4 680295 489481

ноябрь 2026 • №155

# Движок

*про автомобили в деталях*



## МЫ РАЗОБРАЛИ

## LADA NIVA LEGEND

Что внутри обновленного внедорожника?

58

Очень полезный центнер, или Ищем смысл в полном приводе

## Changan UNI-S

32

Подвинься, Lixiang!

## WEY V9X

36

ТЕСТ ДРАЙВ





**54**
**Тест электровентиляторов охлаждения для Hyundai Solaris**
Испытываем на ресурс 7 образцов



**26**
**«Честный знак» для запчастей**
Защита потребителя или негласный налог на автобизнес?

**62**
**Новинки IkonTyres**
Новый бренд и новые UHP- и AT-шины

TRIALLI






# НАДЕЖНОСТЬ И РЕСУРС ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ ГРУЗОВОЙ СЕМЕРКИ



**FR 810**
сцепление для автомобиля
Mercedes Actros



TRIALLI.RU

AIRLINE

# Выбор профессионалов




**50**
Предметов

**Cr-V**
Усиленная сталь

**32**
Намагниченных наконечника бит

Автоаксессуары
Инструменты ▸

Движок
про автомобили в деталях

**Автомобильный журнал «Движок»**
**№ 155, ноябрь 2026 года**

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

**Генеральный директор:**
Силков Константин Валентинович

**Главный редактор:**
Огородников Илья Геннадьевич

**Шеф-редактор:**
Роман Зубко

**Обозреватели:**
Вадим Аскаров
Ольга Морозова

**Контент-менеджер:**
Илья Тимошенко

**Менеджер по рекламе:**
Владислав Белов

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

**Сайт журнала:**
dvizhok.su

**Адрес редакции:**
195277, Россия, Санкт-Петербург,
ул. Комиссара Смирнова, 15, лит. А,
офис 347,
тел.: +7 (812) 448-57-87,
chief@dvizhok.su

**Печать журнала:**
Типография «Эталон»,
г. Санкт-Петербург, ул. Трефолева, 2 АУ

Выход в свет: 12.11.2026 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

**Распространяется**
**БЕСПЛАТНО**

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

Мнения авторов могут не совпадать с позицией редакции.

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов.

16+




# Как Александр Михайлович и Алексей Геннадьевич клиентов делили

**В России есть две отраслевые общественные организации: ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД), которую возглавляет Алексей Подщеколдин, и Союз автосервисов (СА), представляемый в публичном поле Александром Пахомовым. Как это часто бывает, обе они появились скорее не благодаря, а вопреки.**

Дело в том, что власть в России не разговаривает с каждым бизнесменом или предприятием по отдельности, поскольку в этом случае поток страждущих не закончится никогда. Власть предлагает самостоятельно выбрать одного представителя от каждой сферы, которого она и будет посылать в известном направлении и который станет передавать указанный путь всем остальным. А чтобы избранный от отрасли не позволял себе лишнего, общественная организация в обязательном порядке оформляется как юрлицо, руководителя которого, если что, поставить на место будет гораздо проще, чем лицо физическое.

Однако после 2022 года власти, еле разобравшейся с брошенными автозаводами, разбираться еще и в разногласиях автобизнеса, занимающегося ремонтом и обслуживанием автомобилей, стало совсем некогда, так что РОАД и СА уже четыре года пытаются самостоятельно поделить скудеющий с каждым месяцем поток клиентов. Точнее, Союз автосервисов старается отгрызть у дилеров гарантийную веревку, которой к официальным станциям обслуживания привязаны обеспеченные покупатели новых автомобилей, то есть единственные автовладельцы, которые пока еще могут позволить себе не особо считать деньги, отданные за ремонт у дилера.

Ну а у независимых станций, судя по отчаянию, с которым Союз автосервисов пишет петиции в соцсетях и выступает на конференциях, дела совсем плохи. Экс-глава СА и по совместительству директор питерского сервиса «Дилижанс» Александр Михайлович Пахомов прямо говорит, что их клиенты уже просят не ремонтировать отваливающиеся колеса, потому что не на что, а просто примотать их на проволоку, чтобы доехать.

РОАД, напоминающий на этом фоне откормленного кота, перешедшего с немецких колбасок и японских суши на пекинскую утку, пока спокоен и уверен в себе. И, что удивительно, правды на стороне дилеров, как ни крути, пока больше.

«А гарантийные обязательства по возврату неисправной машины клиентам тоже вы будете нести?!» — поинтересовался глава РОАД у экс-главы СА. «Нет, конечно, они же машину у вас покупали», — ответил Союз автосервисов. «То есть деньги за ремонт — вам, а проблемы — нам?! Интересное предложение», — со справедливым сарказмом отметил Алексей Геннадьевич.

***Подробности — на страницах 14 и 18 этого номера.***

START VOLT




**ТЕХНОЛОГИЧНОСТЬ**
**ПРОФЕССИОНАЛИЗМ**
**ГАРАНТИЯ**

ПОДОБРАТЬ

## «Если драматизировать, то все зависит не от нас»

«Автотор», Geely, Haval, Tenet и другие о работе в РФ

12

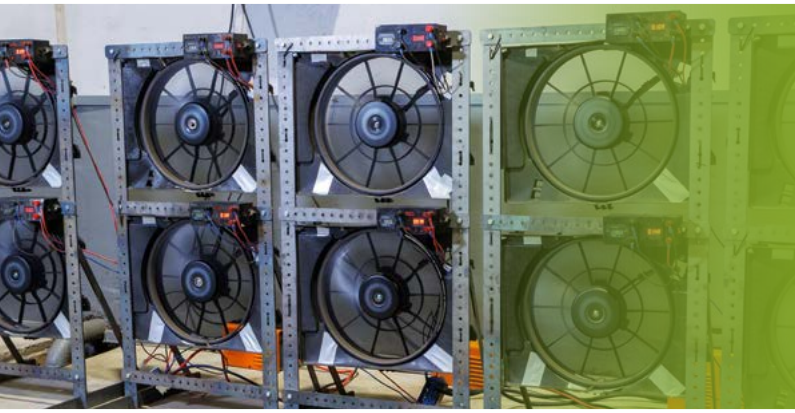


## Подвинься, Lixiang!

Тест-драйв WEY V9X

36



## Тест электровентиляторов охлаждения для Hyundai Solaris

Испытываем на ресурс 7 образцов

54

## Мы разобрали Lada Niva Legend 1.8

Из чего и как она сделана

58



## Морозим незамерзайки

Какие зимние стеклоомывающие жидкости не выдержали даже легкий мороз?

76



## Автобизнес


6 **Новости**

12 **«Если драматизировать, то все зависит не от нас»**
«Автотор», Geely, Haval, Tenet и другие о работе в РФ

14 **РОАД и Союз автосервисов не поделили сервисных клиентов**

16 **О чем говорят тренды?**
Российский рынок послепродажного обслуживания в 2026 году

18 **Отток клиентов и убыточная гарантия**
Что происходило на дилерских СТО в 2026 году

22 **«2026-й стал годом вызовов»**
Роман Ерошин, «Амтел»

24 **Максим Соколов: «АвтоВАЗ создает миллион рабочих мест»**

26 **«Честный знак» для запчастей**
Защита потребителя или негласный налог на автобизнес?


## Автомобили


28 **Новости**

32 **Очень полезный центнер, или Ищем смысл в полном приводе**
Тест-драйв Changan UNI-S

36 **Подвинься, Lixiang!**
Тест-драйв WEY V9X


## Автокомпоненты


40 **Новости**

50 **Российский рынок аккумуляторов**
Новинки 2026 года

54 **Тест электровентиляторов охлаждения для Hyundai Solaris**
Испытываем на ресурс 7 образцов

58 **Мы разобрали Lada Niva Legend 1.8**
Из чего и как она сделана

62 **Новинки IkonTyres**
Новый бренд и новые UHP- и AT-шины

64 **Контрафактные и поддельные запчасти**
Большинство автовладельцев различить их не могут

66 **Электричество рулит!**
Изучаем особенности систем рулевого управления «по проводам»


## Автоаксессуары


70 **Новости**

72 **Делаем старые фары новыми, или Что такое химическая полировка**

74 **Бессмысленная вещь или реальное спасение?**
Оцениваем автомобильную аптечку с врачом скорой помощи

76 **Морозим незамерзайки**
Какие зимние стеклоомывающие жидкости не выдержали даже легкий мороз?


## Автоспорт


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


# Очень полезный центнер, или Ищем смысл в полном приводе

Тест-драйв Changan UNI-S

32




# Новинки IkonTyres

Новый бренд и новые UHP- и AT-шины

62



# Новости мирового автобизнеса




Концерн Schaeffler объявил о старте серийного производства в Европе датчиков оксидов азота для автомобилей с бензиновыми двигателями ■




Компании Aumovio и Chery расширяют сотрудничество в Европе — первым шагом станет разработка и поставка модулей управления подушками безопасности для выпускаемых в ЕС автомобилей китайской марки ■



Илон Маск объявил, что компании SpaceX и Tesla начали изучать возможность слияния. Вместе они стоят порядка 3,5 трлн долларов ■



Компания Bilstein объявила о расширении линейки электронно-управляемых амортизаторов B4 DampTronic за счет новых SKU для ряда моделей BMW, Mini и Mercedes-Benz ■



Джефф Чжан, экс-гендиректор международного подразделения концерна Chery, возглавит Audi China ■



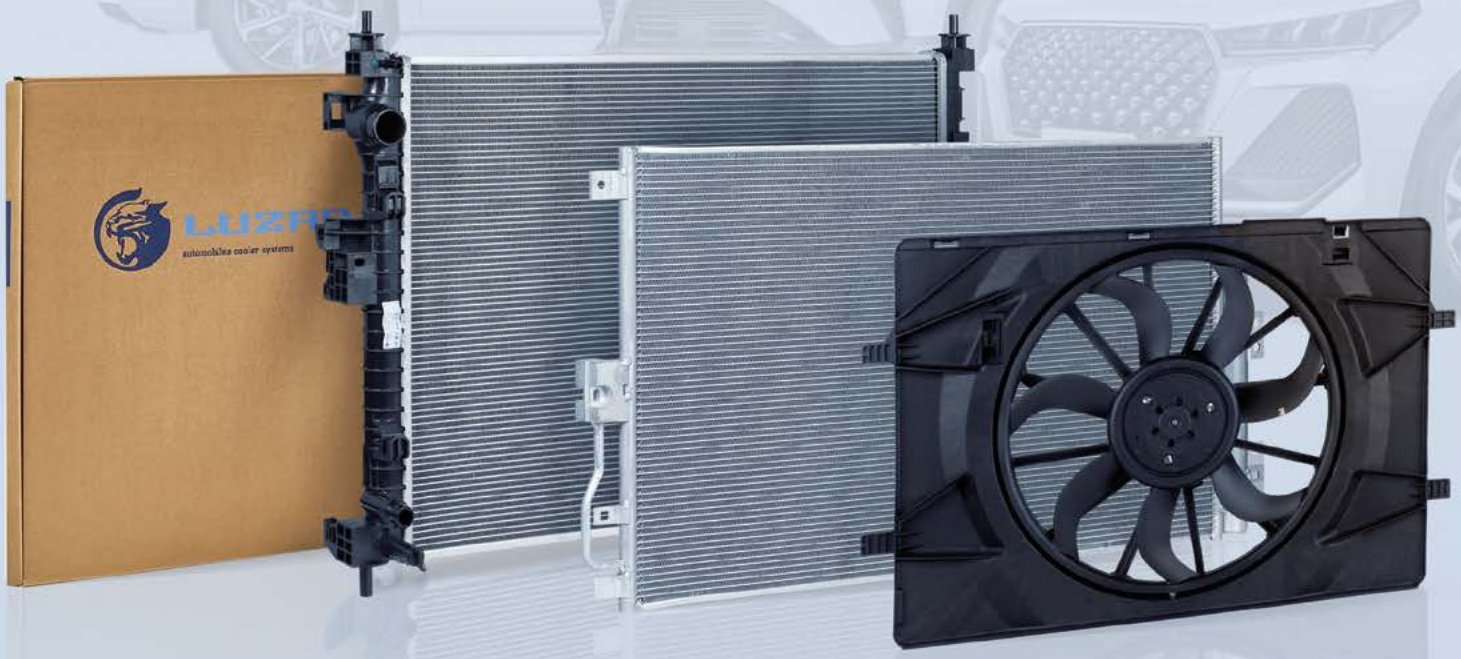
Тюнинговое ателье Mercedes-AMG вернет своим автомобилям моторы V8 — первой моделью с «восьмеркой» нового поколения станет CLE 63, который выйдет на рынок в 2027 году ■



**Компания Toyota Europe** отметит 60-летие модели Corolla выпуском юбилейных спецверсий седана, хэтчбека и универсала Corolla Hybrid — 60-th Anniversary Edition.

