то можно предположить, что в этом случае повышенному износу будет подвергаться тормозной диск

рекомендован отечественным заводом-изготовителем автомобиля. Все бренды-конкуренты за основу для сравнения своих тормозных колодок также берут

параметры оригинальной продукции.

Заведомо можем констатировать, что оригинальные тормозные колодки для Lada

Vesta выдали лучшие среди всех показания обоих коэффициентов трения (ключевые параметры для колодок), продемонстрировали полную невосприимчивость к внешним условиям, показали оптимальные значения отрыва фрикционного материала, а также изменения толщины и массы (см. таблицу).

Если есть возможность не экономить на расходных материалах, можно не думая брать оригинал.

	Испытания с постоянным давлением Коэффициент трения (μ)	Испытания с постоянным тормозным моментом (мин) Коэффициент трения (μ)	Испытания с постоянным тормозным моментом Коэффициент трения (μ)	Кол-во циклов для притирки поверхности трения	Усилие на сдвиг (Н)	Изменение толщины (мм)	Снижение массы (г)	
RENAULT	0,463	0,441	0,474	3	24 980	0,16	1,41	
ATE	0,41	0,362	0,474	3	20 710	0,19	1,56	Пылят чуть больше остальных
TRIALLI	0,41	0,33	0,415	3	25 125	0,06	1,34	
S&K	0,439	0,196	0,438	3	29 375	0,09	1,23	
Japanparts	0,327	0,233	0,404	3	31 365	0,05	0,91	Незначительный скрип при температуре 50–150 °C
FEBEST	0,392	0,284	0,414	3	23 640	0,13	1,53	
EUROREPAR	0,397	0,246	0,408	3	22 965	0,04	0,91	
R&D	0,387	0,277	0,4	3	20 015	0,11	1,66	
BREMBO	0,371	0,228	0,394	3	38 820	0,05	0,75	
UNIO	0,388	0,341	0,387	3	37 065	0,06	1,51	
TMI Tatsumi	0,353	0,229	0,343	3	36 310	0,15	1,19	
ROSPART	0,352	0,215	0,333	3	32 665	0,06	1,09	
SpeedMate	0,32	0,204	0,359	3	30 860	0,03	0,69	
METACO	0,325	0,293	0,369	3	28 180	0,08	0,92	Пылят чуть меньше остальных
CTR	0,354	0,248	0,328	3	26 555	0,14	1,54	
«РусТорм»	0,347	0,114	0,415	3	22 820	0,18	1,94	Очень сильно "проваливается" μ при высокой t°C
MARSHALL	0,36	0,151	0,342	3	29 505	0,13	1,69	
LAVS	0,283	0,119	0,228	6	25 435	0,07	1,13	Трещины на фр.материале после проведения испытаний. Очень сильно "проваливается" μ при высокой t°C
UBS	0,39	0,191	0,341	6	16 340	0,11	1,71	
HOFER	0,219	0,122	0,346	3	11 425	0,9	0,97	Скрип при температуре 100–200 °C. Очень сильно "проваливается" μ при высокой t°C. Вырывы фрикционного материала после проведения испытаний

Наш вердикт

Победители

Эти колодки имеют сопоставимые с оригиналом характеристики.

ATE — практически полный аналог оригинальной продукции. Немного уступают только по усилию на сдвиг в номинальном состоянии, а также чуть сильнее пылят.

Trialli — показатели приближены к оригиналу по параметрам эффективности торможения и прочности, но имеют чуть меньшие значения коэффициента трения почти во всех температурных диапазонах.

Можем рекомендовать

Целая группа образцов показала на замерах схожие между собой характеристики, которые можно признать в целом неплохими, но с некоторыми нюансами.

Немного не дотянули до оригинала **Eurorepar, Febest и R&D**. Стабильно хорошие показатели по всем замерам. В этом же списке могли бы оказаться и колодки **S&K**, если бы не провалили замер эффективности торможения при высокой температуре.

Самые крепкие колодки — это **Brembo, UNIO, TMI Tatsumi, Rospart, Japanparts и SpeedMate**. Однако характеристики торможения средние, что особенно удивительно для **Brembo**. Именитая компания явно экономит на продукции, предназначенной для бюджетных машин. Кроме того, у колодок **SpeedMate и Rospart** эффективность торможения при высокой температуре оказалась вдвое хуже оригинала.

CTR и Metaco — добротные середнячки, не провалившиеся ни по одному параметру, но и не выделяющиеся какими-то характеристиками.

Рекомендуем с оговорками

Колодки **MARSHALL и РусТорм** показали неплохие усредненные замеры, но невысокие результаты при замере эффективности торможения на высокой температуре. По этому параметру **РусТорм** оказался хуже оригинала в четыре раза. То есть, эти колодки нельзя перегревать. Во всех остальных режимах они в целом неплохи.

Аутсайдеры

Колодки, оказавшиеся в хвосте списка, можно условно разделить на две группы.

Lavs, UBS и Hofer можно отнести к аутсайдерам теста. Причем колодки **UBS** имеют не худшие показатели по коэффициенту трения, но попали в этот список также по другому критерию.

Самые худшие показатели эффективности торможения продемонстрировали колодки **Lavs и Hofer**. При этом **Lavs** вместе с колодками **UBS** пришлось притирать вдвое дольше всех остальных. Кроме того, колодки **Hofer и UBS** показали худшие результаты в тесте на проверку прочности.



**ЯПОНСКИЕ ТРАДИЦИИ
ИНЖЕНЕРНОГО ИСКУССТВА
АВТОКОМПОНЕНТЫ TMI TATSUMI**
タツミパフォーマンススペアパーツ



www.tatsumi.ru

Best
DATA SUPPLIER

Новинки мирового автопрома



Компания Renault представит на выставке IAA Transportation 2026 в Ганновере новый электровэн Trafic E-Tech ■



Volkswagen рассекретил электрокемпер ID. California Cruise. В Германии новый вэн будет стоить от 60 761 евро, поставки клиентам начнутся в начале 2027 года ■



Bosch разработал инновационный инжектор для двигателей большого объема (в частности, судовых), работающих на синтетическом топливе ■



MAN показал на выставке Caravan Salon 2026 в Дюссельдорфе вэн TGE в версии Reimo — кемпер с подъемной крышей ■



Hankook представит в Ганновере «грузовые» шины линейки Smart Line, включая Smart Flex для региональных перевозок и e-Smart City для электробусов, а также модели Laufenn для прицепной техники ■



Mercedes-Benz Trucks отметит 130-летие первого грузовика Готтлиба Даймлера выпуском лимитированной серии модели Actros — "130 Years Trucks Edition" ■



Альянс Stellantis и компания Fiat Professional

отмечают 45 лет с момента выпуска первого вэна Fiat Ducato. С 1981 года компания произвела свыше 3,5 млн «Дукато» трех поколений





НАДЕЖНЫЕ ЗАПЧАСТИ
ДЛЯ БОЛЬШИХ МАШИН

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ* И ДИСКИ ДЛЯ ТЕХНИКИ РАЗЛИЧНЫХ МАРОК

BPW SAF MERCEDES-BENZ RENAULT SCANIA
SCHMITZ KRONE SITRAK DONGFENG JAC FAW TONAR
FOTON KÄSSBOHRER FRUEHAUF HOWO VOLVO
DAF IVECO MAN SHACMAN KAMAZ MERITOR KÖGEL



* колодки поставляются
полным монтажным
комплектom



протестировано в **ГУП НАМИ**
с 4-я аналогами других производителей
в октябре 2023 г.

Eisen расширил линейку тормозных накладок для полуприцепов и спецтехники

Бренд Eisen вывел на рынок две новые позиции для осей BPW, а также техники SANY и MAN, включая готовый комплект для обслуживания одного колеса.

Как сообщает пресс-служба компании, ассортимент тормозных систем не так давно пополнился двумя SKU. Первая новинка — накладки WVA19191 (арт. EIB0101223) для осей BPW. Особенность модели — специальный вырез под бобышку тормозного башмака, что адаптирует знакомую геометрию WVA19032 под специфическую конструкцию колодки.

Вторая новая позиция — накладки WVA19579 (арт. EIB0101225) для техники марок SANY и MAN. В оригинальном каталоге эта деталь (номер 60335126) продается поштучно. Eisen предлагает готовый комплект из четырех штук с заклепками — этого достаточно для обслуживания одного колеса.

Представители бренда отмечают, что данный артикул не следует путать с набором для MAN, где применяются четыре накладки WVA19580 иного размера.

Производство новых компонентов сертифицировано по стандарту IATF 16949, автоматизация процессов исключает человеческий фактор. Заявленный ресурс накладок — от 80 до 120 тыс. км пробега при исправной тормозной системе и нормальных условиях эксплуатации ■



MARSHALL обновил линейку грузовых турбокомпрессоров

В ассортименте MARSHALL появились новые турбокомпрессоры для грузовых автомобилей европейских марок.

Пять новых позиций уже доступны для заказа, сообщает пресс-служба бренда.

Для MAN D2876LF и D2676LF (K31) предназначено изделие с артикулом M9503530, для DAF MX340 (B3G) — M9503630, а для Scania DC13, Euro 3/4/5 (GTC4294BNS) — M9503560.

Турбокомпрессор с номером M9503510 подходит для Mercedes OM457LA E4 (S410G), а с артикулом M9503680 — для Mercedes OM541LA и OM501LA (S400).

В каждый комплект входит предпусковое масло, установочные прокладки и инструкция. Габариты деталей и посадочные места соответствуют OEM-спецификациям, отмечают в MARSHALL.

Производитель, с которым сотрудничает MARSHALL, поставляет турбокомпрессоры для оригинальных производителей, включая Mahle, Cummins, KAMAZ, IHI, CSIC, Isuzu и Yichai, добавляют представители бренда. Всего в ассортименте MARSHALL представлен 21 артикул турбокомпрессоров ■

GTS выпустил новые амортизаторы

Бренд GTS, специализирующийся на запчастях для коммерческого транспорта, представил новые амортизаторы.

Сегодня в ассортименте бренда представлено более 60 SKU. Среди новинок — амортизаторы для прицепов и полуприцепов, а также для моделей «Европейской семерки»: Volvo, MAN, Mercedes-Benz, Scania, DAF, Renault и Iveco.

Параллельно разрабатываются еще 16 позиций, ориентированных на китайские магистральные тягачи, сообщает пресс-служба бренда. Новые детали для Sitrak, Dongfeng, FAW и Foton будут выведены на рынок после завершения квалификационных испытаний.

Ранее, напомним, GTS выпустил тормозные барабаны и рычаги для грузовиков. Тормозные барабаны выпускаются в Китае на производстве полного цикла с собственным литейным цехом, автоматизированной формовочной линией и оборудованием с ЧПУ для механической обработки, сообщает пресс-служба бренда.