LUZAR

# ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ НА 97% АКТУАЛЬНОГО АВТОПАРКА




ИДЕАЛЬНОЕ СОПРЯЖЕНИЕ

ВЫСОКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

УВЕЛИЧЕННЫЙ РЕСУРС

Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости CARVILLE RACING




выбери на luzar.ru

## Петербуржцы стали активнее раскупать старые автомобили



**В Санкт-Петербурге спрос на машины старше 15 лет вырос на 15% в третьем квартале по сравнению со вторым, а лидером сегмента осталась Lada.**

Об этом сообщает пресс-служба сети автоцентров «Прагматика». На отечественный бренд пришлось 19% продаж в этом сегменте. Следом идут Ford (10%) и Chevrolet (8%). Замыкают пятерку Nissan (7,5%) и Renault (6,5%). В топ-10 также вошли Hyundai (6%), Kia (5%), Mitsubishi (5%), Opel (4%) и Toyota (4%).

Самой востребованной моделью стала Lada Kalina — каждая четвертая продажа бренда в сегменте 15+. У Ford лидирует Focus: на него пришлось 44% продаж марки в этом возрасте.

Средний пробег проданных машин составил 217 443 км, что на 1% больше, чем во втором квартале. При этом средняя цена снизилась на 9%, до 319 110 рублей.

Рост продаж в «Прагматике» связывают с увеличением числа автомобилей, сдаваемых в трейд-ин при покупке новых машин. Это особенно заметно по Lada: ее продажи в сегменте выросли на 33% ко второму кварталу. Доля автомобилей с одним владельцем снизилась с 16,5% в первом квартале до 13% в третьем.

В четвертом квартале продажи, вероятно, останутся на уровне третьего. Если госпрограммы поддержки новых автомобилей возобновятся только в начале следующего года, число сделок по трейд-ин сократится, а вслед за этим может снизиться и реализация машин старше 15 лет.

Ранее, как уже сообщал «Движок», стало известно, что средний возраст легковых автомобилей в автопарке России стабилизировался на отметке 15,4 года ■




## «Автодор» вводит зимний скоростной режим на двух платных трассах

**Госкомпания «Автодор» с 26 октября снизила максимальную разрешенную скорость на отдельных участках трасс М-4 «Дон» и М-11 «Нева» со 130 до 110 км/ч для автомобилей массой менее 3,5 тонны.**

Об этом сообщила пресс-служба «Автодора». На М-4 зимний лимит введут на обходе Новой Усмани и Рогачевки в Воронежской области — с 517-го по 544-й км. На М-11 ограничение будет действовать на всем отрезке от Солнечногорска до Санкт-Петербурга — с 58-го по 680-й км.

В госкомпании пояснили, что снижение скорости необходимо для безопасности движения в сложных погодных условиях зимнего периода. Ограничения будут действовать по 11 апреля 2027 года включительно.

Ранее «Движок» сообщал, что «Автодор» получил одобрение на подготовку к строительству КАД-2 ■

## В России продан 150-тысячный автомобиль Belgee

**Бренд Belgee, представленный на российском рынке четырьмя моделями, преодолел рубеж в 150 тыс. реализованных автомобилей.**

Об этом сообщила пресс-служба Belgee. По данным системы «РАДАР» «Автостата», за 2023–2024 годы в России продали 35 805 автомобилей Belgee, в 2025 году — 68 064, а к концу октября 2026 года — уже более 47 тыс. В сумме это дало свыше 150 тыс. автомобилей.

Сейчас бренд предлагает в России кросс-хэтчбеки X50 и X50+, среднеразмерный кроссовер X70 и седан S50.

Белорусско-китайское СП «БЕЛДЖИ» было зарегистрировано в декабре 2011 года. Выпуск автомобилей стартовал в 2013 году на площадке Борисовского «Автогидроусилителя», а в 2017-м открылся завод полного цикла.

После модернизации 2025 года предприятие рассчитано на выпуск до 120 тыс. автомобилей в год.

Ранее «Движок» сообщал, что Belgee готовит новые модели для России и Белоруссии ■



## Ставка ЦБ не сделает автокредиты доступнее




**Сохранение ключевой ставки на уровне 14% может не привести к снижению ставок по автокредитам, предупредил эксперт «FAST. Авто» Вячеслав Якубчик в комментарии агентству «Автостат».**

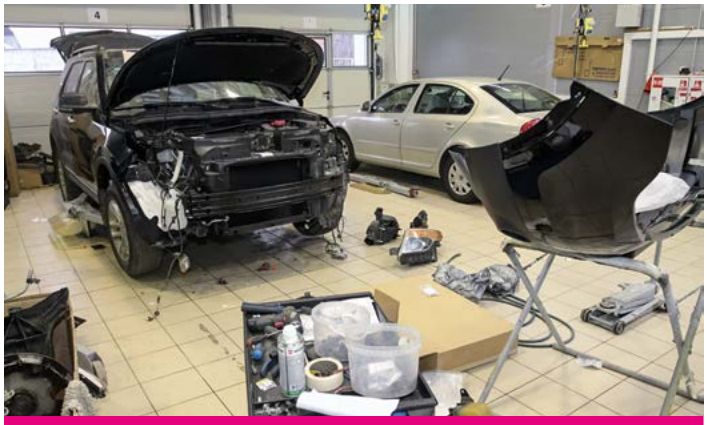
По словам эксперта, решение регулятора от 23 октября 2026 года рынок воспринимает как сигнал о длительном удержании жесткой денежно-кредитной политики, а не о скором ее смягчении. ЦБ указывает на повышенное инфляционное давление и высокие ценовые ожидания, поэтому предпосылок для быстрого пересмотра розничных ставок вниз нет.

Якубчик пояснил, что на ставку по автокредиту влияет не только ключевая, но и стоимость фондирования, ликвидность, доходность ОФЗ, борьба за депозиты и регуляторные требования.

Банки работают в условиях нехватки ликвидности, из-за чего фондирование дорожает. В итоге даже при неизменной ключевой ставке розничные ставки могут не только не снизиться, но и местами вырасти.

Резкого роста выдачи автокредитов после решения ЦБ эксперт не ожидает: динамика будет определяться субсидированными программами автопроизводителей, которые по-прежнему сильнее всего влияют на продажи. Также ЦБ ужесточил макропруденциальные лимиты на четвертый квартал 2026 года по целевым автокредитам.

На фоне жестких условий по автокредитам в Госдуме предлагают смягчить доступность машин для семей. Ранее «Движок» сообщал, что Сергей Миронов предложил разрешить тратить маткапитал на отечественный автомобиль, привязать ставку льготного автокредита к количеству детей и развивать льготный лизинг для многодетных, ветеранов и людей с инвалидностью ■



## Независимые СТО могут остаться без техдокументации

**«Опора России» направила в Минпромторг замечания к проекту Роспотребнадзора, регулирующему доступ автосервисов к технической информации.**

Как сообщает газета «Ведомости», в бизнес-объединении считают, что документ требует доработки. В частности, чтобы получить документацию для ремонтов, затрагивающих гарантию, автосервис должен быть официальным дилером или уполномоченной изготовителем организацией. Для работ вне гарантии СТО потребуется подтвердить компетентность по критериям, которые утвердит Минпромторг. Кроме того, «Опора» предлагает разрешить производителю отказывать в предоставлении документации, если сервис предоставил ложные данные о себе или не подтвердил квалификацию.

Ранее «Движок» сообщал, что ассоциация «Российские автодилеры» предлагала Роспотребнадзору ограничить доступ независимых СТО к технической документации на автомобили — с передачей данных только через защищенные системы и организациям с квалифицированными специалистами ■

## В Госдуме предложили разрешить тратить маткапитал на автомобиль

**Сергей Миронов предложил пакет мер по поддержке покупателей отечественных автомобилей — от средств маткапитала до льготного лизинга.**

Об этом сообщает ТАСС. По словам С. Миронова, сумма маткапитала не покроет полную стоимость автомобиля, но может закрыть значительную ее часть, а остаток можно взять по льготной ставке. Кроме того, он предложил привязать ставку льготного автокредита к количеству детей: чем их больше, тем ниже процент. Еще одна инициатива — выдавать сертификат на новый автомобиль при сдаче старого.

Также предлагается развивать программу долгосрочной аренды российских автомобилей с господдержкой и выкупом по сниженной цене. В первую очередь меру адресуют ветеранам, людям с инвалидностью и многодетным семьям.

Ранее глава Минпромторга Антон Алиханов сообщал, что ко второму чтению бюджета на 2027–2029 годы ведомство рассмотрит, как увеличить финансирование льготного автокредитования и лизинга.

Напомним, ранее «Движок» сообщал, что в начале октября спрос на электромобили и гибриды российского производства на российском рынке начал снижаться после приостановки программ льготного автокредитования и лизинга ■



## Сентябрь стал рекордным для автопрома России



**В сентябре 2026 года российские заводы Lada, Sollers и «Москвич» выпустили 91,8 тыс. легковых автомобилей, что на 35,3% больше, чем годом ранее.**

Об этом сообщает «Автостат» с отсылкой на данные Росстата. За 9 месяцев с конвейеров сошло 598 тыс. легковых автомобилей — на 16,2% больше показателя за тот же период 2025 года.

Производство грузовиков за январь — сентябрь составило 99,6 тыс. единиц, прибавив 2,7% к прошлому году. В сентябре выпустили 17,1 тыс. грузовых автомобилей — на 54,8% больше, чем год назад.

Осенью на АвтоВАЗе начали серийный выпуск первого кроссовера марки Lada Azimut. Группа «Соллерс» в Ульяновске запустила первые партии рамных внедорожников Sollers S9.

На заводе холдинга «АГР» в Сестрорецке стартовала полная сборка кроссоверов Tenet Plus L4 и L6. Автозавод «Москвич» начал массовое производство электромобиля «Атом».

Ранее опрошенные газетой «Коммерсантъ» эксперты прогнозировали, что производство легковых автомобилей в России по итогам 2026 года может вырасти до 700–800 тыс. единиц, что на 4–19% больше, чем годом ранее ■




## Езда без прав станет вдвое дороже

**Правительство внесло в Госдуму законопроект, который увеличивает штраф за управление автомобилем без водительского удостоверения с 15 тыс. до 30 тыс. рублей.**

Как сообщает «Интерфакс», за повторное нарушение предлагается взыскивать от 30 тыс. до 50 тыс. рублей. Рассмотрение таких дел передадут органам внутренних дел и военной автомобильной инспекции. Кроме того, по этим статьям исключат возможность оплатить штраф со скидкой 25% в первые 30 дней.

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что в КоАП сейчас нет специальной нормы для более строгого наказания злостных нарушителей. Это позволяет многократно садиться за руль без прав, пренебрегая безопасностью граждан.

Глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев поддержал инициативу. «Эту меру поддерживаем, она давно назрела», — заявил он «Интерфаксу».

Ранее, напомним, «Движок» сообщал, что комиссия правительства по законопроектной деятельности одобрила подготовленный МВД проект об ужесточении наказания для тех, кто садится за руль без водительских прав ■

## Спрос на электромобили в России пошел на спад

**По данным агентства «Автостат», за 43-ю неделю 2026 года (с 19 по 25 октября) в России продали 775 электромобилей и 1952 подключаемых гибрида, что ниже пика 40-й недели.**

Об этом сообщил в своем телеграм-канале глава агентства Сергей Целиков. Доля чистых электромобилей на 43-й неделе составила 2,7% рынка. Неделей ранее было продано 787 машин с долей 3%. Максимум пришелся на 40-ю неделю: 951 электрокар и 3% рынка.

По подключаемым гибридам (PHEV и EREV) динамика аналогичная. На 43-й неделе доля сегмента снизилась до 6,9%. На предыдущей неделе было 7,4% и 1938 единиц. Пик также был на 40-й неделе: 2884 автомобиля и 8,7% рынка.

Среди причин снижения интереса к электротранспорту С. Целиков называет относительную нормализацию ситуации с топливом и временное завершение программ господдержки. Оба фактора, по его мнению, будут способствовать продолжению тенденции.

При этом долгосрочные тренды электрификации сохраняются: после всплеска спрос на электротягу возвращается к привычному уровню. По прогнозу, доля электромобилей будет в пределах 1,5–2,5%, гибридов — 5–8%.

Подобный спад идет после сентябрьского роста — ранее «Движок» сообщал, что в сентябре 2026 года в России продали 3184 чистых электромобиля — на 155% больше, чем годом ранее ■



реклама

# РУЛЕВЫЕ РЕЙКИ GSP — ТОЧНОСТЬ В КАЖДОМ ПОВОРОТЕ

100% новые рулевые рейки. Никаких восстановленных агрегатов.





**ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ (HPS)**



**ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ C-EPS**



**МЕХАНИЧЕСКИЕ**

**Рулевые рейки GSP разработаны для точного управления и стабильной работы рулевой системы. GSP предлагает исключительно новые агрегаты — без восстановленных деталей.**

- Более 500 артикулов в ассортименте GSP
- Механические, гидравлические рулевые рейки, C-EPS и E-HPS, а также новые электрические рулевые рейки
- Наиболее востребованные позиции доступны со склада
- Высококачественная упаковка для безопасной транспортировки

www.gsp-europe.com

QUALITY DRIVEN PERFORMANCE

# «Если драматизировать, то все зависит не от нас»

**«Автотор», Geely, Haval, Tenet и другие — о работе в РФ**

**В начале октября «Автостат» собрал ведущих представителей автобизнеса в России на форуме CAR-X 2026. Главный вопрос, который задавали автопроизводителям, работающим в нашей стране: каковы перспективы в текущих непростых условиях? Ответить согласились представители китайских брендов Geely и Haval, локализованных Tenet и «Москвич», а также мультибрендового предприятия «Автотор».**








## Решает локализация!



**Александр Зубик, директор департамента развития и управления продуктов ООО «Грейт Волл Мотор Рус» (Haval)**

Представитель очень успешного в России бренда Haval хвастаться собственными результатами не стал, отметив, что ставка компании на локализацию в нашей стране сыграла: выпущено почти 40 тыс. автомобилей. В GWM отметили, что именно фактор отечественной сборки будет определять развитие того или иного бренда в России. Однако, по словам Александра Зубика, легкими времена все равно не будут: «Ключевая ставка, кредитная политика, курс валют, влияние утилизационного сбора, логистические затраты — макроэкономических факторов, влияющих на авторынок в России настолько много, что делать какие-то прогнозы — дело неблагодарное».

Что касается общего спроса, то в GWM видят цифру 1,4 млн автомобилей и в 2026 году, и в 2027-м наиболее реальной, отмечая рост по сравнению с 2025 годом в несколько процентов, что уже хорошо; 2027-й Александр Зубик сразу назвал «скорее проблематичным», поскольку «усложняется конкуренция». Так или иначе китайский производитель представил в этом году 10 новинок и планирует «еще больше сюрпризов» в следующем.

Сдержанно высказался эксперт относительно всплеска в России интереса к гибридам и электромобилям: «Даже с учетом резкого увеличения спроса, вызванного топливным кризисом, сегмент машин так называемой новой энергии не превысил 10%. Доля не такая большая, поскольку инфраструктурные вопросы остаются во многих отношениях нерешенными».

## «Автотор» продолжает искать себя



**Дмитрий Степин, генеральный директор завода «Автотор»**

Один из ключевых автопроизводителей России из Калининграда, некогда имевший широчайший портфель мировых брендов вплоть до BMW, их уход из нашей страны попытался компенсировать сборкой китайских марок, о которых мало кто слышал. В итоге выпуск Kaiyi уже прекращен, сборка вседорожников BAIC на грани остановки. Все — из-за слабого спроса. При этом автозавод продвигает собственные бренды, включая электромобили и грузовики «Амберавто», Eopyx и «Амбертрак», за которыми скрываются переименованные китайские модели концернов Jiangling и Zhejiang.

Генеральный директор предприятия констатирует, что 80% спроса приходится всего на два региона — собственно, на Калининградскую область, а также на Краснодарский край. Эксперимент с электрогрузовиками, которых за год было реализовано 40 штук, пошел не по плану: вместо коммунальщиков и иных госструктур, на которые была сделана ставка, покупателем оказался частный бизнес, искавший альтернативу бензину.

При этом глава «Автотора» отмечает, что в нашей стране продажи гибридов пока существенно опережают продажи чисто электрических автомобилей из-за разницы в автономности хода. Пока этот фактор не будет уравнен, революции ждать не стоит.

Что касается развития российского авторынка, то Дмитрий Степин оказался главным пессимистом форума, отметив, что сегодня планировать что-либо вообще очень сложно, поскольку все зависит «не от нас», судя по всему, имея в виду внешние и внутриполитические факторы.

Фото: АА «Автостат», журнал «Движок»

## Вместо Chery



**Илья Перминов, операционный директор Tenet**

Tenet — показательный пример того, насколько важным для россиян оказался фактор позиционирования бренда и всего, что его окружает. Если продажи созданной АвтоВАЗом марки Xcite, продаваемой через дилерскую сеть Lada, провалились, то те же самые китайские машины под именем Tenet, правильно спозиционированные на средний класс в отдельной дилерской сети, показали успех. Всего за год новая марка заняла более 10% российского рынка.

Илья Перминов поддержал посыл коллеги из GWM, подтвердив, что локализация является важнейшим фактором укрепления позиций на рынке России, поскольку позволяет меньше оглядываться на внешние вызовы: «У нас уже пять моделей, и все пять собираются в нашей стране по полному циклу. Это поможет в том числе потому, что клиенты сегодня подходят к покупке автомобиля куда более прагматично, принимая решения на базе расчетов, а не эмоций», — поделился своим мнением эксперт.

## Финансовая нестабильность и регуляторная изменчивость



**Татьяна Редько, заместитель генерального директора по взаимодействию с государственными органами и корпоративным связям АО МАЗ «Москвич»**

Представитель возрожденного бренда «Москвич» также отметила сложность работы автобизнеса в текущих реалиях. «Мы живем в условиях финансовой нестабильности, брендовой турбулентности и регуляторной изменчивости», — констатировала Татьяна Редько, подтвердив, что основным фактором, влияющим на поведение покупателя, становится исключительно цена.

По словам заместителя генерального директора по взаимодействию с государственными органами и корпоративным связям АО МАЗ «Москвич», законодательство в автоиндустрии меняется настолько часто, что предприятиям приходится проявлять удивительную гибкость, успевая подстраиваться под изменения. Косвенно такое положение дел говорит о том, что на государственном уровне пока так и не пришли к пониманию, что делать с российским автопромом и как его развивать.

Топ-менеджер «Москвича» отметила, что на текущий момент компания сосредоточена на управлении себестоимостью, развитии локализации и кластерной модели. А еще одним из направлений ее деятельности является топливная диверсификация. По мнению Татьяны Редько, Россия остается одной из немногих автомобильных держав с «монозависимостью от бензина», в то время как другие страны с развитым автопромом параллельно развивают и электротехнологии, и гибриды, и машины на газомоторном топливе. «То, что в Россию сегодня приходят эти технологии, считаем позитивным трендом. Пусть пока это все импортируется, но это то, что скоро будем производить и мы», — отметила эксперт.







## Спрос превзошел ожидания!



**Александр Кулагин, исполнительный директор Changan Motors Rus**

Changan в России также в числе успешных компаний. У марки самый большой модельный ряд среди всех китайских брендов с ростом продаж в 47% по итогам 9 месяцев 2026 года. Кроме того, радует реализация моделей модного премиального бренда Avatr. По словам Александра Кулагина, спрос на недешевые электромобили превзошел все ожидания.

Важным вопросом остается локализация. Исполнительный директор Changan Motors Rus рассказал, что отечественная сборка подразумевалась сразу же при выводе марки на российский рынок, но процесс оказался достаточно непростым. На текущий момент производство налажено на заводе «Автотор». Что касается прогнозов, то Changan видит 2027 год на уровне этого, но продолжит бороться за долю рынка, которая на текущий момент составляет порядка 7%.

## Geely идет в премиум



**Алексей Марков, заместитель генерального директора Geely Motors в России**

Фактически противоположная GWM стратегия развития у Geely. Марка постепенно перераспределяет ресурсы под «родственные», созданные специально для России бренды, в числе которых негласно основную роль будет играть Volga. Так, китайская компания официально объявила о прекращении продаж моделей Monjaro, Atlas и Preface, которые теперь продаются под возрожденным отечественным брендом. Не будет у Geely и локализации, а свои силы компания сосредоточит как раз на импортируемых «электричках» и гибридах. По словам Алексея Маркова, доля продаж таких моделей в линейке уже достигает 30% с перспективой увеличения до 50%.

По словам топ-менеджера компании, аудитория Geely будет смещаться в сторону более состоятельных клиентов. Над этим сейчас работают и маркетологи, делая так, чтобы в автосалонах бренда было комфортно всем без исключения. Кроме того, Алексей Марков отметил, что у маркетологов добавится работы и с точки зрения новых технологий. В обозримой перспективе клиенты все чаще будут обращаться за рекомендацией при выборе машины к ИИ, так что автопроизводители должны будут подготовиться и к этому вызову.



# РОАД и Союз автосервисов не поделили сервисных клиентов



Станислав Мартинкевич



**В рамках форума CAR-X, организованного агентством «Автостат», прошла сессия, посвященная проблематике обслуживания автомобилей. Одним из ее спикеров стал вице-председатель Союза автосервисов Александр Пахомов, уже много лет выступающий за равные права дилеров и независимых сервисов.**

## Мировая практика — за равенство

Главным аргументом Александра Пахомова, который также является главой одного из старейших сервисных центров Санкт-Петербурга «Дилижанс», стал мировой опыт обслуживания автомобилей. По словам эксперта, в США, Европе, Японии, Южной Корее, Бразилии, а также с недавнего времени и в Китае законы обязывают автопроизводителей предоставлять сервисную документацию и разрешение на обслуживание не только собственным дилерам, но и независимым СТО.

«Во всех развитых странах дилерские и независимые автосервисы уравнены в правах и условиях обслуживания автомобилей. Россия в этом отношении является исключением. Причем исключением, поддерживаемым на государственном уровне. Я общался с китайскими производителями, работающими в России, которые подтвердили, что готовы предоставлять любую информацию, в том числе техническую, если будет соответствующий закон. Пока его нет, нет и оснований для таких решений», — рассказывает Александр Пахомов.