Изделия выполнены из чугуна СЧ25 (G3000 по SAE). Параметры материала проверяются дополнительно в независимой лаборатории Standard Group, отмечают также в GTS. Гарантия на все запчасти бренда составляет 2 года ■



comtrans

ВЫСТАВКА. ФОРУМ. ТЕСТ-ДРАЙВ

Россия, Казань
МВЦ «Казань Экспо»

22–25/09/2026

www.comtransexpo.ru

Организатор:



ООО «АйТиИМФ Экспо»

Место проведения:



**Kazan
Expo**



При поддержке Министерства
промышленности и торговли
Республики Татарстан

ПОЛУЧИТЬ БИЛЕТ



ПРОМОКОД
COMTRANS26984

До выставки Comtrans осталось чуть больше недели



Тематические разделы выставки COMTRANS 2026:

- Грузовики и грузовые LCV — магистральные тягачи, бортовые автомобили, фургоны, шасси.
- Автобусы и микроавтобусы — городские, туристические и междугородные автобусы, пассажирские LCV, электробусы.
- Специальная автотехника — самосвалы, автоцистерны, коммунальная и строительная техника.
- Прицепы и полуприцепы — бортовые, тентованные, рефрижераторы и специализированные прицепы.
- Запчасти и комплектующие — компоненты для грузовых автомобилей, LCV и автобусов.
- Оборудование для технического обслуживания — диагностическое и ремонтное оборудование, профессиональные инструменты.

Участников и посетителей

ждут:

- встречи и переговоры со специалистами на стендах

До открытия COMTRANS 2026 остается чуть больше недели.

С 22 по 25 сентября в МВЦ «Казань Экспо» соберутся производители и поставщики коммерческой техники, а в экспозиции можно будет увидеть машины для магистральных и региональных перевозок, городских служб, строительства и других отраслей. В списке участников — КАМАЗ, МАЗ, ГАЗ, АВТОВАЗ, Урал, Sollers, ПаритЭК, Shacman, а также ведущие производители прицепной и специальной техники: Wagnermaier, ЧМЗАП, Бецема, НовосибирАЗ, Спецприцеп, Тонар, ORTHAUS и Koluman.



компаний;

- пленарные заседания, панельные дискуссии и круглые столы на Comtrans Arena;
- демонстрация новинок техники на маршрутном тест-драйве.

Такой формат позволяет выстроить прямые контакты с ключевыми игроками рынка, ускорить принятие решений о закупке и найти партнеров для поставок, лизинга и технологических проектов.

Одним из заметных участников станет **МАЗ**. Минский автозавод привезет в Казань сразу три машины на компримированном природном газе. Городской автобус МАЗ-303948 — низкопольная модель третьего поколения с автоматической коробкой передач и газовым двигателем мощностью 280 л.с. Магистральный тягач МАЗ-54402N в газовом исполнении рассчитан на работу в составе автопоезда; официальные данные «МАЗ-РУС» указывают на колесную формулу 4x2 и объем газовых баллонов 1292 литра. Трехосный МАЗ-64A02N 6x4 — тяжелая машина для автопоездов, оснащенная роботизированной трансмиссией.

Своя большая экспозиция будет и у **КАМАЗа**. Ключевой российский производитель привезет в Казань флагманские седельные тягачи нового поколения K5, изотермические фургоны, а также мусоровозы и комбинированные дорожные машины для коммунального хозяйства.

На стенде покажут опытный мусоровоз на двухосном шасси КАМАЗ-53253 поколения K5, подготовленном совместно с «Москоммаш». Машина с колесной формулой 4x2 получила короткую колесную базу 3900 мм, двигатель мощностью 310 л.с. и роботизированную коробку передач. При полной массе 18 т заявленная грузоподъемность шасси составляет 11,84 т. Такое исполнение ориентировано на коммунальные надстройки и эксплуатацию в сфере обращения с ТКО.

Еще одна машина, на которую стоит обратить внимание, — автономный тягач **Navio L5**. Это прототип полностью беспилотного магистрального тягача, изначально спроектированного без рабочего места водителя. Компания относит его к пятому уровню автоматизации SAE; для восприятия дорожной обстановки используются лидары, радары и камеры. В официальном описании L5 также говорится о резервировании систем торможения, управления и питания.

МЗ Бецема привезет четырехосный полуприцеп-цистерну для перевозки насыпного цемента с алюминиевым резервуаром объемом 30 м³. Для аналогичного семейства БЦМ-150 завод указывает алюминиевый сплав в качестве материала цистерны, трехосную пневматическую подвеску и собственную массу полуприцепа 5300 кг при полной массе 39 800 кг. Кроме того, вместе с **Navio** и компанией **Ростар** будет представлено транспортное решение — беспилотный автопоезд для перевозки цемента.

В экспозиции **Sollers** — широкая производственная гамма и флагман SF5 с автоматической трансмиссией. Отдельный интерес представляет тестовая программа: на трек тест-драйва выйдут четыре автомобиля этой марки. Среди них — пикап ST8 с 2-литровым бензиновым турбомотором мощностью 224 л.с. и моментом 390 Н·м в паре с 8-ступенчатой автоматической коробкой, а также фургон SF5 в исполнении ЦМФ и бизнес-шаттл SP7.

В этом и есть главное отличие COMTRANS 2026 от привычного выставочного формата — возможность **не только рассмотреть технику, но и сесть за руль**.

В рамках маршрутного тест-драйва **COMTRANS Drive** коммерческие автомобили, тягачи, среднетоннажники и LCV выйдут на специально подготовленный маршрут протяженностью 7 км, включающий участок дороги общего пользования.

В список заявленных к заездам машин уже вошли газомоторный тягач MA3-54402N, среднетоннажники РаритЭК «Лотос Титан» и «Лотос Кадет»,

три модификаций тягача Shacman 6000 4x2 и 6x4, SITRAK, среднетоннажник JAC, четыре автомобиля Sollers и два автопоезда КАМАЗ — автогигант предоставит для заездов по трассе два седельных тягача новейшего поколения K5: флагманский КАМАЗ-54901 и новинку 2026 года — КАМАЗ-65656. Оба автомобиля будут работать в сцепке с полуприцепами.

Для участия необходима предварительная регистрация и водительское удостоверение соответствующей категории.

Для специалистов будет интересна и **деловая программа**: в течение четырех дней на площадке будет работать COMTRANS Agenda — зона открытых дискуссий с участием ведущих экспертов рынка.

Ключевые темы деловой программы:

- Пленарная сессия: «Коммерческий транспорт России — 2026: анализ и перспективы»
- Специальный трек: «Китайские бренды коммерческой техники на российском рынке: производство, сервис и экосистема»

Стратегические и практические сессии:

- «Газомоторная техника как опора транспортной экономики»
- «Рынок коммерческого транспорта — 2026: трансформация моделей работы производителей, дилеров и клиентов»
- Техническая конференция

АСМАП — КАМАЗ

- Конференция «Пассажирский транспорт: стратегия 2036»
- «Лизинг коммерческой техники в России: тренды и перспективы»
- «Альтернативное топливо для коммерческого и коммунального транспорта»

COMTRANS 2026 — это главная площадка, где формируются решения, определяющие конкурентоспособность транспортной отрасли: от обновления парка и импортозамещения до цифровизации логистики и повышения технической готовности автопарков.



Организатор: ООО «АйТиИМФ Экспо» (ITEMF Expo)

Контакты:

Сайт: <https://www.comtransexpo.ru>

Тел.: +7 (495) 766-30-02

Telegram: <https://t.me/comtransofficial>

VK: <https://vk.ru/comtransofficial>

MAX: <https://web.max.ru/-/73433155656269>

E-mail: comtrans@comtransexpo.ru

Вход на выставку и мероприятия деловой программы свободный при условии онлайн-регистрации.

Впереди еще много анонсов участников, премьер и новинок COMTRANS 2026 — следите за новостями выставки и регистрируйтесь бесплатно по промокоду **COMTRANS26984** по ссылке:





Падение рынка грузовиков в 2026 году — это разворот отрасли, а не ее кризис

Денис Абрамов,
TruckMotors



Роман Зубко

В 2026 году компания TruckMotors — один из крупнейших оптовых дистрибьюторов грузовых запчастей в России — отмечает 25-летие. О том, через какие масштабные кризисы прошла компания за четверть века, с какими вызовами сталкивается рынок грузовиков и запчастей для них сегодня и как влияет на отрасль наблюдаемое затяжное падение продаж новых коммерческих автомобилей, «Движку» рассказал основатель и генеральный директор TruckMotors Денис Абрамов.

❷ Денис, как ваша компания оценивает текущее положение дел на российском рынке грузовиков и как нынешний кризис влияет на отрасль?

— С 2001 года компания TruckMotors прошла путь от небольшого регионального игрока до одного из трех крупнейших оптовых дистрибьюторов грузовых запчастей в России. За это время мы пережили четыре крупных кризиса: 2008, 2014, 2020 и 2022 годов. Из каждого мы выходили с более широкой инфраструктурой и большим числом партнеров. Именно поэтому, глядя сейчас на статистику падения продаж грузовиков в первом полугодии 2026 года, я не вижу кризиса — я вижу разворот, к которому отрасль шла с 2022 года. И этот разворот опре-



TruckMotors

Просто и удобно



делит расстановку сил на рынке до 2030-го.

Что говорят цифры за первое полугодие? По данным агентства «Автостат», продажи новых тяжелых грузовиков в России в январе — июне 2026 года снизились на 17,3% по отношению к тому же периоду прошлого года. Сегмент LCV просел еще глубже: минус 19,4%. Производство грузовых автомобилей по итогам пяти месяцев, по оценке Росстата, снизилось примерно на 19%, а в первом квартале падение доходило до 30%. Индекс грузовиков подошел к границе между расширением и сжатием рынка. В медиа это подается как обвал.

Однако одновременно с этим — и это принципиальный

Генеральный директор TruckMotors
Денис Абрамов

момент — объем российского рынка запчастей для послепродажного обслуживания грузовиков в 2025 году эксперты «Автостата» оценили в 8,9 млрд долларов. Индекс ставок FTL на бирже ATI.SU в начале 2026 года обновил исторический максимум и с тех пор держится около этих значений. Тарифы перевозчиков в июле 2026 года выросли примерно на 22% год к году. Цены на автомобильное топливо по данным Росстата с начала года прибавили около 11% — и по дизелю, и по бензину. Средние закупочные цены на моторные и трансмиссионные масла для грузовой техники за последние 12 месяцев выросли, по разным оценкам, на 30–40%.

То есть продажи новой техники падают на 20–30%, а рынок ее эксплуатации и обслуживания одновременно с этим растет. Это не противоречие — это структурный сдвиг, и он определит следующее десятилетие для нашей отрасли.

❷ В таком случае на какие еще индикаторы стоит обращать внимание, чтобы понять, кри-

зис сегодня в индустрии или, как вы говорите, структурный сдвиг?