## Прикрутите на проволоку!

Отметил вице-председатель Союза автосервисов и очевидное падение покупательской способности автомобилистов, влияющей на финансовое состояние автосервисов. «Если раньше не самый обеспеченный клиент приезжал и просил сделать недорого, но более или менее качественно, чтобы это еще послужило, то сегодня просят сделать как угодно, хоть на проволоку примотать, — главное, чтобы доехало», — рассказывает руководитель СТО «Дилижанс».

Все это накладывается на регулярный рост налоговой нагрузки, инфляцию и дорогие заемные деньги. Как результат — обострение конкуренции среди НСТО.

Выход из этой ситуации Александр Пахомов видит в постепенном переходе на обслуживание китайских автомобилей и фактически полном перестроении автомобильного рынка России под реалии китайского доминирования. «Надо успокоиться и признать лидерство китайцев. Центр экономического развития теперь там, а значит, держаться за старое больше нет смысла. Надо находить возможность работать с китайскими автомобилями, с китайскими производителями», — констатирует вице-председатель Союза автосервисов.



*Автосервисы все чаще переключаются на ремонт китайских авто. По словам механиков, по качеству сделан очень большой шаг вперед*

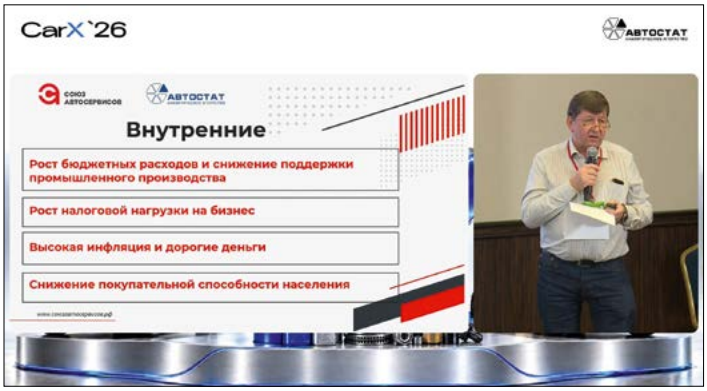
По словам спикера, нужно формировать заново полноценную стратегию развития автобизнеса в России с учетом действующих реалий, для чего консолидировать работу всех игроков рынка — и дилерское сообщество, и независимые станции сервисного обслуживания, всех, кто работает в автоиндустрии. После этого — обсуждать программу с представителями власти, доносить до них свою позицию, предлагать меры, которые не позволят китайским компаниям монополизировать рынок.

## Дилеры за, но против…

За кадром выступления Александра Пахомова остается тот факт, что в странах Запада, в частности в Европе, независимые СТО в обмен на доступ к обслуживанию гарантийных машин несут соответствующую ответственность. Независимый сервис в Старом Свете, получающий легальный доступ к обслуживанию гарантийных машин, должен соответствовать обширному списку технических требований, иметь лицензированных механиков, работать только

Фото: журнал «Движок»







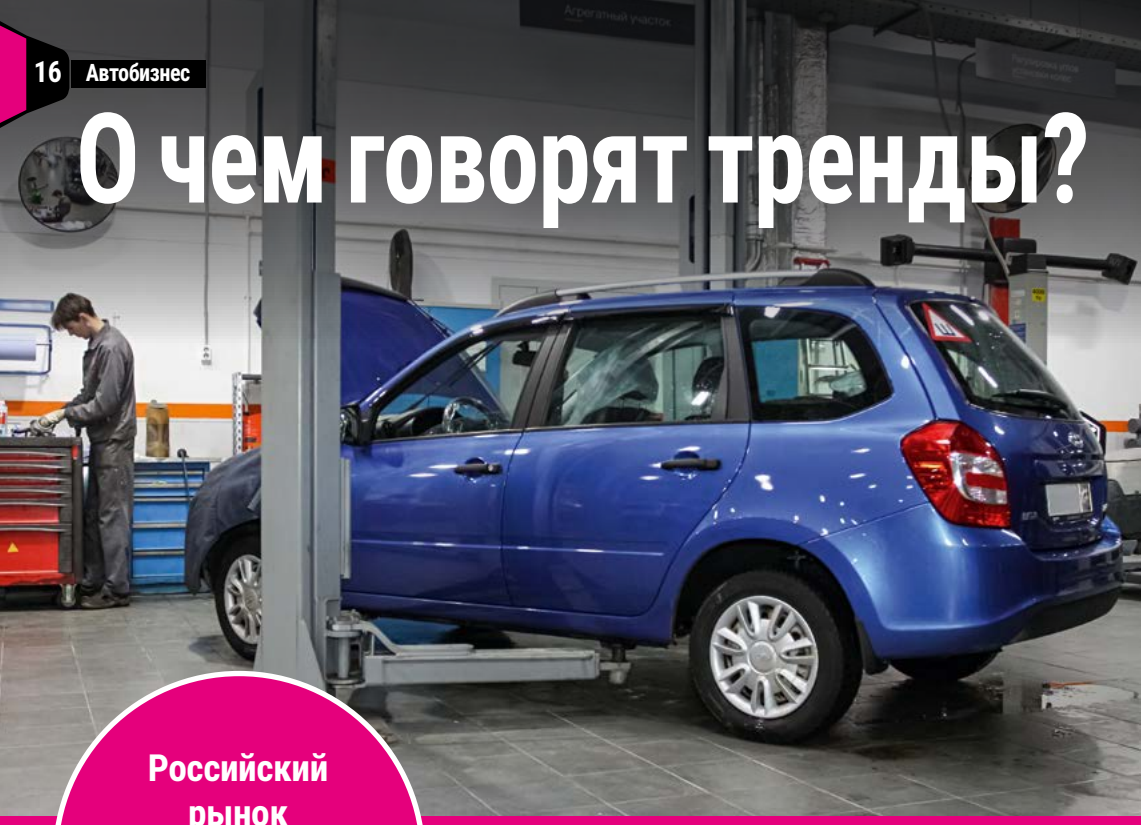
с определенными брендами запасных частей, одобренными производителями автомобилей, и главное — в обязательном порядке страховать свою ответственность перед клиентами. Обо всех этих нюансах Александр Пахомов не упомянул. Зато тему солидарной ответственности поднял глава РОАД Алексей Подщеколдин, который выступил его оппонентом на сервисной сессии. «Часть тезисов Союза автосервисов РОАД разделяет, но в части предоставления технической информации независимым СТО мы готовы согласиться только в том случае, если это будет касаться постгарантийных авто. У дилера как продавца нового автомобиля по закону есть обязательства перед клиентом в гарантийный период. Если в это время клиент обслужится у неофициального дилера и после этого машина, например, сломается, возвращать ее он приедет именно к дилеру, а не к НСТО, потому что покупал он машину у дилера. Получается, что Союз автосервисов предлагает деньги за ремонт брать себе, а ответственность за гарантию оставлять у дилеров. Мне кажется, это как минимум несправедливо. Мы — за равные обязательства», — прокомментировал Алексей Подщеколдин предложения Александра Пахомова.

TMI
TATSUMI

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
TecDoc DATA SUPPLIER

# О чем говорят тренды?



## Российский рынок послепродажного обслуживания в 2026 году



Роман Зубко

**Эксперты сети станций техобслуживания FIT Service провели серию исследований, посвященных состоянию активного автопарка в РФ и рынка послепродажного обслуживания автомобилей в нашей стране, включая динамику изменения среднего чека на ТО за первые три квартала текущего года. Журнал «Движок» изучил опубликованные сетью данные и узнал, как изменился за последнее время среднегодовой пробег эксплуатируемого в РФ легкового автомобиля и насколько дороже стали обслуживание и ремонт легковушек в 2026 году.**

### Сколько машин на дорогах РФ?

Как показало совместное исследование сети FIT Service и аналитического агентства «Автостат», число активно эксплуатируемых в России легковых автомобилей составляет сегодня 36,8 млн против 34,9 млн в 2025 году. При этом общий легковой автопарк вернулся к росту после прошлогоднего снижения: в 2026 году его объем составляет 47,7 млн машин, в то время как в 2025-м он находился на уровне 47,54 млн единиц.

Доля активного автопарка выросла при этом с прежних 73 до 77%, а его рост составил 1,9 млн машин (около 5,5%). Таким образом, отмечают в FIT Service, расширилась часть автопарка, которая активно эксплуатируется на дорогах страны (а не просто зарегистрирована и состоит на учете).

Вместе с ростом активного автопарка вырос и среднегодовой пробег легковых машин, обслуживаемых на СТО сети FIT Service. Этот показатель продемонстрировал рост впервые за три последних года, констатирует эксперты сети.

За минувшие 9 месяцев 2026 года средний годовой пробег легковых автомобилей составил 15 033 км. Для сравнения, в 2025 году аналогичный показатель был менее 15 тыс. км (14 973 км). Рост, на первый взгляд, невелик, однако, по данным «Автостата» и FIT Service, это первый случай за последние три года, когда среднегодовой пробег продемонстрировал положительную динамику год к году.

«В этом году мы видим два важных изменения: активный автопарк показал наиболее заметный рост за пять лет, а пробеги автомобилей в нашей сети впервые за три года начали увеличиваться. Прибавка пробега небольшая. Но сам разворот важен для автосервисного рынка», — резюмировала результаты исследования директор сети автосервисов FIT Service Татьяна Овчинникова.

«Автомобилей в эксплуатации становится больше, а потребность в их обслуживании сохраняется», — отметила также Т. Овчинникова.




### Сколько стоит ТО?

Между тем вместе с потребностью в обслуживании легковых автомобилей растет средний чек на ТО. А с ним (что не менее важно в контексте старения автопарка) — и стоимость обслуживания по мере увеличения возраста автомобиля. Влиянию последнего фактора на стоимость ремонта и ТО посвящено отдельное исследование, проведенное специалистами сети FIT Service.

По его данным, средний чек на услуги по техобслуживанию и ремонту автомобилей на станциях сети за 8 месяцев 2026 года составил 13 372 рубля — на 14% больше, чем за январь — август 2025-го. При этом динамика изменения стоимости ТО различается для разных возрастных групп обслуживаемых машин.

Самыми доступными в ходе ТО, как отмечают в FIT Service, являются автомобили возрастом до 3 лет. В январе — августе нынешнего года средний чек на их обслуживание составлял 6716 рублей, что на 24% ниже, чем в аналогичный период 2025-го. Для машин возрастом от 4 до 5 лет этот показатель существенно выше: 12 376 рублей (+7% к январю — августу 2025 года).

Фото: журнал «Движок», сеть FIT Service

По словам Татьяны Овчинниковой, подобная разница в средних чеках связана с тем, что владельцы самых свежих машин заезжают на сервис главным образом для планового ТО. «Как правило, в первые годы эксплуатации владельцы приезжают в автосервис на регулярное техническое обслуживание, замену расходных материалов, диагностику, сезонные работы, проверку ходовой части. Доля сложных ремонтов в таких заказ-нарядах невелика, что и удерживает средний чек на сравнительно низком уровне», — отметила директор сети FIT Service.

После шести лет с момента выпуска автомобиля стоимость среднестатистического визита на СТО для автовладельца снова растет. Средний чек для автомобилей возрастом 6–9 лет составил за первые 8 месяцев 2026 года 13 864 рубля (+11% год к году). У машин возрастной группы 10–19 лет он достиг 14 454 рублей — на 16% выше уровня прошлого года.

Самый же заметный рост расходов зафиксирован в возрастной группе старше 20 лет. Средний чек на ТО для таких машин составил 14 178 рублей — на 21% больше, чем годом ранее. Это на 806 рублей выше общего среднего чека по сети и на 7462 рубля больше, чем у автомобилей до 3 лет, отмечают в FIT Service.

Специалисты сети объясняют подобную динамику роста расходов по мере старения машины, во-первых, тем, что владельцы автомобилей с большим пробегом приезжают на сервис в основном не на ТО, а с уже произошедшей неисправностью, а во-вторых — накопленным износом узлов и агрегатов. Визит на СТО для водителей превращается в таком случае в решение сразу нескольких задач.

«Автомобиль после десяти лет эксплуатации требует более системного подхода. Ремонт обычно не ограничивается одной операцией. Вместе с заменой изношенной детали автомеханик нередко обнаруживает сопряженные проблемы, которые влияют на безопасность и ресурс машины. Поэтому владельцам важно не ждать критической поломки. Плановая диагностика позволяет увидеть износ на раннем этапе, распределить работы по времени и избежать ситуации, когда небольшая неисправность приводит к дорогому комплексному ремонту», — объясняет логику роста среднего чека по мере роста пробега Татьяна Овчинникова.



### Средний возраст активного автопарка в России

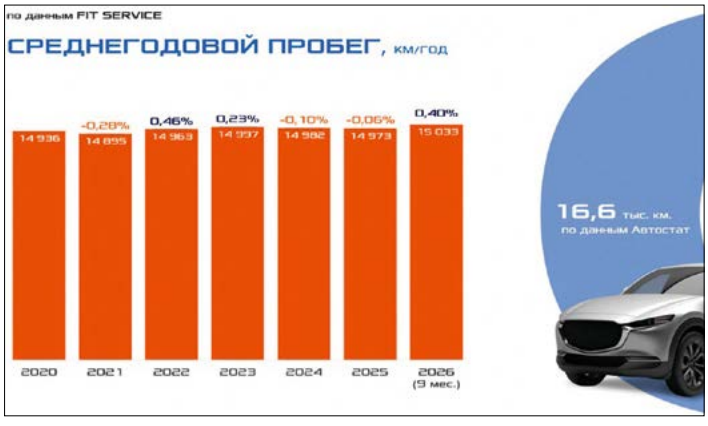
Возраст обслуживаемого сетью FIT Service автопарка, по данным ее специалистов, в последнее время увеличивается. В 2026 году средний возраст автомобилей, приезжающих на СТО сети, составил 12,8 года против 12,1 года в 2025-м. За год рост был невелик, но за минувшие шесть лет показатель увеличился на 1,7 года.

При этом эксперты сети отмечают, что самые возрастные автомобили занимают наибольшую долю в структуре машинозаездов в FIT Service. Так, в 2026-м в ней преобладали машины, выпущенные 10–19 лет назад (доля — 53%). Еще 14% обращений на сервис пришлось на автомобили старше 20 лет. Машины 6–9 лет заняли 19% в общем числе машинозаездов, по 7% составили доли автомобилей возрастом 4–5 лет и до 3 лет.

Владельцам «возрастных» машин эксперты сети рекомендуют не ограничиваться в ходе визита на СТО стандартной заменой масла и расходников. Важны также регулярные проверки основных узлов и агрегатов, включая ходовую часть, тормоза, систему рулевого управления и т. д.

«Регулярная профилактика не отменяет возрастной износ, но позволяет управлять его последствиями. Чем раньше выявлена неисправность, тем выше вероятность устранить ее точечно, а не менять несколько связанных узлов одновременно», — отметил технический директор сети FIT Service Никита Родионов.






### Каков итог?

Судя по результатам исследований сети FIT Service, на отрасль послепродажного обслуживания легковых автомобилей в России в обозримой перспективе продолжат влиять два разнонаправленных фактора.

Первый — стагнация на рынке новых автомобилей и, как следствие, более медленное пополнение активного автопарка. Второй фактор — старение этого парка, которое не остановится при нынешней динамике продаж на первичном авторынке.

То есть сама потребность в техобслуживании и ремонте машин будет увеличиваться, однако все бóльшим спросом начнут пользоваться не плановые работы, а все более сложный ремонт основных узлов и агрегатов. Какая из тенденций возобладает, станет ясно уже в ближайшее время. Но, как говорил один известный финансист, это был бы не рынок, если бы на нем нельзя было заработать в любом случае.

# Отток клиентов и убыточная гарантия




**Что происходило на дилерских СТО в 2026 году**



Станислав Мартинкевич

**Дилерский центр традиционно состоит из двух частей: шоурума с новыми автомобилями и сервисной зоны, которая обслуживает купленные машины. В первой бывали почти все, а вот с закулисными реалиями официальной СТО знакомы немногие. Директор по сервису петербургского мультибрендового дилерского центра «Автополе» Денис Герасимов рассказал о нюансах обслуживания гарантийных китайских автомобилей, с ностальгией вспомнив времена ремонта машин мировых брендов.**

## Китайские машины вытеснили почти всех

Из 21,5 тыс. заездов на СТО дилерского центра «Автополе» 86% — китайские автомобили и, соответственно, 14% — все остальные марки. Именно такое распределение на конец 2026 года прогнозируется руководством сервиса. И это неудивительно: последние купленные новыми в 2022 году автомобили мировых автоконцернов в 2026 году полностью выкатали гарантию и за редким исключением покинули официальные сервисы.

«В 2022 году у нас было два варианта развития: переключаться на китайские бренды или заниматься параллельным импортом. Выбрали первый вариант. Так что к сегодняшнему дню наблюдаем монополизацию китайских марок на сервисе», — рассказывает Денис Герасимов.

Однако, по словам эксперта, работа с новыми партнерами оказалась крайне непростой, да и общеэкономическая ситуация не добавляет оптимизма. Дело в том, что до половины покупателей китайских автомобилей покидают официальный сервис сразу же после окончания гарантии. В 2026 году это все, кто покупал машину в конце 2023-го и в 2024 году, — в пик продаж автомобилей в послекризисный период, когда было продано под 2 млн машин.

*Клиенты не любят ездить на сервис даже в рамках бесплатных отзывных кампаний. Основное желание — чтобы все работы производились во время ежегодного ТО*



«Мы ждем огромный отток клиентов из-за низких продаж в 2025 и 2026 годах», — констатирует директор по сервису ДЦ «Автополе».

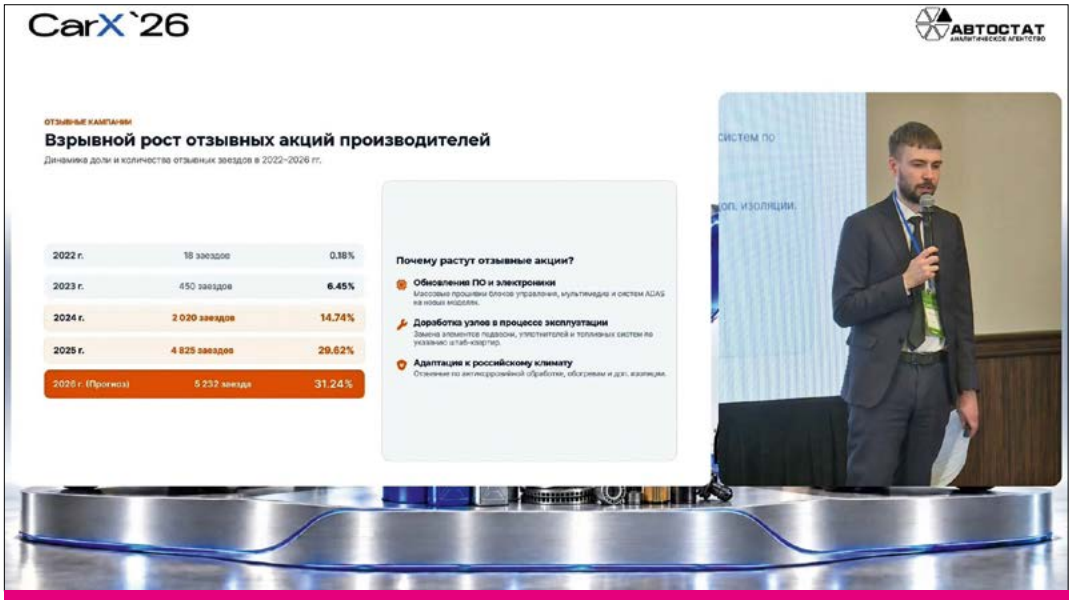
## Клиенты и СТО — заложники китайской гарантии

Ключевой проблемой для дилерской СТО оказалась гарантия на китайские автомобили. Специалисты сервиса, привыкшие работать с марками мировых брендов, где все процессы были давно отлажены, столкнулись с отсутствием таковых у китайских компаний.

Фактически российские дилеры стали тренерами китайских специалистов по передаче мировых стандартов обслуживания, а покупатели китайских машин — тест-испытателями по выявлению неисправностей. По словам директора по сервису ДЦ «Автополе», на старте сотрудничества в 2022 году количество отзывных кампаний составляло мизер: 0,18%. За четыре года этот показатель вырос в 170 раз (!) — до 31,24%.

Китайские машины дилеры вместе с клиентами доделывали прямо по ходу ввода их на рынок. В первую очередь это коснулось перепрошивки всевозможных блоков управления, исправления «косяков» мультимедийной системы и прочей электроники. К российским реалиям и климату оказались не готовы резинотехнические изделия, в первую очередь в подвеске, а также коррозийная стойкость.

Фото: Станислав Мартинкевич и ДЦ «Автополе»




В результате количество гарантийных и отзывных заездов на сервис в ДЦ «Автополе» увеличилось до 44%, то есть почти до половины всей работы на сервисе. Что это означает для станции? Убытки!

Дело в том, что гарантийные и отзывные работы дилер проводит по себестоимости расчетов с дистрибьютором, так же как и оформляет установленные запчасти. С последними тоже все непросто: если у мировых брендов гарантийные запчасти оплачивались по системе отсрочки платежа, то китайские выкупаются депозитами через дистрибьютеров, а деньги за них дилер ждет по два месяца.

При этом гарантийные машины занимают на СТО половину подъемников в ущерб автомобилям, приехавшим на обычный ремонт, и время механиков и кладовщиков, которым нужно платить зарплату отнюдь не по себестоимости. В результате гарантийные заезды китайских машин приносят дилеру одни убытки. Но отказаться от них невозможно, поскольку возникает многомилионный риск возврата автомобиля. Закон в этом случае всегда на стороне клиента.

## Кадровый голод

Еще одна проблема, которая, по словам Дениса Герасимова, мешает развиваться, — кадровый голод. Самая востребованная на дилерском СТО должность — диагност. Увы, конвейерная работа с регулярным перегрузом ввиду огромного количества одних и тех же гарантийных обращений, заставляет сотрудников с огромным багажом знаний уходить в независимые сервисы, где такого потока пока еще нет. Хорошие диагносты, заставшие выход новых китайских марок на российский рынок и прошедшие вместе с ними два-три года отзывных кампаний, сегодня на вес золота.

«Стандартная процедура, если нет специализирующегося на конкретных авто диагноста, — выдача списка потенциальных неисправностей, которые проверяются одна за другой, исходя из наибольшей вероятности. Так по цепочке находим причину проблемы. Однако если говорить в целом, то по китайским автомобилям еще слишком мало собранной информации», — рассказывает директор дилерской СТО.

*Эксперты ДЦ «Автополе» приводят в пример Geely. Гарантийная политика и надежность автомобилей бренда — одни из немногих, сравнимых с мировыми автокомпаниями*

*Проблему предоставления НСТО технической документации на новые китайские автомобили в ДЦ «Автополе» считают преувеличенной. По словам Дениса Герасимова, даже та документация, к которой есть доступ у дилеров, оставляет желать лучшего. А иногда ее нет вовсе, так что предоставлять просто нечего*

## ИИ и перспективы развития

Главная стратегия, к которой склоняется ДЦ «Автополе», — организация отдельного гарантийного сервиса внутри компании, с отдельными сотрудниками и собственной экономикой. Это позволит развести потоки гарантийных и коммерческих клиентов, минимизировать риски, пересчитать и оптимизировать затраты.