— Обращать внимание стоит на объем и структуру парка грузовых автомобилей в России: эти цифры важнее продаж. Совокупный парк грузовых автомобилей в РФ сегодня, по разным оценкам, составляет от 2,6 до 3,7 млн машин. Основа этого парка — модели европейской «Большой семерки» (Volvo, Man, Scania, Mercedes-Benz, DAF, Renault, Iveco) и китайские марки (Shacman, Sitrak, FAW, Howo, Foton, Dongfeng, JAC). По оценке агентства «Автостат-Инфо», доля китайских грузовиков в российском парке уже превысила 200 тыс. единиц и продолжает быстро расти. Плюс парк LCV, спецтехника, автобусы, еще несколько сотен тысяч машин, каждая из которых требует регулярного обслуживания.

Ключевая цифра для понимания рынка на ближайшие пять лет — возраст парка. По оценкам отраслевых аналитиков, более 40% российского грузового автопарка старше 10 лет. Средний возраст парка — 13–14 лет. Это не парк «на выброс»: перевозчик, который держит бизнес на амортизированной технике,

вкладывается не в новую машину, а в продолжение ее жизни. Расходники, ходовая, тормозная система, электрика, кузовные детали — именно на этих группах строится сегодня рынок оптовой дистрибуции запчастей.

Ключевая ставка на уровне 14–15%, дорогой лизинг и высокая цена импортной техники сделали новую машину недоступной для большинства средних игроков. В этих условиях перевозчик закономерно переходит от модели «покупать новое каждые три года» к модели «отремонтировать имеющееся еще на три года». За четверть века на этом рынке я видел такой переход трижды — и каждый раз он давал долгий рост оптовой дистрибуции запчастей.

❷ Что разворот, о котором вы говорили, меняет для оптовой дистрибуции?

— Когда рынок жил от новых поставок, преимущество было у дилера OEM: марка, оригинал, гарантия. Когда рынок начинает жить от парка, преимущество переходит к тому, кто умеет обеспечивать широкий ассортимент неоригинала со стабильной логистикой в тысячи точек. Партнеру в регионе нужна не гарантия завода. Ему нужен фильм



в его городе к утру завтрашнего дня. И он готов платить за эту предсказуемость больше, чем за самую низкую цену.

Именно под такой рынок мы и строили TruckMotors все эти годы: 38 филиалов и складов в 60 зонах присутствия, более 850 брендов и свыше 15 млн товарных позиций в каталоге, из которых — наша собственная торговая марка Sonder. Магазины автозапчастей и СТО составляют основу нашей структуры продаж — это дистрибуция для дистрибуции, где партнер в регионе продает конечному клиенту, а мы обеспечиваем ему ассортимент, логистику и экспертизу. Все это — результат

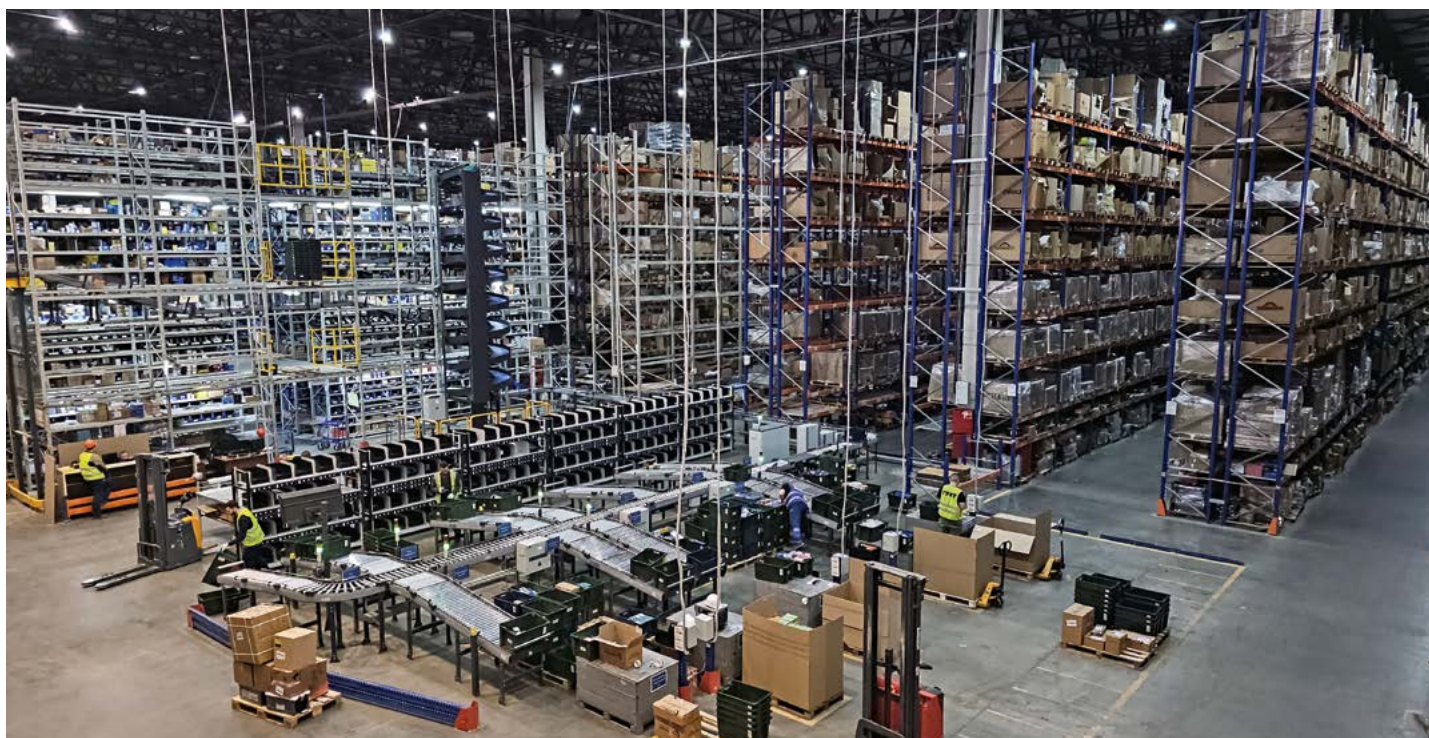
работы за четверть века, а не решения последнего сезона. И именно эта инфраструктура сейчас становится главным активом.

❸ Какие факторы, по вашему мнению, определяют развитие рынка в дальнейшем?

— Я вижу три сдвига, которые будут влиять на рынок в ближайшие три — пять лет. Первый — это старение парка, которое перестает быть риском и становится основой планирования. Партнер, у которого 60–70% выручки идет от машин старше десяти лет, — это не «пенсия рынка», это его новая опора!

Второй сдвиг — это структура канала. За розницей растет цифровой канал: маркетплейс market. tmtr.ru прибавляет двузначные проценты год к году. По моей оценке, к 2028–2030 годам универсальные маркетплейсы заберут до 40% простых артикулов (расходники, фильтры, масла, ремни). Сложная номенклатура — электроника, блоки управления, узлы трансмиссии — уйдет в специализированные каналы дистрибуции с технической экспертизой. Дистрибьютор, который не строит и то и другое одновременно, проиграет.

Третий сдвиг — Китай. Для китайских компонентов в заказах на сервис быстро растет и, по разным оценкам, приближается к четверти всех заказов. При этом рынок оригинальных китайских запчастей в России пока узкий. Ни один поставщик сегодня не покрывает потребность партнера больше чем на 10%. Для сравнения: по европейским грузовикам федеральная дистрибуция покрывает до 50%. Это значит, что следующие три — пять лет — окно для тех, кто выстроит по-настоящему широкий китайский портфель с локальной





БЫТЬ В ЧИСЛЕ ПЕРВЫХ



Сергей Жуков

Компания Sinotruk — это своего рода конгломерат в конгломерате. Являясь членом обширной группы компаний SDHi, она представляет собой довольно весомый кусок огромного пирога. Сегодня это крупнейшее в Китае предприятие по производству тяжелой техники. У нас Sinotruk обычно ассоциируется с грузовиками марок Sitrak и Howo. На самом деле амбиции компании простираются на все сегменты коммерческой техники. Помимо тяжелых грузовиков, на предприятиях фирмы выпускается обширный ряд среднетоннажников, LCV, пикапы, карьерная техника, автобусы, а также двигатели, коробки передач и мосты. Никому ничего не напоминает? Вполне себе советский автопром!

Ты помнишь, как все начиналось?..

Знакомство с Sinotruk началось с посещения головного офиса компании, расположенного в деловом центре Цзинаня. Приятно удивило бережное отношение к наследию фирмы. Практически везде, где удалось побывать, есть музей или выставочные экспозиции, в которых зримо присутствуют достижения компании, позволившие сегодня добиться столь высоких результатов.

Создатели компании Sinotruk уже на начальном этапе заложили в стратегию ее развития стремление быть если не первыми, то по крайней мере в числе лидеров индустрии. Как показало время, это им более чем удалось. Обозреватель «Движка» побывал в Китае и посетил головной офис, центр НИОКР и ряд заводов Sitrak и Howo. Его впечатления от поездки — в материале «Движка».

Так, в 1960-м компания первой вывела на рынок Китая собственный тяжелый грузовик (естественно, по меркам того времени), в основе которого недвусмысленно угадывается чешская Skoda 706RT. Поняв,

что упор только на собственные силы не позволит добиться желаемых результатов, руководство в числе первых приступило к поиску технологических партнеров. После небольшого периода проб и ошибок в 1983 году было заключено соглашение с австрийской фирмой Steyr. Это был знаковый этап в становлении компании, позволивший выйти на международные рынки и закрепиться на них.

В 2004-м партнером фирмы становится шведская Volvo Trucks. В Sinotruk откровенно говорят о не совсем удачных взаимоотношениях двух фирм в тот период. Именно тогда пришло понимание того, как надо и как не надо выстраивать взаимодействие с партнерами для достижения поставленных целей.

Стратегический партнер появился в 2009 году в лице немецкой фирмы MAN. Последняя привнесла в компанию не только продукты, технологии и культуру производства, но и стала акционером, получив 25% акций совместного предприятия. Такой подход и позволил добиться серьезных результатов. По итогам 2025 года, по данным ассоциаций LMC и CAAM, компания Sinotruk

Производство Sinotruk в Китае





Модели из актуальной линейки Sitrak и Howo выставлены в головном офисе корпорации

заняла первое место в мире по продажам тяжелых грузовиков, реализовав 305 тыс. машин.

В России компания добилась не менее впечатляющих результатов. Ее тяжелые грузовики Sitrak и Howo на протяжении последних лет регулярно входили в топ-5 по продажам на российском рынке грузовиков.