Еще одно ноу-хау — диагностика с помощью искусственного интеллекта. Поскольку большое количество гарантийных обращений относится к сфере цифровизации, автоматизация процесса — логичный способ определения проблем. Само собой, в компании надеются, что внедрение ИИ позволит решить проблему кадрового голода и, конечно, сократить затраты зарплатного фонда.

Ну и третье направление работы — удержание клиентов после окончания гарантии. По словам эксперта дилерского центра, с постгарантийными машинами у сервиса возможностей заработать гораздо больше, чем с гарантийными.



## В «Москвиче» новый директор по маркетингу и связям с общественностью




**Елена Кравец назначена директором по маркетингу и связям с общественностью московского автомобильного завода «Москвич». Она приступила к исполнению обязанностей 26 октября 2026 года.**

Руководитель направления будет отвечать за формирование и реализацию маркетинговой и коммуникационной стратегий бренда, продвижение модельного ряда, развитие цифровых каналов и взаимодействие со СМИ. В числе ключевых направлений работы также развитие клиентского опыта и укрепление позиций бренда на автомобильном рынке.

«Сегодня автомобильный рынок требует от производителей не только конкурентоспособного продукта, но и четкого понимания потребностей покупателей. Для меня важно выстроить системную работу, в которой продуктовая стратегия, маркетинг, коммуникации и клиентский опыт дополняют друг друга. Наша задача — последовательно развивать бренд «Москвич», повышать его узнаваемость и формировать долгосрочное доверие клиентов», — отметила Елена Кравец.

Назначение направлено на развитие маркетинговых коммуникаций бренда «Москвич», укрепление позиционирования бренда и повышение эффективности взаимодействия с клиентами.

Елена Кравец известна в автомобильном мире по работе в российских представительствах ведущих автомобильных концернов, таких как Jaguar Land Rover, BMW и Stellantis ■

## Холдинг «Кордиант» сменил руководителя завода Gislaved в Калуге



**Со 2 ноября 2026 года пост директора завода Gislaved в Калуге занимает Алексей Шульгин, ранее занимавший позицию директора по производству завода Gislaved (бывшее предприятие Bridgestone) в Ульяновске.**

«С 30 октября 2026 года нашу калужскую производственную площадку возглавляет Алексей Шульгин, обладающий широкими компетенциями в области управления производственными процессами. Уверен, его знания и навыки позволят оптимизировать производственную эффективность и обеспечить устойчивое развитие предприятия», — рассказал генеральный директор холдинга «Кордиант» Дмитрий Горбачев.

Помимо руководства производственным предприятием, Алексей Шульгин будет курировать работу ООО «Автокомпоненты Калуга», также входящего в кластер автокомпонентов холдинга «Кордиант». Предприятие производит трубки для систем кондиционирования и тормозных систем.

«Предприятия Gislaved в Калуге и „Автокомпоненты Калуга“ — преемники крупных зарубежных производителей. Наша задача — сохранить их технологическое наследие, повысить производственную эффективность и укрепить социальную и экономическую значимость площадок для региона. Уверен, что вместе с коллективом завода мы сможем достичь всех этих целей», — прокомментировал свое повышение Алексей Шульгин ■



AGR
AUTOMOTIVE GROUP

Оригинальные масла и технические жидкости

# Точность Качество Стандарт




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

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

agr-parts.auto

# 2026-й стал годом вызовов

Роман Ерошин, «Амтел»






**За последний год рынок автокомпонентов заметно трансформировался. Новые марки и модели, смещение спроса, изменение представленности привычных брендов — все это требует от дистрибьюторов принятия быстрых и зачастую нетривиальных решений. О том, как текущая ситуация отразилась на работе компании «Амтел», рассказал ее коммерческий директор Роман Ерошин.**

**Роман, какой была прошедшая часть 2026 года для «Амтел»?**

— Нынешний год стал годом вызовов и оперативных решений. Появились новые марки и модели автомобилей, спрос изменился. Мы пересмотрели портфель брендов и ассортимент СТМ, чтобы сфокусироваться на востребованных направлениях и сохранить базу для развития.




**Что сильнее всего влияет сегодня на ассортимент?**

— Изменения автопарка и структуры спроса. На рынке больше новых моделей, в том числе китайских, меняется представленность привычных марок. Широкая матрица сама по себе перестала быть преимуществом. Необходимо понимать, какие позиции реально нужны рынку и насколько эффективно их поддерживать.

**Как это отразилось на собственных торговых марках компании?**

— СТМ перестали быть безусловным плюсом. От собственной марки ждут не только конкурентной цены, но и понятного качества, стабильных поставок и гарантий. Мы пересмотрели матрицы нескольких брендов. В Metaco мы расширили направления фильтров

Фото: журнал «Движок», пресс-служба «Амтел»




и тормозной системы, а также ассортимент для китайских автомобилей. В TopCover — актуализировали товарную матрицу под спрос: для старого парка сократили номенклатуру с 6 тыс. с лишним до 4 тыс. с небольшим SKU. Сейчас пересматриваем предложение для нового парка, включая китайские автомобили, с учетом категорий A, B и востребованных позиций категории C. При этом сохраняем широкий ассортимент — от расходников и деталей тормозной системы до компонентов электрики, пневматики, кузовных деталей и элементов подвески.

**Что происходит сегодня с премиальным сегментом?**

— Европейские бренды представлены на рынке в меньших объемах, оригинальные запчасти не всегда доступны через параллельный импорт, новых премиальных марок немного. Спрос на качественные компоненты сохраняется. В этом году мы обновили линейку Metaco Premium — добавили более 130 артикулов для современных европейских, японских, китайских и других марок. В следующем году планируем дальнейшее расширение.

**Как выстраивается работа в области качества продукции?**

— Мы усилили контроль над заводами-производителями. Схема изменена целиком — от выбора завода до новых точек контроля. Производитель проходит самоаудит, затем специалисты проводят аудит на производстве — проверяют документы, процессы, сырье, оборудование и готовые образцы. После выбора поставщика работа продолжается, результаты поставок учитываются при дальнейшей оценке. Ежегодно мы изучаем более 200 производителей. В этом году бренд Metaco получил две награды в рамках церемонии награждения премии вашего журнала, что, безусловно, свидетельствует о том, что работу над качеством мы ведем успешно.

**Как вы контролируете качество после первичного отбора поставщика?**

— Контроль не заканчивается после отбора. С этого года дополнительно проводим независимую предпоставочную инспекцию: проверяем партии на складе или на заводе, оцениваем геометрию, внешний вид, маркировку, упаковку и функциональные характеристики. Выборка — не менее 20% партии, результаты фиксируются в фото- и видеоотчете. Поставщики проходят регулярный мониторинг качества продукции, надежности поставок, закупочной дисциплины, потенциала развития. По результатам определяем частоту и глубину контроля.

Все это позволило нам расширить гарантию на две СТМ. С 1 августа на основные автокомпоненты Metaco действует гарантия 2 года или 60 тыс. км. Для TopCover срок гарантии — 24 месяца, лимит пробега увеличен до 150 тыс. км. Для отдельных категорий действуют специальные условия.

**Насколько важен диалог с другими участниками отрасли?**

— В нестабильной ситуации обмен информацией с поставщиками, клиентами и сервисными станциями критичен. «Амтел» поддерживает интересы СТО совместно с Союзом автосервисов, кооперируется с поставщиками в рамках АВТОКОМ. Это позволяет понимать задачи разных участников рынка и искать совместные решения. Регулярно участвуем в выставках MIMS, «ИнтерАвтоМеханика» — отраслевые мероприятия помогают сверить собственные решения с рынком и определить дальнейшие направления.

**Что будет главным направлением работы в следующем году?**

— В Metaco мы продолжим развивать легковой ассортимент, в том числе для китайских автомобилей, и расширять премиальную линейку. По TopCover — работать с обновленной матрицей и концентрироваться на востребованных позициях. Параллельно мы модернизируем сервис, ПВЗ, упрощаем процесс заказа. Работа с качеством продолжится независимо от изменений ассортимента — это постоянный процесс, который приходится корректировать.






# Максим Соколов: «АвтоВАЗ создает миллион рабочих мест»

**23 октября 2026 года на пленарном заседании «Координаты-2030» выставки-форума «Российский промышленник», прошедшем под руководством министра промышленности и торговли России Антона Алиханова, глава АвтоВАЗа Максим Соколов рассказал о развитии предприятия и его последних достижениях.**

Руководитель российского автогиганта подчеркнул, что государственная компания «АвтоВАЗ» ориентирована в первую очередь на достижение национальных целей. Одна из них — создание высокотехнологичных рабочих мест. «С учетом смежных отраслей АвтоВАЗ сегодня создает миллион рабочих мест», — подтвердил Максим Соколов.

Речь идет о пуле поставщиков и партнеров АвтоВАЗа, задействованных в создании автомобилей. Ранее глава автогиганта говорил о 500 компаниях, которые непосредственно осуществляют поставки деталей



*АвтоВАЗ подписал соглашение с ЛЭТИ о подготовке кадров для предприятия*

## Садимся за руль Lada Azimut




Собственно, сам отечественный кроссовер АвтоВАЗ также привез в Петербург на выставку «Российский промышленник». Корреспонденты журнала «Движок» воспользовались возможностью «вживую» ознакомиться с главной новинкой года.

Начнем с хорошего: даже в военном зеленом цвете машина смотрится свежо и нарядно, вызывая интерес у всех проходящих мимо вне зависимости от того, простые это посетители выставки или профильные эксперты отрасли.

Отдельного упоминания стоит компоновка кузова. Azimut, как известно, построен на удлиненной (+40 мм) платформе Lada Vesta, но при этом короче нее: длина — чуть больше 4,4 метра. То есть колеса кроссовера расставлены как бы по краям кузова, что обеспечивает больше места внутри.

*Lada Azimut достаточно высокий: 1838 мм. Заявленный клиренс 208 мм похож на правду. По периметру не пожалели защитного пластика, что благо. А вот колеса с низкопрофильными шинами Pirelli размером 235/45 R18 — из излишеств: комплект хорошей зимней резины будет стоить около 100 тыс. рублей*

Предположения оправдались: простор — первое, что ощущается в салоне кроссовера. Второе — совершенно новый уровень интерьера, не характерный ранее для продукции АвтоВАЗа. Светлый кожаный салон, конечно, не практичен, но выглядит реально дорого. Водительское кресло — на электроприводах! Перед глазами — новомодная приборка с двумя экранами, причем щиток приборов — под козырьком и очень контрастный, так что читаемость отличная.

Над головой — люк в полкрыши. Под руками — беспроводная зарядка, не считая USB-портов. Обращает на себя внимание шайба выбора режимов движения — их шесть. Нечто подобное мы помним по французской системе Grip Control, которая подстраивала на Peugeot и Citroen ездовую электронику.

Управление двухзонным климатом — последнее, что осталось от Renault. Кроме того, АвтоВАЗ не стал идти за последними тенденциями и оставил под экраном аналоговые клавиши.

*Медиасистема Lada Azimut полностью новая, разработанная совместно со Сбером, поэтому в меню зашиты — его сервисы: ГигаЧат, Сбер ID, СберМобайл и другие. Навигация от 2ГИС может работать автономно, без подключения к интернету. Камеры кругового обзора — как в лучших домах*



Фото: журнал «Движок», Правительство Санкт-Петербурга

на конвейер Lada, а также о полутора тысячах субподрядчиков.

Еще одно направление работы — взаимодействие с ведущими вузами России, в том числе петербургскими. По словам Максима Соколова, АвтоВАЗ плотно взаимодействует с Санкт-Петербургским политехническим университетом Петра Великого, Академией Штиглица, а также Санкт-Петербургским государственным электротехническим университетом «ЛЭТИ», с которым было подписано согла-






**Министр промышленности и торговли России Антон Алиханов подчеркнул, что автопром сегодня является главной отраслью по внедрению промышленных роботов на производстве, при этом АвтоВАЗ является лидером по этому направлению: уровень автоматизации — 400 роботов на каждые 10 тыс. сотрудников. Единственный нюанс: практически все эти роботы — импортные**

шение о сотрудничестве во время проведения форума.

ЛЭТИ станет еще одной базой для подготовки сотрудников, необходимых для работы на автопредприятии, в том числе в рамках целевого набора. Кроме того, этот петербургский университет планирует вести НИОКР и разрабатывать технологии под задачи АвтоВАЗа.

Рассказал Максим Соколов и о новинках компании. По его словам, Lada Iskra занимает шестую строчку продаж с момента их старта, что является хорошим результатом.

Основные силы предприятия сейчас сосредоточены на запуске продаж главной новики Lada — кроссовера Azimut, который должен составить конкуренцию китайским моделям, заполонившим российский авторынок, и появиться в автосалонах до конца 2026 года.

Порадовал и задний «диван». Здесь, опять же, просторно. Угла спинки хватает, чтобы сесть комфортно. Есть подлокотник, подогрев и пара зарядных портов.

### Три ложки дегтя

Несмотря на беспрецедентный для Lada уровень кроссовера Azimut, для критики есть место. Интерьеру не хватает иномарочного лоска и внимания к мелочам — все немножко кондовое. Если китайцы уже научились делать между пластиковыми панелями ровные миллиметровые стыки и швы, то на АвтоВАЗе — еще нет. Сам пластик — из недорогих. За дефлекторами обдува насквозь видны все внутренности воздуховодов. Ну и так далее. Пока по тактильным ощущениям



*Багажник — отличный! В заявленные 508 литров веришь. Только надо иметь в виду, что в подполье три уровня — с органайзерами и нишей с запаской. Отдельный респект — за возможность сложить сиденья из багажника, 12-вольтовую розетку и электропривод двери*

Azimut все-таки уступает азиатским конкурентам.

Нет и не будет на кроссовере полного привода. Этот факт был известен изначально: платформа «Весты» не подразумевала всех ведущих колес. Недостаток про-




стительный ввиду популярности монопривodных паркетников.

А вот силовая гамма, увы, потенциально сильно уступает китайским конкурентам. У Lada Azimut два атмосферных двигателя — базовый 1.6 на 120 л. с. и пока топовый 1.8 на 132 л. с. И это намного меньше, чем у большинства китайских конкурентов, которые поголовно перешли на турбомоторы мощностью от 150 сил и выше.

Понятно, что у АвтоВАЗа, который готовился полностью перейти на агрегаты концерна Renault-Nissan, просто не было мотивации заниматься разработкой новых двигателей. В экстренном порядке для кроссовера готовится мотор с турбонаддувом, но проблема в том, что он будет флагманским, то есть менее конкурентным.

### Все решит цена

Эксперты, включая главу Ростеха — главного технологического партнера АвтоВАЗа, сходятся во мнении, что Lada Azimut будет стоить от 2 млн рублей. Но это за базовую версию с механической коробкой передач, которая сегодня все менее привлекательна. Автоматическая трансмиссия в виде китайского вариатора сразу же подразумевает более мощный 1,8-литровый мотор и более дорогую комплектацию, а значит, и цену под 2,5 млн рублей, которая может испортить потенциальный спрос на очень интересную и, главное, действительно отечественную машину.

# «Честный знак» для запчастей

*По словам представителей компании Amtel, один из главных выгодоприобретателей маркировки «Честный знак» — компания «1С», которая предоставляет основное ПО для этой системы*




## Защита потребителя или негласный налог на автобизнес?

**С 1 марта 2027 года сертификация товаров «Честный знак» станет обязательной для участников рынка автокомпонентов. Дискуссия о необходимости внедрения подобной системы идет давно. Самый главный вопрос: насколько после ее внедрения подорожают запчасти? Об этом и не только на профильной сессии конференции «Автостата» рассказали представители дистрибьюторов запчастей и независимых СТО.**

### Копеечная маркировка и миллионные затраты

Первым товаром из автомобильного мира, на котором отрабатывалась система «Честный знак», были автомобильные шины. По словам Алексея Сырова, руководителя отдела продаж дистрибьютора запчастей Amtel, эта группа товаров не была показательной, поскольку затрагивала достаточно узкий сегмент, которым занимаются конкретно производители, поставщики и продавцы шин.

Намного больший охват получила ситуация с маркировкой масел и других технологических жидкостей. Компания «Амтел» сравнила маркировку одного контейнера импортного масла с 4,5 тыс. канистр в России и Китае. Разница оказалась более чем двукратная — и, увы, не в пользу отечественного партнера. Оказалось, что у нас стоимость маркировки «под ключ» включает в себя также аренду склада, разгрузку контейнера и, собственно, работу по маркировке. В результате стоимость существенно зависит от того, кто эту работу выполняет и есть ли у него для этого все необходимое.

Сама маркировка при этом в прямом смысле копеечная: около 60 копеек за единицу продукции. Причем именно этой суммой зачастую оперируют сторонники внедрения системы «Честный знак». Однако непосредственные участники рынка говорят, что это только вершина айсберга, поскольку внедрение системы включает процесс физической оклейки, траты на оборудование и расходные материалы, расходы на соответствующее программное обеспечение, наем и дообучение персонала, в том числе IT-специалистов. Итоговая стоимость в пересчете на единицу продукции с 60 копеек вырастает до 40 рублей, или почти в 70 раз!

Представитель Amtel рассказал, что компании удалось сократить затраты сначала до 22 рублей, а затем и до 3 рублей, но при значительных инвестициях. «На нашем складе в среднем где-то 1,4 млн единиц товара на общую сумму около 30 млн рублей. Маркировка такого объема обходится не менее чем

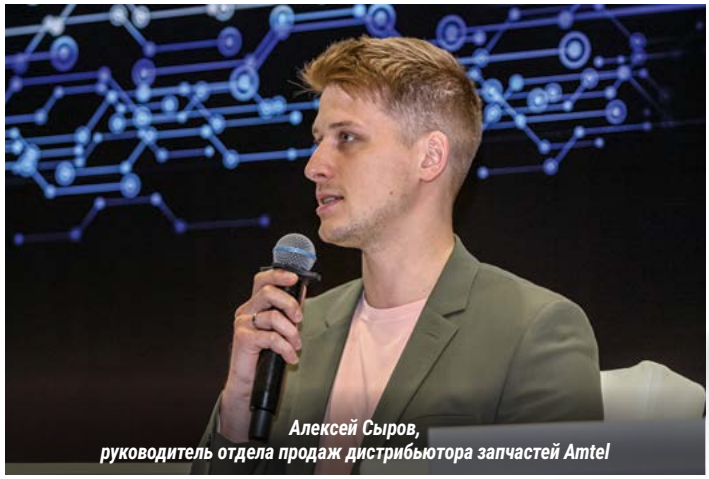

*Алексей Сыров, руководитель отдела продаж дистрибьютора запчастей Amtel*

Фото: компания Amtel, ChatGPT

**«Честный знак»** — это государственная система цифровой маркировки и отслеживания товаров, каждой единице которого присваивается уникальный защищенный код Data Matrix. В нем шифруются все необходимые данные, которые может прочитать в том числе и потребитель с помощью приложения.

Участники торгового оборота — от производителя до конечного продавца — обязаны вести всю историю товара в единой системе от момента его создания или пересечения границы Российской Федерации и до вывода из оборота.

Система «Честный знак» введена для борьбы с контрафактом и некачественной продукцией, уклонением от уплаты налогов, а также защиты прав потребителей.

Список товаров, входящих в систему «Честный знак», постоянно пополняется.

Аналоги системы «Честный знак» в той или иной форме сегодня используются почти во всех экономически развитых странах.







в 4 млн рублей. Пока единственный плюс, который мы видим, — создание новых рабочих мест», — подытожил Алексей Сыров.

### Ответственное хранение пока неактуально

Еще один негативный фактор «Честного знака», который может повлиять на рынок автокомпонентов, — невозможность использования такого инструмента взаимодействия дистрибьютера и продавца запчастей, как ответственное хранение. Дело в том, что система «Честный знак» вместе с физическим перемещением товара от одного юрлица к другому подразумевает и переход прав владения им, а в реальности так сделать не всегда возможно. Например, если товар передается на реализацию, то переход прав собственности, а значит, и расчеты между поставщиком и продавцом осуществляются уже после его продажи конечному потребителю.

В случае договоренности об ответственном хранении продавец, на чьем складе находится товар, должен сразу передавать данные, что товар перешел в его ведение, а де-факто это не так. То есть на текущий момент система «Честный знак» упраздняет одну из форм организации реализации товара, разрешенной законами РФ. По словам представителя дистрибьютера, создана рабочая группа, которая пытается к марту 2027 года пересмотреть этот момент, чтобы система ответственного хранения корректно работала с маркированным товаром.

*Сеть СТО «Реактор» — это 28 филиалов, около 1000 сотрудников и 14 тыс. ежемесячно обслуживаемых автомобилей*

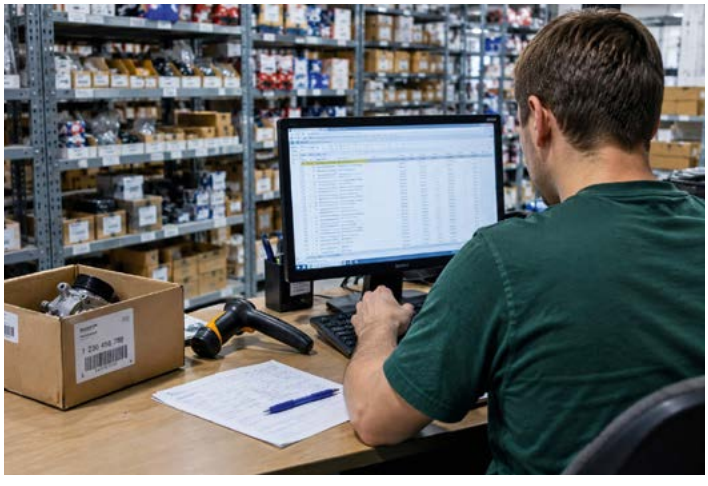
### Каждую компанию заставляют создать новое подразделение

Гораздо категоричнее высказался о внедрении системы «Честный знак» руководитель управляющей компании сети НСТО «Реактор» Илья Николин.

По его словам, система «Честный знак», которая подается как просто маленькая наклейка, в реальности представляет собой создание целого отдела или небольшой дочерней компании. «Во-первых, прежде чем создать необходимую наклейку, в специальной системе нужно создать карточку товара. У нашей номенклатуры, например, таких карточек 16 600 единиц. У одного человека при восьмичасовом рабочем дне только на эту работу уйдет год. Непосредственно распечатка и нанесение наклейки на такое количество товаров — это еще три месяца», — рассказал Илья Николин.

*По расчетам НСТО «Реактор», затраты только на ПО и оборудование, которое наносит маркировки, составляет порядка 250 тыс. рублей*

Работа в системе «Честный знак» подразумевает оприходование товаров, взаимодействие с поставщиком и ведение соответствующего документооборота. Малейший простой или ошибка на любом этапе — и все нужно будет начинать сначала. «Каждую баночку, каждую свечку нужно достать, отсканировать штрихкод, внести в 1С, сопоставить с электронным документом, который вам прислал поставщик, передать эту информацию в «Честный знак», затем все это сверить, найти расхождения, добиться от поставщика обратной связи. Даже если абсолютно все будет верно, такая работа занимает два-три дня на каждую поставку, а если где-то ошибка — то и неделю!» — добавил руководитель сети НСТО.