Такому положению вещей способствует большой объем работ по НИОКР, проводимых компанией. За последние три года в исследования и разработки инвестировано более 1,5 млрд долларов. Нам удалось посетить центр испытания силовых агрегатов, климатический комплекс и акустические лаборатории. Кстати, по совокупности проводимых работ центру присвоен статус Национального исследовательского центра тяжелого грузового автомобилестроения — это единственный подобный центр в Китае.

Производство и технологии

Здесь же, в Цзинане, представилась возможность посетить сборочное производство грузовиков Sitrak. На двух нитках осуществляется сборка грузовиков всех возможных конфигураций — начиная с шасси различных колесных формул и кабин и заканчивая силовыми линиями.

В зависимости от спроса сборка грузовиков производится в две или три смены. В день с двух линий может сходить от 300 до 400 машин. Мощность сборочного цеха рассчитана на выпуск 100 тыс. единиц техники в год.

Запланированная экскурсия на завод двигателей не состоялась по уважительным причинам, поэтому знакомство с производством ограничилось выставочным залом, которые имеются на каждом предприятии. Осматривая представленные двигатели, можно было увидеть технологии MAN, препарированные китайскими инженерами. В качестве сравнения показаны

детали двигателей Weichai и те, что производятся на данном заводе для сборки силовых агрегатов под маркой Sinotruk. Кстати, двигатели Weichai устанавливаются и на грузовики Sitrak и Howo (по большей части газовые), поскольку данная марка также входит в группу SDHi.

Из отличительных особенностей силовых агрегатов Sinotruk упор был сделан на использование литейного чугуна с вермикулярным графитом (в просторечии — червеобразным) для блока цилиндров, единой головки блока и изготовления шатунов с применением технологии раскалывания (фракционного расщепления) нижней головки шатуна. Произво-

дительность завода двигателей рассчитана на выпуск 200 тыс. силовых агрегатов в год.

В качестве ликбеза: в России выпускается несколько марок подобного литейного чугуна с вермикулярным графитом, причем по ГОСТу. Этот чугун занимает промежуточное положение между чугуном с пластинчатым графитом (серым) и шаровидным (высокопрочным). Изготовление шатунов по данной технологии находит наибольшее применение в производстве двигателей для легковых автомобилей.

На практически полностью роботизированном заводе коробки передач китайцы просили не фотографировать: слишком много ноу-хау в производственных процессах. Роботизация здесь достигла такого уровня, что не требует выборочного контроля качества. Человек исключен из процесса сборки — а значит, исключены и ошибки. Роботы, по сути, контролируют сами себя.

Далее нам показали цех сборки среднетоннажников. Вроде как ничего особенного, за исключением того, что в общем потоке машин шли и грузовые шасси на электротяге. Единственное, чего я не мог понять, так это то, что на площадке готовой продукции стояла масса машин с разными кабинами. Понятно, что не все производит сам завод, — в Китае сильно кооперация. А как же унификация, снижение издержек в производстве? Ну да ладно, это не наши проблемы. Самое главное, чтобы впоследствии они не стали нашими (поставка запчастей, ремонтпригодность и так далее).

Если со среднетоннажниками дело еще куда ни шло, то производство пикапов удивило. Дело в том, что в самом Китае пикапы не пользуются большим спросом. Львиная доля уходит в Юго-Восточную Азию и Латинскую Америку. Данное направление можно рассматривать исключительно как диверсификацию производства. Хотя масштабы впечатлили, особенно площадка готовой продукции. В прошлом году среднетоннажников здесь было собрано порядка 20 тыс. шт.

Заключительной частью программы стало посещение современного сборочного завода



Производство грузовиков Sitrak гибко подстраивается под спрос: сборка может выполняться в две или три смены; в день с двух линий способны сходить от 300 до 400 машин



Двигатели, представленные в выставочном зале завода Sitrak: технологии MAN, адаптированные под свои цели и задачи инженерами Sinotruk



в Лайу, что в двух часах езды от Цзинаня. Интересна история появления этого завода. Во время пандемии, когда все приостановили производство, причем не только в Китае, а в мире, руководство компании приняло решение о строительстве нового завода. Расчет был прост: встретить выход из пандемии мгновенным ростом производства. В условиях жесткой изоляции (никто не мог выйти за пределы стройплощадки) меньше чем за девять месяцев был построен самый современный на тот период завод по производству тяжелых грузовиков. Инвестиции в строительство и оснащение производства оборудованием составили 1,2 млрд долларов. Производственная мощность — порядка 160 тыс. грузовиков в год. В основном здесь собирают грузовики марки Howo.

Помимо этого, на площадке осуществляется полностью автоматизированный процесс штамповки, задействованы роботизированный комплекс

по сварке кабин и автоматическая линия по их окраске. Кстати, роботы осуществляют более 75% всех операций в цехе сварки.

В Китае сборочные производства автомобилей Sinotruk сосредоточены в восьми провинциях. Суммарная мощность предприятий позволяет выпускать свыше 400 тыс. машин в год. Причем, имея собственные производства большинства комплектующих,

компания занимает первое место в стране по уровню локализации.

Новинка для Китая и России

Ну и вишенкой на торте стал показ самого последнего продукта компании — премиального тяжелого грузовика Huanghe Aero 7 (X7). Его премьерный показ состоялся в 2020 году. В серийное производство машину запустили годом позже. Тягачи

предложены в дизельной, газовой, электрической версиях и для работы на топливных элементах. Производством занимается отдельно выделенная площадка.

На вопрос, будут ли официальные поставки в Россию, представители компании уклончиво ответили: сначала — для Китая. В кулуарах же прозвучало сомнение: вряд ли. Компановка кабины в угоду аэродинамике — отличная от той, к которой привыкли наши эксплуатационники. Долгое использование европейских грузовиков наложило отпечаток на предпочтения наших водителей. Однако частным образом эти тягачи все-таки проникают на территорию России.

Таким оказалось знакомство с компанией Sinotruk. Главное ощущение в сухом остатке: они-то смогли оказаться в числе первых, а вот сможем ли мы — вопрос. Вспоминается фраза из знакомой всем комедии: «Обидно, понимаешь!..»



В цехе сборки среднетоннажников параллельно выпускаются как обычные дизельные модели, так и электрогрузовики



Львиная доля выпускаемых Sinotruk пикапов уходит в Юго-Восточную Азию и Латинскую Америку



10-13 ноября 2026
Москва, Крокус Экспо

19-я Московская международная выставка инструмента, оборудования и технологий

Раздел: «Инструмент и
оборудование для автосервиса»



Получить билет

www.mitexpo.ru

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
ПАРТНЕР



Ассоциация Торговых компаний
в профессиональной инструментальной
и средств малой механизации

РАТНЭ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



Минпромторг
России



ОПОРА РОССИИ

Комитет по развитию
предпринимательства
в сфере автомобилестроения

ОРГАНИЗАТОР

ЕВРОЭКСПО

EUROEXPO

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
СПОНСОР ВЫСТАВКИ

Все
инструменты

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
СПОНСОР ВЫСТАВКИ

ТесEner

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ
ПАРТНЕР MITEX ПАРК

CAIMAN

12+ РЕКЛАМА

«Электрички» в ванне и на треке



Тестируем
электрогрузовики
от Sinotruk



Сергей Жуков

В ходе посещения заводов компании Sinotruk обозревателю «Движка» представилась возможность опробовать на ходу тяжелые грузовики Sitrak и Howo с электроприводом в условиях заводского испытательного трека. О том, что из этого получилось, а также о ездовых впечатлениях от китайских «электричек» читайте в нашем материале.

Завод и полигон

Для начала — несколько слов о заводе и треке. Сборочное предприятие в Лайу (подробнее о нем — в материале о компании в целом) занято в основном выпуском грузовиков марки Howo. С конвейера сходят как дизельные и газовые, так и электрические машины.

Пятикилометровый трек, помимо скоростных участков, включает «бельгийскую мостовую» — участок с выбоинами и переменными неровностями трапецевидной формы. Чуть в стороне — «купель» с водой для испытаний на герметичность и контрольные боксы. По причинам безопасности в бассейн «чужих» пускать не стали. По возможности попросили избегать и «башмаки». И вот почему...

Четыре предложенных для теста машин были попросту выдернуты с конвейера, о чем говорили



Тягач Sitrak G7M EV 6x4



Компоновка рабочего места водителя в «электричке» Sitrak вполне традиционна

наклеенные на кабины этикетки со штрихкодами и сиденья, обернутые целлофаном. На паре машин установленные за кабиной контейнеры с тяговыми аккумуляторами даже не были закрыты кожухами. Возможно, это было сделано намеренно, дабы

показать расположение и комплектацию. Во всяком случае информативность была налицо. Так как все эти грузовики в конечном итоге будут переданы клиентам, лишние хлопоты по устранению каких-либо поломок заводчанам были ни к чему.

Тягач Sitrak

Из четверки выделялся седельный тягач Sitrak G7M EV 6x4 — вполне возможно, его специально пригнали из Цзинаня для тестовых поездок. Машина в базовой комплектации оснащена кабиной со спальником

и высокой крышей. Поскольку в основе всех представленных грузовиков — кабины MAN TGA, то и рассказывать об их внутреннем убранстве особо нечего. Немного смутила установка «выносных» дисплеев, но на ход ноги они никак не влияли. По понятным причинам никакого предварительного ознакомления с органами управления не потребовалось: сел и поехал.

Из конструктивных особенностей отмечу тяговую батарею на 600 кВт·ч, коробку передач с отбором мощности, барабанные тормоза и рессорную подвеску мостов.

У машины плавный и бесшумный старт. Набор скорости — весьма динамичный, благо на тесте у нас — только «голова». Управляемость — на уровне хороших образцов в своем классе. В кабине тишина, которую нарушает только шелест шин. В общем, работай — не хочу.

Особо стоит отметить работу ретардера: она настолько хороша, что от задействования рабочей тормозной системы можно было практически полностью отказаться. Запас хода, по заявлению



Батарея тягача на 600 кВт·ч обеспечивает, по заявлениям производителя, 450-470 км запаса хода

производителя, составляет 450–470 км.

Работа подвески на неровностях оставила двойственное впечатление. С одной стороны, рессорная подвеска и пустая «голова» кажутся жесткими. Вроде и оценивать как-то не с руки. С другой стороны, назначение машины — транспортировка тяжелых грузов, так что жесткость подвески кажется оправданной.

Тягач Howo

Далее на очереди — Howo TX7 EV 6x4: седельный тягач, кабина со спальником, высокая крыша. Назначение — работа с самосвальным полуприцепом по транспортировке угля. Обновленная панель оставила благоприятное впечатление, поскольку оказалась в привычном исполнении. Также следует отметить наличие большого числа электронных ассистентов. Да, есть еще наклейка, предупреждающая об ограничении максимальной скорости: 89 км/ч (потом уже обнаружил ее на всех машинах).

Емкость тяговых батарей оказалась меньшей — около 500 кВт·ч, КП — с отбором мощности, подвеска мостов — рессорная, тормоза — барабанные.

В движении обнаружилась небольшая деталь: периодическое запаздывание в реакциях на по-

дачу тока. В качестве объяснения прозвучала фраза о том, что это эффект адаптивности. Мол, до меня ездил кто-то с совершенно другой манерой вождения.

Именно поэтому я принял решение сесть за руль похожего тягача Howo TX7 EV 6x4, но с несколько иным назначением и набором опций. Кабина — со спаль-

ником и стандартной высотой крыши. Внутри — практически те же самые опции. Седельный тягач предназначен для работы с самосвальным полуприцепом по перевозке песка и щебня.

Отличие — емкость тяговой батареи 400 кВт·ч; в информации о КП почему-то отсутствовало указание на наличие коробки отбора мощности, подвеска мостов — рессорная, тормоза — барабанные. Так вот, на этой машине все прошло без сучка и задоринки! Тот же плавный старт, динамичный разгон и адекватное реагирование на педаль газа.

Поскольку два последних грузовика не были укомплектованы защитными кожухами тяговых батарей, думается, перед сдачей их заказчику все будет приведено в норму.

Таким оказалось мое первое знакомство с тяжелыми грузовиками на электротяге. Что ж, весьма интересный опыт! До этого приходилось ездить лишь на электрических LCV



Howo TX7 EV 6x4: седельный тягач в исполнении со спальником и высокой крышей



Емкость тяговых батарей TX7 EV — около 500 кВт·ч, КП — с отбором мощности, тормоза — барабанные

и среднетоннажниках европейской сборки.

Мимоходом

На самом деле была еще одна возможность познакомиться с продукцией компании Sinotruk. При посещении сборочного завода в Цзинане удалось опробовать в действии среднетоннажное шасси Howo T3. Особенность данного грузовика — дизельный двигатель Weichai, работающий в паре с «автоматом». Шасси рассчитано на полную массу 4,5–5,0 тонны.

Кто-то может сказать, что для дизельного среднетоннажника «автомат» — излишество. Но позвольте: помотайтесь-ка в городской толчее по доставке грузов между множеством точек, тогда и поймете всю комфортность такого исполнения для водителя.

Конечно, тестировать пустое шасси — дело еще то, но все же. У машины хорошая обзорность, удобный интерфейс, комфортные условия для водителя. Поразила гирлянда из зеркал заднего

вида, прикрытая массивным аэродинамичным обтекателем. Отмечу отменную управляемость и адекватную работу подвески на неровностях, если, конечно, такое суждение применимо к пустому шасси. К чему пришлось привыкать, так это к чрезмерной чувствительности педали газа.

Не обошлось и без казуса. Поскольку шасси также было прямоком снято с конвейера, топлива хватило только для меня...

Куда интереснее оказалась информация, поступившая в самый последний момент. Выяснилось, что данное шасси предназначено для motorhome. С этого момента все стало на свои места: и 8-ступенчатый «автомат», и наличие множества ассистентов для водителя, и количество всевозможных опций, включая гирлянду из зеркал с электроприводом, прикрытую аэродинамическими обтекателями.

Каков итог?

В заключение можно сказать следующее. Представленные седельные тягачи с электропри-



Среднетоннажник
Howo T3 с исполнением
шасси

водом для нашего рынка скорее экзотика, нежели готовый к продаже продукт. Со среднетоннажником ситуация еще менее ясная. На российском рынке в данный момент наблюдается существен-

ный переизбыток предложения. А вариант, опробованный мной, вообще вряд ли кого-то привлечет. Таковы реалии наших дней.



МЗШ MARSHALL



**ЗАПЧАСТИ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ**

8700+
Позиций

Для классических и новых моделей, включая
КАМАЗ и китайские грузовики





«Валдай 45 PRO»

Издание второе,
дополненное
и переработанное



Сергей Жуков



Официальная презентация магистрального тягача «Валдай 45 PRO» состоялась, напомним, в мае текущего года в рамках выставки COMvex 2026 в столичном выставочном комплексе «Крокус Экспо». А уже в конце июня компания «Современные транспортные технологии» (СТТ) провела премьерный тест новинки в Доброграде. Обозреватель «Движка» принял участие в тест-драйве тягача и узнал, как едет «45-й» «Валдай» в исполнении PRO и чем он отличается от прежней версии машины.

Доброград, что в 20 км от Коврова (а точнее, рекреационный комплекс «Доброград»), приятно удивил современной застройкой, обилием ухоженных дорог с разметкой и знаками (пусть и немного узковатых для тяжелых машин), а также наличием множества круговых развязок.

Последние сделаны не столько для безопасного разъезда транспортных средств, сколько для ограничения скорости движения в зоне отдыха. Ну и конечно, аэродромчик (к нему еще вернусь и не один раз). Этакая страна в стране, учитывая окружение, если отъехать в сторону километров на десять.

Вкратце о новинке

Но сначала — о машине. «Валдай 45 PRO» является результатом глубокой модернизации прежней версии автомобиля и был создан как ответ на актуальные запросы российских перевозчиков. Тягач получил ряд значимых обновлений, направленных на повышение эффективности, безопасности и комфорта для работы в сфере магистральных перевозок.

В частности, мощность двигателя увеличена до 490 л. с.,



Над обоими сиденьями - масса отсеков для необходимых в дороге мелочей



передаточное число главной передачи ведущего моста снижено до 2,714, объем топливных баков вырос до 1040 литров. Колесная база и колея увеличены для лучшей курсовой устойчивости.

Обновленный экстерьер отличают новая облицовка радиатора и полностью светодиодная оптика, а интерьер кабины стал более функциональным благодаря современной комбинации приборов и мультимедийной системе с камерами кругового обзора и интерфейсом для подключения смартфона.

Особое внимание создатели автомобиля уделили безопасности. Тягач оснащен комплексом электронных ассистентов водителя, включая систему экстренного торможения, систему помощи при трогании на подъемах и систему мониторинга состояния водителя.

Производство новинки с конца мая этого года ведется

на мощностях завода «Нижегородские грузовые автомобили» (НГА) в режиме полного цикла — со сваркой, окраской и окончательной сборкой. Кабины получают дополнительное утепление, улучшенную шумоизоляцию и антикоррозийную обработку. Кроме того, последовательно наращивается уровень локализации. Уже сейчас применяются российские телематические системы, шины, аккумуляторы, автономные отопители, элементы остекления и другие компоненты. Параллельно ведутся работы по привязке других критически значимых узлов и агрегатов от российских поставщиков.

В кабине и на ходу

Это то, что касается технических аспектов самого автомобиля. Теперь — о впечатлениях от знакомства с новинкой. Сразу оговорюсь, что в свое время



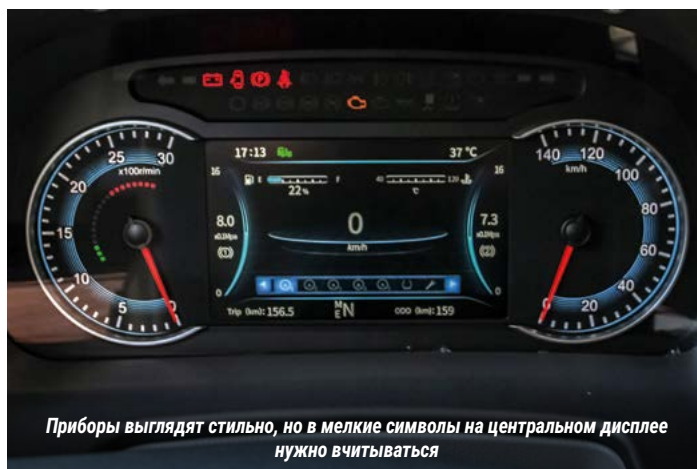
Интерьер в целом вполне эргономичен, но управление коробкой передач организовано по-старинке

не имел возможности вживую познакомиться с предыдущей версией тягача «Валдай 45». Поэтому буду акцентировать внимание на том, что увидел на нынешней машине.

В кабину ведет довольнона приличная по высоте лестница: целых пять приступок. Такова плата за ровный пол в кабине. К интерьеру претензий не возникло: все современно, добротно и не лишено дизайнерских изысков.

Водительское сиденье — эргономичное, со множеством регулировок. Учитывая наличие регулируемой рулевой колонки, с подбором комфортного положения за рулем проблем не возникло. Управление основными функциями на приборной панели — в пределах досягаемости рук.

При всем при этом есть два вопроса. У многих «одноклассников» управление коробкой передач сосредоточено либо на подрулевых переключателях, либо вблизи руля на панели приборов. Кстати, это касается и рукоятки стояночного тормоза. Здесь же рычаг напольный — на консоли



Приборы выглядят стильно, но в мелкие символы на центральном дисплее нужно вчитываться

рядом с подушкой водительского кресла. При нынешнем уровне электрификации всего и вся можно было бы подумать и о более современном решении. Безопасности в управлении машиной это бы только добавило.

В который раз приходится отмечать наличие «парашюта» рядом с рукояткой стояночного тормоза. Вроде как по принятому у нас техническому регламенту его установка запрещена. Корни такого решения мне понятны, в основе-то — Foton EST. Подоб-

ное приходилось видеть и при тестировании JAC K7. Но там-то все ясно: машина импортная. Или для кого-то есть исключения?

За комфортные условия водителя во время отдыха отвечает кровать шириной 880 мм — по этому показателю новый «Валдай» входит в число лидеров класса. Ко всему прочему разработчики машины увеличили толщину матраса и плотность наполнителя. За счет этих нововведений лежанка стала более упругой — мне понра-

вилось! Есть, конечно, и «зимний пакет» — куда ж без него в наших условиях.

По задумке устроителей мероприятия, тест-драйв был разделен на две части. На «голове» (тягаче без полуприцепа) можно было проехать по 11-километровому маршруту по узким дорогам общей сети. На сцепке — по импровизированной трассе на местном аэродроме.

По жребию на начальном этапе теста мне выпала поездка на «голове». Дороги оказались хоть и узковатыми, но с хорошим рельефом, обилием поворотов и круговых развязок. Во всяком случае удалось оценить и управляемость машины, и разгонную динамику, и работу ретардера. Последний является новой опцией для тягача, причем в стандартной комплектации.

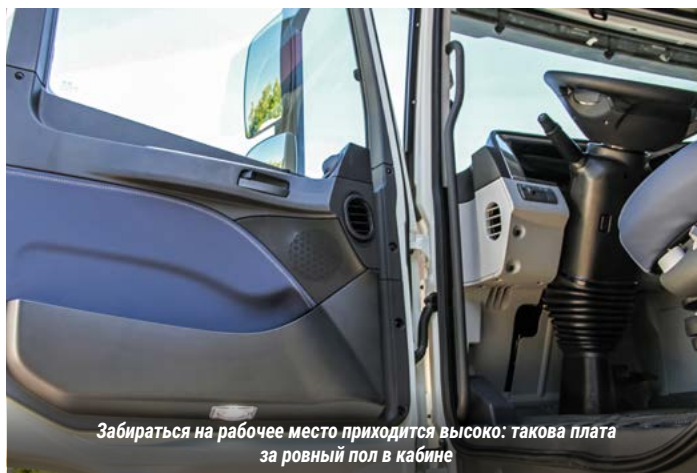
Периодически срабатывала система контроля слежения полосы. Кстати, это только один из ассистентов, который проявил себя в действии. С другими можно было бы и покурлесить (остановка и трогание на подъеме, резкое торможение), но я не стал:

не хотелось нарушать движение пелотона из четырех машин. К тому же желающих проехаться было более чем достаточно.

Особых замечаний не возникло: все по уму, за исключением одного момента. Периодически отмечалось запаздывание в реакциях на действие педали газа. На мой взгляд, объяснений может быть два.

Во-первых, машина как будто бы вопрошала: «Не могу понять, что вы от меня хотите? Задняя ось не загружена, передняя чуть ли не на максимуме, меня козлит не по-детски, а вы педальку топите почем зря». Вроде бы резонно.

Но мне ближе второй вариант объяснения. На машинах из первых партий могут быть недостаточно четко прописаны алгоритмы в программном обеспечении, отвечающем за связку «двигатель — коробка передач». До этого приходилось наблюдать подобное у Tatra с кабиной DAF, когда на нее решили поставить «робот» (кстати, тогда наблюдался довольно существенный



диссонанс), у самых первых КАМАЗ-54901 и турецкого Ford F-Series. В шутку называю это «детскими болезнями левизны в коммунизме». Естественно, со временем все доводилось до ума, главное для производителя — адекватно на это реагировать и быстро все подправлять.

Откатав обязательную программу, ожидал начала производной на аэродроме. Но тут в планы вмешалась суровая действительность: в какой-то момент

поступило сообщение о возможной опасности. Такие сообщения, впрочем, поступали и до этого, еще до нашего приезда. Поскольку аэродром является стратегическим объектом (не важно, маленький он или большой), все было в одночасье свернуто. Уже потом, с коллегами, оказавшимися в аналогичной ситуации, мы долго сокрушались о нереализованных возможностях. Кто знает, может, и окончательный вердикт мог быть немного иным. Как

говорят в таких случаях, теперь — до лучших времен.

Наш вердикт

В завершение — несколько практических моментов. Тягач может поставаться как с аэродинамическими обтекателями, так и без оных. На «Валдай 45 PRO» распространяется трехлетняя гарантия без ограничения пробега; межсервисный интервал составляет 60 тыс. км. Владельца машины готовы поддержать 126 специализированных сервисных станций (зона покрытия — 95% территории страны) бренда «Валдай».

В дополнение к перечисленному компания СТТ предлагает перевозчикам сервисные контракты, индивидуальное сопровождение корпоративных клиентов, а также оснащение машин телематическим комплексом. Что ж, с большой долей уверенности можно сказать, что машина состоялась. Окончательное слово — за перевозчиками.



Лучшая теплоотдача и устойчивость к коррозии по результатам испытаний журнала Движок*

*по результатам тестирования модели 40-21230 с 9 аналогами других производителей для номера январь-февраль 2025

REACH Компоненты систем охлаждения и отопления

Обеспечьте комфортный климат с REACH



Sollers SF5



Что изменилось
в обновленном
«Атланте»?



Вадим Аскарлов



Пару лет назад у нас на тест-драйве был Sollers Atlant – фургон, призванный заменить ушедший с рынка Ford Transit и «прописавшийся» на мощностях того же предприятия в Елабуге. Итоги теста оказались весьма неоднозначными, но завершили мы тот материал оптимистичной мыслью, что у Sollers полностью выкуплены права на этот автомобиль, а значит, компания может как угодно модернизировать машину, – мы надеялись, что она этим незамедлительно займется. И вот «Соллерс» представил модель SF5, которая призвана стать новой вехой в развитии производства LCV в России. Давайте же разбираться, что доработали в фургоне и действительно ли это новый автомобиль.

С одной стороны, кажется не очень понятным, зачем модернизировать автомобиль, который и так отлично продается и уверенно занимает вторую строчку следом за незыблемым нижегородским флагманом отечественного коммерческого направления. С другой – нужно понимать, что, во-первых, реальных игроков в этом сегменте и так всего два,

поскольку остальные производятся не в России и не способны из-за этого конкурировать по цене. А во-вторых, реальный спрос оценить трудно из-за значительного объема госзаказов. Но даже и без этих вводных необходимость в модернизации

модели очевидна, так как «Атланту» уже без малого 15 лет.

Естественно, возраст требует корректировок в разных областях, но самое очевидное – дать автомобилю новую внешность.

И в этом аспекте Sollers удалось приятно удивить потребителя. Несмотря на то что знакомые черты машины угадываются невооруженным взглядом и грузовая





SF5, по сравнению с уже известным нам «Атлантом», получил не переработанный, а абсолютно новый салон

часть облика фургона осталась неизменной, кабина кажется абсолютно новой разработкой. Оптика и радиаторная решетка теперь выглядят современнее, и визуально автомобиль больше не напоминает старый «Спринтер» — он получил вполне самобытную внешность.

Главные изменения, которые можно оценить визуально, появились в интерьере SF5. Хотя назвать это изменениями язык не поворачивается. По сути, здесь абсолютно новый салон, а не переработанный. Изменить не удалось лишь те элементы, которые потребовали бы вмешательства в платформу фургона. Сиденья стали другими и гораздо более удобными: с широкими настройками посадки, удобной подушкой и подлокотником, который можно настроить на оптимальный угол. Также появился подлокотник слева на двери — точнее, не сам подлокотник, а новый блок: управление стеклоподъемниками и центральным замком плюс настройка зеркал. Пропал такой рудимент, как шпилька замка, торчавшая из двери (а-ля классические «жигули»), которую нужно было вытащить вверх, чтобы разблокировать замок.

Также SF5 лишился еще одного рудимента в виде пепельницы, которой на современных машинах не найти уже лет пятнадцать. Ее место заняли



Блок управления зеркалами и стеклоподъемниками выполнен традиционно и вполне эргономичен



В дверной обшивке — весьма удобный карман с «подбутылником»

два выдвигающихся подстаканника — значительное улучшение, так как в «Атланте» их не было вовсе. Еще один подстаканник расположен внизу двери. Ниша в верхней части центральной панели также изменилась: теперь вместо небольшого углубления (максимум для очков или

телефона) там более обширная площадка. Однако все так же нет «планшета» для бумаг формата A4. Но эта проблема решится в самое ближайшее время.

У нас в руках одна из самых свежих версий фургона — так сказать, переходная модель. По словам представителей бренда,

уже в самое ближайшее время в салоне появится полноценная полка над головой водителя, которая как раз будет идеальна для хранения экспедиторских документов и значительно упростит жизнь профессиональным водителям.

То же самое касается и магнитолы. Пока что у нас версия все с той же старой аудиосистемой, по сравнению с которой даже универсальные магнитолы из девяностых кажутся верхом технического прогресса. Но совсем скоро у автомобиля появится мультимедиа-система с экраном, интерфейсом сопряжения со смартфоном и камерой заднего вида.

Управление климатической системой было неплохим и на прежнем «Атланте»: максимально простое и понятное. В Sollers SF5 не стали портить то небольшое удобное, что было в прошлой версии, а просто слегка обновили кнопки и «крутилки», придав блоку микроклимата более современный вид.

Новые зеркала с несколькими зонами явно сделают маневрирование на фургоне более удобным. К тому же у зеркал появился подогрев. И, как и в случае с некоторыми элементами интерьера, другие подогревы тоже пока ждут своего часа. Уже точно появятся подогрев руля, подогрев сидений (причем всей площади) и в качестве опции — подогрев лобового стекла.

А что все еще расстраивает — так это отсутствие регулировки руля как по вылету, так и по высоте. К сожалению, чтобы исправить этот недостаток, пришлось бы, по сути, менять шасси машины и создавать новый автомобиль. Впрочем, этот недостаток частично нивелируется широким диапазоном настроек водительского сиденья.

Осталась загадочной ситуация со щитком приборов — элементом, к которому не было претензий и в прошлом «Атланте», так как все было, конечно, простенькое, но именно поэтому максимально удобное и легко считываемое. Принцип обновленного щитка остался прежним, но его решили сделать немного более современным, добавив чуть-чуть декора



Приборы лаконичны и легко читаемы



Мультимедийная система вызывает в памяти подзабытое слово «магнитола»

и выведя шкалы уровня топлива и температуры в отдельные экранчики. Все бы ничего, но яркость этих экранов недостаточная, и при включенных фарах их практически не видно, а угол обзора таков, что приходится постоянно привставать, чтобы считать с них информацию. С одной стороны, не так часто у водителя появляется необходимость сверяться с этими показателями, с другой — обидно, когда столь незначительная мелочь портит практически эталонный за счет своей простоты интерфейс «приборки».

Уже в базовой комплектации фургон оборудован предпусковым подогревателем. Как и у прежней версии, на центральной панели разместились две кнопки «ЭРА-ГЛОНАСС», причем на очень маленьком расстоянии друг от друга. Зачем нужны две кнопки вплотную друг к другу — загадка. Возможно, это необходимое условие для машины с тремя креслами спереди. Кстати, пассажиру по центру будет, как и прежде, неудобно, так как некуда деть ноги, но это минус абсолютно любого трехместного фургона, зато наличие «автомата» позволит избежать необходимости бить по ногам пассажира при каждом переключении на вторую или четвертую передачу.

Пассажиры, кстати, получили более комфортный способ забираться в автомобиль за счет ручки на передней стойке, а вот для водителя она не предусмотрена. В целом интерьер фургона стал гораздо более цивилизованным. Если прошлый «Атлант» прямо заявлял о своей «рабоче-крестьянской» сущности,

то SF5 предлагает уже простенькую, но все же кожаную отделку, причем с натуральной прострочкой — в этом сегменте этим могут похвастаться немногие.

Возможно, главный плюс салона Sollers SF5 для профессионала, который будет проводить в машине по 12 часов, — появление шумоизоляции. Да, именно появление, так как в «Атланте» этой функции, по сути, не было. Теперь же поддерживать беседу с пассажирами в салоне можно, не надрывая голосовые связки.

У нас в руках — самый крупный SF5 на данный момент, вмещающий 12,4 куб. м груза. Едва ли не главной проблемой прошлой версии было полное отсутствие хоть каких-то ручек, чтобы забираться в грузовой отсек. Теперь их полно: две сзади и одна — для бокового входа. Также появились проушины для крепления груза, ударопрочный пол, а лампочек освещения

теперь две, и обе включаются из салона автомобиля. Двери распахиваются максимально широко — на 270 градусов — и крепятся в таком виде к кузову не с помощью устаревших крючков, которые со временем перестают попадать в пазы, а с помощью хороших магнитов. Боковая дверь позволяет погрузить через нее европалету, а всего в кузов спокойно войдут четыре поддона.

Под капотом фургона расположился все тот же полностью локализованный дизельный мотор объемом 2,7 литра мощностью 150 л.с. с 355 Нм крутящего момента. Двигатель этот, может, и не слишком современный, но надежный: за несколько лет работы в автопарках нашей страны он зарекомендовал себя вполне неплохим агрегатом. Но дизель этот не может работать без AdBlue. Зато теперь в паре с ним трудится полноцен-

ный 6-ступенчатый «автомат». Формально это продукция бренда Zomax, но по сути это лицензионная версия всем известного «автомата» от японской Aisin, который устанавливается на сотни моделей по всему миру.

Тандем коробки и мотора работает отлично: передачи переключаются плавно, а в случае необходимости резко прибавить газ коробка не «пинает» водителя под пятую точку, а спокойно сбрасывает ступени и резво набирает ход. При этом опасения, что расход топлива резко возрастет, не оправдываются.

Формально SF5 стал расходовать больше, чем «Атлант», но по субъективным ощущениям так не скажешь, так как нет необходимости крутить передачи, как на версии с механикой, чтобы фургон хоть как-то разогнался, а на магистрали коробка и вовсе спокойно держит чуть больше двух тысяч оборотов и помогает экономить не бюджетную солянку. Кстати, пока «автомат» не российского производства, но совсем скоро обещают локализовать коробку в России.

Наш вердикт

Sollers SF5 с «автоматом» скоро будет доступен во всех модификациях: ЦМФ, пассажирский автобус, комби и даже просто шасси. Будет также и удлиненная версия, и вариант с увеличенной грузоподъемностью и двускатной ошиновкой. Sollers Atlant все еще можно купить в таких же версиях, и он будет чуть дешевле. Но никакого практического смысла в этом нет: SF5 — это машина совсем другого уровня,



Тестовый SF5 способен принять на борт 12,4 куб. м груза

ХАРАКТЕРИСТИКИ Sollers SF5

Габариты и масса	
Длина х ширина х высота, мм	5990 х 2098 х 2675
Снаряженная масса, кг	3490
Грузовой отсек, м³	12,4
Клиренс, мм	160
Двигатель	
Тип	Дизельный R4
Объем, куб. см	2746
Мощность, л. с. при об/мин	150/3200
Крутящий момент, Нм при об/мин	355/1800–2600
Трансмиссия	6-ступенчатая, автоматическая
Привод	Задний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	н.д.
Максимальная скорость, км/ч	130
Средний расход топлива, л/100 км	н.д.

ОЦЕНКИ Sollers SF5

Интерьер		8,29	Новое водительское кресло нивелирует ненастраиваемый руль, так что расположиться можно вполне удобно. Интерьер даже слишком качественный для сегмента рабочего фургона. Багажник лишился странных решений «Атланта» и теперь удобен в эксплуатации.
Обзор		8	
Эргономика		8	
Качество материалов		9	
Простор		8	
Сиденье водителя		9	
Сиденья пассажиров		8	
Багажник		8	
Ездовые характеристики		7,25	Полноценный «автомат» не прибавил машине динамики, но сделал передвижение гораздо более плавным и удобным. Теперь не надо крутить мотор, а на трассе обороты позволяют экономить солярку.
Динамика		7	
Управляемость		7	
Тормоза		8	
Экономичность		7	
Комфорт		8,0	Наконец-то появилась полноценная шумоизоляция! Когда появятся все обещанные опции, будет комфортно даже придирчивому водителю.
Акустический		8	
Ездовой		8	
Оснащенность опциями		8	
Итоговая оценка		7,85	С учетом «автомата» альтернатив у SF5 нет. Но создателям машины есть над чем поработать!

современная и удобная, при этом сохранившая приятную простоту исполнения.

Наличие АКП в принципе делает этот автомобиль уникальным на нашем рынке, тем более по цене 3 420 000 рублей. Что-то подобное могут предложить только конкуренты, поставляемые по параллельному импорту, но стоить они будут в несколько раз дороже. Самое главное — то, что этот «автомат» не вызывает вопросов, так как по своей сути это всем известный продукт мирового производителя.

В общем, можно не сомневаться, что новых SF5 на наших дорогах будет очень и очень много. И мы по крайней мере знаем, что дело не только в госзаказе, — этот Sollers свое место на наших дорогах точно заслужил!



Стоимость
на момент подготовки материала

Sollers SF5
3 420 000 ₽



О том, как подобрать смазочные и эксплуатационные материалы для Sollers SF5, «Движку» рассказал Даниил Перец, ведущий технический эксперт SINTEC Lubricants.

Сердце Sollers SF5 — турбодизель, который в городском цикле или при полной загрузке функционирует в режиме высоких эксплуатационных нагрузок. Для него крайне важно, чтобы моторное масло сохраняло стабильную вязкость и обладало повышенной стойкостью к окислению, а прочная масляная пленка надежно защищала элементы двигателя от износа. Базовые требования — масла по классификации API не ниже уровня CI-4 вязкостью SAE 5W-40. В линейке Sintec для этой задачи есть бескомпромиссное решение — **Sintec Heavy Duty 7000 SAE 5W-40**, полностью соответствующее актуальному классу API CK-4, который превосходит минимальные требования с запасом.

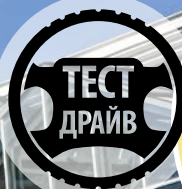
Стоит помнить и про систему охлаждения. Чтобы двигатель не перегревался в пробках и не замерзал в зимний период, эксперт советует заливать в SF5 карбоксилатный антифриз **Sintec Antifreeze Luxe G12+**, полностью соответствующий требованиям автопроизводителя. Его формула позволяет эффективно защищать двигатель даже в условиях высоких нагрузок.

Что касается трансмиссии, здесь все зависит от типа коробки. Для механической КПП требуется масло класса API GL-4 с вязкостью SAE 75W-90. Наилучший выбор из ассортимента Sintec — универсальное масло **Sintec Transmission 75W-90 GL-4/GL-5**, обеспечивающее плавность работы круглый год даже в условиях сильных морозов. Если же автомобиль оснащен автоматической коробкой, выбор однозначен — маловязкая жидкость **Sintec ATF VI**. Применение данной жидкости обеспечивает стабильную и прогнозируемую работу всех элементов трансмиссии, а также сохранение исходных физико-химических свойств и термической стабильности жидкости на всем диапазоне эксплуатации. В задний мост с гипоидной передачей требуется трансмиссионное масло класса API GL-5 с вязкостью SAE 75W-90. Для этого агрегата подойдет уже упомянутое синтетическое универсальное масло **Sintec Transmission 75W-90 GL-4/GL-5**.

Гидроусилителю руля требуется жидкость ATF. В качестве выбора эксперт рекомендует синтетическую **Sintec ATF Multi** — она не густеет на холоде и не разжижается в жару, что обеспечивает надежную работу ГУР в любых условиях.

Наконец, тормозная система. Для нее рекомендуется **Sintec Euro DOT-4**, которая, благодаря своим свойствам, обеспечивает высочайшую эффективность на протяжении всего срока службы и абсолютно нейтральна к резинотехническим и полимерным материалам, сохраняя герметичность системы.

Foton View



Вспоминая
о Vito
и Multivan



Вадим Аскаров

Для начала все-таки стоит подробнее познакомиться с историей этой модели. Сам бренд Foton со штаб-квартирой в Пекине нам известен уже довольно хорошо — и как производитель пикапов, внедорожников и грузовиков, и как донор для новейших моторов «ГАЗелей», и как производитель конкурента «ГАЗели» Foton Toano, который был у нас на тесте. Однако наш

Коммерческие «каблучки» и фургончики в восточных странах — вещь своеобразная. Поскольку они выполняют сугубо утилитарные функции, азиатские производители — и китайские в первую очередь — нередко вообще не заморачиваются с их техническим развитием. Дизайн из 90-х, рессорная подвеска из середины прошлого века, комфорт в кабине — ненужная роскошь. Другое дело — коммерческая линейка бренда Foton. На текущий момент это единственный в России официальный представитель фактически премиум-класса в сегменте LCV. А так ли это на самом деле? Проверяем на тесте нового фургона View.

сегодняшний герой гораздо раньше начал бороздить просторы Поднебесной, чем его более тяжелый родственник.

Foton View появился в 2000 году и, как было тогда заведено, его полностью скопировали со всем известной модели

На тесте — View со средней высотой крыши H2 (габариты 5490 x 1980 x 2195 мм). Также можно заказать стандартную версию H1 (высота 1990 мм) или самую высокую H3 (2400 мм). «Рост» Foton особенно заметен на фоне стандартных новеньких Volkswagen Multivan, завозимых в Россию по программе параллельного импорта

Редчайшая для коммерческого транспорта опция — система камер кругового обзора! А еще у фургона литые двухцветные диски. Это одни из многих премиум-опций Foton View

Toyota Hiace, которую на тот момент было принято считать азиатским эталоном в классе. Со временем общие гены размылись, и спустя четверть века Foton View — это уже самостоятельный автомобиль. По крайней мере его внешность получилась самобытной.

Сразу начнем с функционала, поскольку этот параметр у Foton мало чем отличается от конкурентов. Грузовой отсек — размером 3050 x 1750 x 1490 мм и объемом 7,9 куб. м. В такой свободно входят три палеты. Для крепления груза можно найти массу проушин, а под крышей — регулируемую подсветку. Предусмотрен и лючок для длинномеров. Мелочей





чи, но на большинстве «земляков» Foton View такое чаще всего не встретишь.

На паспортную грузоподъемность в несколько сотен килограммов можно внимания не обращать — почти на всех

пикапах и LCV она документально занижена для свободного проезда в зоны с ограничениями для коммерческого транспорта. По отзывам реальных владельцев двухлистовые рессоры выдерживают загрузку до 1,5 тонны.



Откидывающийся вниз лючок бензобака — спорное решение. Нечаянно отломать его — дело двух секунд. Под ним — две горловины: для дизельного топлива и жидкости AdBlue, что говорит о выполнении эконорм «Евро-5». У бака с мочевиной есть подогрев, остаток отображается на приборной панели



Отделка кабины и опциональный состав — главное, что отличает Foton от россыпи почти всех известных фургонов из недавнего прошлого и «земляков» View из настоящего: управление почти всем функционалом с помощью





кнопки на руле, круиз-контроль, система кругового обзора с датчиками парковки, современная мультимедийная система диагональю 12,3 дюйма с весьма недурным звучанием, светодиодные фары и многое другое. Больше похоже на список оборудования какого-нибудь кроссовера среднего класса, а не цельнометаллического фургона. Вишенка на торте — джойстик современного 8-ступенчатого «автомата» ZF! Подобный набор мы последний раз видели только на пассажирском Volkswagen Multivan. Даже не в каждом грузовом Mercedes-Benz Vito можно найти подобную спецификацию.

Увы, есть во всей этой красоте и минусы, которые касаются в первую очередь эргономики посадки. За водителем оставлено слишком мало места для нормальной регулировки спинки сиденья — ее толком не наклонить, а само сиденье не подвинуть вперед: упрутся ноги. Низково-



Приборная панель скомбинирована из экранчика и аналоговых стрелок. Считываемость информации — хорошая, а управление меню — интуитивно понятное

Двухместный пассажирский «диванчик» ни у кого никогда не был образцом комфорта, однако у Foton View, например, центральный пассажир — совсем лишний: девать левую ногу из-за постаментов «автомата» ему некуда. Интересно, что спинка «дивана» тоже регулируется, но... только вперед. Зачем — осталось загадкой, поскольку пространства для дополнительного багажа за сиденьями нет.

Еще одна особенность — наличие массы портов для подключения гаджетов, включая отдельный порт для видеорегистратора под потолком. И даже — внимание! — специальный штатный слот в панели для крепления смартфона. При этом в кабине нет ни одного отсека для размещения или крепления документов, которые у водителя и экспедитора должны быть под рукой.

Работает немецкий «автомат» на Foton View в паре с 2,0-литровым дизельным турбомотором Аусан на 159 л.с. и 377 Нм крутящего момента. И работает очень слаженно. Разгон с места пустого в нашем случае фургона позволяет оставлять большую часть потока в зеркале заднего вида. Секрет в том, что у грузо-



ХАРАКТЕРИСТИКИ Foton View

Габариты и масса	
Длина, ширина, высота в мм	5490×1980×2400
Снаряженная масса, кг	2265
Объем грузового отсека, м3	9
Клиренс, мм	185
Двигатель	
Тип	Дизельный, R4
Объем, см. куб.	1968
Мощность, л.с. при об/мин	159/3500
Крутящий момент, Нм при об/мин	377/1500–2800
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.
Привод	Задний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, сек	н.д.
Максимальная скорость, км/ч	н.д.
Средний расход топлива, л	8,5

вого фургончика есть — только вдумайтесь! — режим «Спорт». И он реально переводит машину в динамичное состояние.

Наш вердикт

Самое сложное при выводах о конкретном автомобиле — оценивать его без привязки к другим машинам, ведь официальных конкурентов у Foton View, можно сказать, нет. На текущий момент это самый комфортный, оснащенный и динамичный LCV

российского рынка, который можно было бы легко сравнивать с грандами недавнего прошлого от Volkswagen и Peugeot, а местами — и с Mercedes-Benz.

И, если вспомнить былые тесты, при всех своих достоинствах Foton вряд ли бы оказался впереди. Китайцы чересчур увлеклись превращением утилитарной машины в легковой премиум-гаджет, отчасти забыв о его назначении. В результате нарушается баланс премиально-

ОЦЕНКИ Foton View

Интерьер	7,86	Эргономика на уровне лидеров сегмента. Багажник самый крупный из официальных конкурентов. Интерьер и материалы отделки на уровне лучших представителей класса.
Обзор	9	
Эргономика	7	
Качество материалов	8	
Простор	8	
Водительское сиденье	8	
Пассажирские сиденья	7	
Багажник	8	
Ездовые характеристики	8,0	Автомат выводит комфорт вождения на другой уровень. Самый мощный в классе силовой агрегат из официально представленных на рынке.
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Комфорт	8,33	Подвеска хорошо справляется с неровностями, а опциональный состав на зависть всем конкурентам.
Акустический	8	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	9	
Итоговая оценка	8,06	Хорошо, но дороговато!

сти и практичности — и машина оказывается предназначенной для очень узкой аудитории.

Развозной фургончик Foton с отличными скоростными характеристиками и опциональным составом семейного кроссовера по цене свыше четырех миллионов рублей вряд ли приглянется автопаркам, зато вполне может

прийтись по вкусу тем, кто в недавнем прошлом ездил все на тех же Volkswagen и Mercedes. Много ли найдется таких — большой вопрос...



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Авангард Foton», официальному дилеру Foton в Санкт-Петербурге, за предоставленный автомобиль.



Стоимость
на момент подготовки материала

Foton View
4 070 600 Р

MIMS Automobility 2026: Airline представил новые инструменты и аксессуары

Бренд Airline продемонстрировал на прошедшей в Санкт-Петербурге в конце августа выставке MIMS Automobility 2026 последние обновления фирменных линеек аксессуаров и инструментов.

В частности, на стенде Airline были выставлены автоаксессуары, не так давно поступившие в продажу на российском рынке, включая новые аккумуляторные фонарики.

Ряд новинок появился недавно в сегменте сервисного оборудования — в частности, ассортимент бренда пополнили трансмиссионные стойки, домкраты и стационарные фонари.

Одной из главных новинок Airline на MIMS 2026 стали щетки стеклоочистителя, выпускаемые для автомобилей определенных марок и моделей и подбираемые по OEM-номеру.

Ранее, как уже сообщал «Движок», Airline объявил о расширении фирменного ассортимента динамометрических ключей. Для заказа в конце июля стали доступны семь новых позиций ■



Kranz выпустил готовый набор для гаражей и СТО

Новый комплект из ударного пневмогайковерта, компрессора и набора пневмоинструментов закрывает большинство типовых задач на СТО, в шиномонтаже и домашней мастерской.

Как сообщает пресс-служба бренда, в набор вошли три ключевых элемента. Гайковерт KR-80-0704 развивает крутящий момент 1490 Нм благодаря ударному механизму Twin Hammer и имеет несколько ступеней регулировки мощности.

Компрессор KR-16-1153 оснащен поршневым механизмом с масляной смазкой, прямым приводом, двумя быстросъемными штуцерами и механическим клапаном сброса давления. В комплекте также идет спиральный шланг длиной 5 метров и продувочный пистолет.

Набор пневмоинструмента KR-16-1400 включает пять предметов: промывочный и продувочный пистолеты, пневмопистолет для накачки шин, краскораспылитель с верхним бачком и шланг с быстросъемным соединением.

Все элементы подключаются через быстросъемные соединения, что позволяет быстро переключаться между операциями без замены переходников ■

Размер на ключах «Дело Техники» теперь видно сразу

Производитель инструмента «Дело Техники» изменил клеймение гаечных ключей, чтобы маркировка размера и логотип стали лучше читаться, — технические характеристики изделий остались прежними.

Как сообщается на официальном сайте компании, обновление дизайна коснулось ключей трех серий.

Рожковые ключи серии 510 имеют классический профиль с углом наклона губок 15°, что позволяет работать в труднодоступных местах, и никелевое покрытие для защиты от коррозии.

Комбинированные ключи серии 511 совмещают рожковый профиль с одной стороны и 12-гранный накидной с другой, при этом накидная часть также имеет отгиб 15°, а точность изготовления профиля снижает риск повреждения граней крепежа.

Трещоточные ключи серии 515 оснащены 90-зубцовым храповым механизмом в накидной части, который ускоряет работу с крепежом в ограниченном пространстве, при этом для страгивания и силовой протяжки предназначена рожковая часть, а никелирование обеспечивает долговечность. Гарантия на все ключи составляет 10 лет ■



TIREI представил алюминиевые сетки для защиты радиатора

Новая линейка аксессуаров включает семь типоразмеров с двумя вариантами ячейки для защиты от камней, пуха и насекомых.

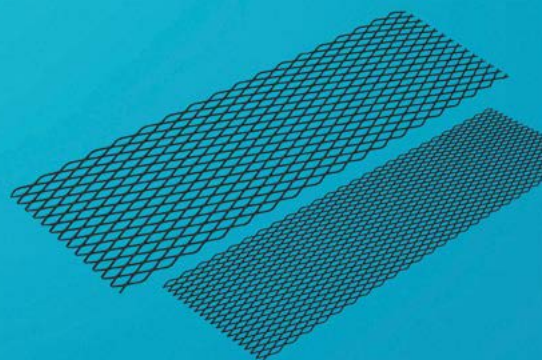
Бренд TIREI расширил ассортимент, добавив алюминиевые сетки для радиатора с полимерно-порошковым покрытием.

Изделия предназначены для установки с внутренней стороны бампера, что обеспечивает скрытый монтаж и защиту сот от механических повреждений.

В линейке представлены сетки с ячейкой 10 мм (для защиты от мелкого гравия) и 16 мм (с повышенной пропускной способностью воздуха).

Доступны изделия размером 1000×250 мм, 1000×400 мм, 1200×400 мм и 1000×500 мм (только для версий с 10-миллиметровой ячейкой).

Материал сеток — алюминий с порошковым покрытием, устойчивый к коррозии и сколам. Новинки уже доступны в розничных каналах продаж ■



R REXANT

Домкраты

Уверенный подъем

sds-group.ru



стать
партнером



купить
на Ozon



Мировой автоспорт в цифрах и фактах



Пилот Toyota **Сами Пайяри** одержал свою первую победу в WRC на «Ралли Эстонии — 2026», а затем выиграл еще два этапа чемпионата подряд, завоевав, таким образом, дебютный хет-трик ■



Ландо Норрис, пилот команды McLaren F1, выиграл Гран-при Нидерландов, 12-й этап чемпионата мира по автогонкам в классе «Формула-1» ■



Lancia досрочно завоевала титул в зачете производителей чемпионата мира по ралли в сезоне-2026 в категории WRC2 ■



Около 100 тыс. болельщиков в день собирал на трибунах автодром в Зандфорте в ходе Гран-при Нидерландов — 2026 ■



25,8 секунды разделили на финише «Ралли Парагвая — 2026» победителя Сами Пайяри и занявшего второе место Хейдена Пэддона ■



Ландо Норрис продлил контракт с командой McLaren до 2030 года ■

WRC. Положение в зачете пилотов чемпионата мира после 11 этапов

1. Элфин Эванс	Toyota	216 очков
2. Сами Пайяри	Toyota	196 очков
3. Оливер Сольберг	Toyota	175 очков
4. Такамото Касута	Toyota	160 очков
5. Адриен Формо	Hyundai	149 очков





CARVILLE RACING



composites

МОТОРНЫЕ МАСЛА CARVILLE RACING



База и присадки мирового уровня



Одобрено MB, VW, VOLVO



Официальная сертификация API

Выбрать





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для грузового транспорта

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

Выбрать на сайте **luzar.ru**





КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



100%-й контроль
качества



Индивидуальный технический
паспорт в комплекте



Расширенная
гарантия

STARTVOLT.COM

БОЛЬШЕ ИНФОРМАЦИИ
О ПРОДУКЦИИ НА САЙТЕ





ДЛЯ ТЕХ, КТО РАЗБИРАЕТСЯ В ДЕТАЛЯХ

Рулевые рейки TRIALLI

TRIALLI.RU