Эксперт отмечает, что система «Честный знак» пока далека от совершенства. Номера регистрации приходят позже самого товара. Еще хуже — когда приходят, но не соответствуют ему. Не введены в оборот, зарегистрированы не на тех юрлиц. Сбоит программное обеспечение, не работают сканеры, не грузится интернет — это самые частые ошибки системы, из-за которых работа склада порой простаивает неделями. Все это — потеря денег, невыданные запчасти, задержки в обслуживании автомобилей.

Участники рынка говорят, что для отладки работы в системе «Честный знак» приходится фактически содержать дополнительный отдел сотрудников. С учетом этих расходов реальная стоимость одной маркировки — 40 рублей минимум. Для дорогостоящих компонентов такая прибавка к цене единицы товара действительно несущественна, но в автоиндустрии огромное количество деталей стоимостью 100–150 рублей. В этом случае удорожание составит сразу 25–50%!

Сомневаются эксперты отрасли и в главной функции системы «Честный знак» — защите потребителей от некачественного и контрафактного товара. По их мнению, если все документы оформлены правильно, завезти из того же Китая и зарегистрировать в «Честном знаке» можно товар любого качества.

# Новинки мирового автопрома



Mercedes представил электрокроссовер AMG GT SUV, разработанный к 140-летию компании. Топ-версия GT 63 с тремя электромоторами развивает пиковую мощность 860 кВт (1169 л. с.) ■



Acura готовит к премьере новый внедорожник, кроссовер RDX IV поколения, новый 8-местный кроссовер и гибридную силовую установку с двигателем V6 ■



Кроссовер Skoda Kodiaq обзавелся новой комплектацией Laurin & Klement, а также подзаряжаемой от сети гибридной силовой установкой мощностью 200 кВт (272 л. с.) ■



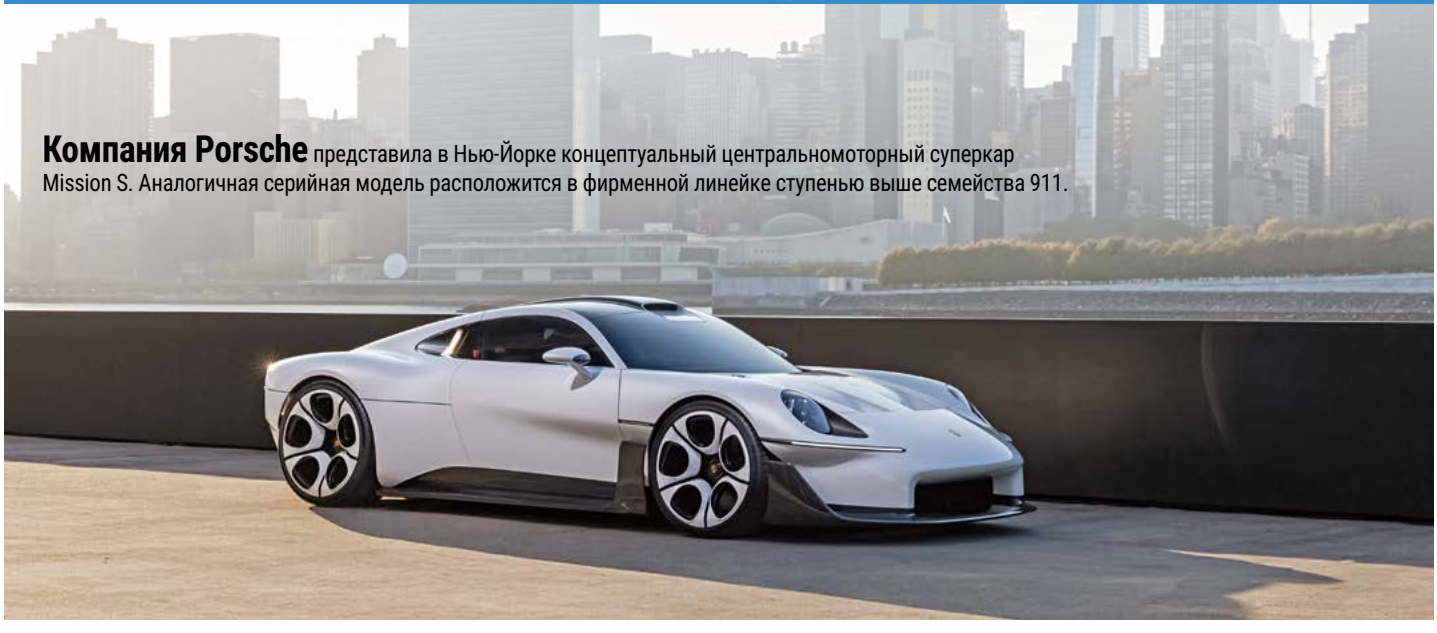
Volkswagen начал принимать заказы на электрокроссовер ID. Cross с батареей емкостью 37 кВт·ч. Новинка доступна в двух версиях мощностью 85 и 99 кВт (116 и 135 л. с.) по цене от 27 995 евро (около 2,5 млн рублей) ■



Nissan выпустил спецверсию кроссовера Pathfinder в честь 40-летия модели. Его отделка отсылает к оригиналу 1987 года: двухцветный салон из черной и бордовой кожи, красные акценты снаружи. Стартовая цена — 39 990 долларов (около 3,23 млн рублей) ■



Lexus представил в США большой кроссовер TX 2027 модельного года. Автомобиль доступен в двух версиях — бензиновой TX 350 и гибридной TX 500h по цене от 58 890 долларов (4,77 млн рублей) ■



**Компания Porsche** представила в Нью-Йорке концептуальный центральномоторный суперкар Mission S. Аналогичная серийная модель расположится в фирменной линейке ступенью выше семейства 911.

## Volga запустила продажи обновленного кроссовера K40



**Рестайлинговый кроссовер Volga K40 получил новый салон с 15,4-дюймовым экраном и расширенный набор электронных ассистентов водителя. Цены на новинку начинаются с отметки 2,76 млн рублей.**

Как сообщает пресс-служба бренда, обновленный K40 оснащается двумя турбированными двигателями. Базовый, объемом 1,5 литра и мощностью 147 л. с., агрегатируется с 7-ступенчатым «роботом» и доступен только в сочетании с передним приводом. Более мощный (2,0 литра, 200 л. с.) работает в паре с 8-ступенчатым «автоматом»; трансмиссия — полноприводная.

В салоне рестайлингового кроссовера установлена новая передняя панель и центральный дисплей на 15,4 дюйма. Мультимедиа поддерживает карты «Яндекса», музыку и видео от VK, сервис «Дзен» и функцию голосового ассистента. Через мобильное приложение можно дистанционно запустить двигатель, настроить «климат» и найти машину на парковке.

Среди новых ассистентов — контроль слепых зон и помощь при перестроении. Двери имеют защиту от столкновения при открывании, а при движении задним ходом система предупреждает о помехах и тормозит перед препятствием. На панели появились четыре физические клавиши — для вентилятора, «климата», обогрева лобового стекла и «аварийки».

В базовой версии «Стандарт» (от 2 759 000 рублей) есть климат-контроль, обогрев передних кресел, шесть подушек безопасности, круиз-контроль, камера заднего вида и задние парктроники. В автомобилях топовой комплектации «Премиум» (от 3 809 000 рублей) — проекционный дисплей, система кругового обзора, вентиляция передних кресел, память настроек кресла водителя, панорамная крыша с люком, атмосферная подсветка, двухцветная окраска кузова и 20-дюймовые колесные диски.

Сборка Volga K40 организована в Нижнем Новгороде. Гарантия на автомобиль — 5 лет или 150 тыс. км пробега. К дилерам первые машины поступили в конце октября нынешнего года ■

## Пятиместный Voyah Taishan приедет в Россию до конца 2026 года

**Пятиместный Voyah Taishan получил увеличенный багажник и сохранил гибридную силовую установку мощностью 517 л. с.**

Как сообщает пресс-служба бренда, отказ от третьего ряда сидений позволил расширить багажное отделение, сохранив полноценный второй ряд. Спинки задних кресел складываются одним нажатием, а электропривод двери багажника упрощает погрузку.

В остальном пятиместная версия не отличается от шестиместной по технической части: та же гибридная силовая установка, пневмоподвеска с тремя камерами, подруливающая задняя ось и набор ассистентов.

В основе силовой установки — два электромотора, обеспечивающих работу системы полного привода. Их суммарная отдача составляет 517 л. с. при крутящем моменте 695 Нм. Запас хода достигает 1120 км, а на электротяге автомобиль способен проехать до 280 км. Батарея имеет емкость 62,5 кВт·ч, а бензиновый двигатель выполняет роль генератора.

Пятиместный Taishan выйдет на российский рынок до конца 2026 года. Комплектации, цены и сроки начала приема заказов будут объявлены позже. Шестиместная версия доступна для заказа с сентября 2026 года.

На все модели Voyah в России распространяется гарантия 5 лет или 100 тыс. км пробега, а также программа помощи на дороге ■





## Jeland рассекретил интерьер кроссовера C4

**Салон нового кроссовера Jeland C4 выполнен в фирменной стилистике «кибермеха»: в оформлении сочетаются строгая геометрия кокпита, световые акценты и цифровые интерфейсы.**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. Особый акцент в оформлении кроссовера — красная крышка кнопки запуска двигателя. По замыслу производителя, она подчеркивает характер автомобиля и превращает момент старта в запоминающийся ритуал.

В салоне C4 установлен 13,2-дюймовый центральный дисплей и беспроводная зарядка для гаджетов на 50 Вт. Предусмотрены 16 систем помощи водителю ADAS и система кругового обзора на 540 градусов.

Новый кроссовер, как заявляют в Jeland, скоро появится на дорогах России. По информации «Движка» от источника в дилерском сообществе, автомобиль поступит в продажу на нашем рынке в конце осени — начале зимы текущего года.

Внешность новинки будет выполнена в духе другого кроссовера, известного ранее как Omoda C4 ■

## Changan UNI-Z готовится к выходу на рынок РФ




**Компания Changan анонсировала скорый дебют в России городского купе-кроссовера UNI-Z, который получит турбированный двигатель BlueCore и расширенный «зимний пакет».**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. Новинка привлекает внимание купеобразным силуэтом с покатой крышей и раздвоенным спойлером.

Длина кроссовера составляет 4718 мм, ширина — 1880 мм, колесная база — 2780 мм; заявленный дорожный просвет — 179 мм. Багажник вмещает 638 литров поклажи, а при сложенных спинках сидений заднего ряда объем грузового отсека возрастает до 1425 литров. У части версий крышка багажника оснащена электроприводом с настраиваемой высотой подъема.

В движение UNI-Z приводит турбомотор NE1.5T семейства BlueCore объемом 1,5 литра, работающий на бензине АИ-92. Двигатель выдает 147 л. с. и 280 Нм, причем максимальная тяга доступна уже с 1500 об/мин.

В паре с мотором трудится 7-ступенчатая роботизированная коробка передач, привод — передний. Расход топлива в ездовом цикле CLTC заявлен на уровне 7,4 литра на 100 км.

В салоне главенствующее место занимает 14,6-дюймовый дисплей мультимедийной системы, поддерживающей беспроводные интерфейсы Apple CarPlay и Android Auto, навигацию, онлайн-сервисы и управление жестами. В зависимости от комплектации доступны панорамная крыша, вентиляция передних кресел, аудиосистема Sony с восемью динамиками и беспроводная зарядка смартфона.

Для российского климата UNI-Z уже в базовой версии получит обогрев руля, лобового стекла, передних сидений и подушек сидений заднего ряда, систему запуска двигателя с ключа и бачок омывателя на 5 литров.

Старт продаж нового Changan UNI-Z на российском рынке ожидается до конца текущего года ■




## Tenet T4L получит полный привод

**Бренд Tenet расширил линейку модификаций кроссовера T4L, добавив в нее полноприводную версию.**

Как сообщает пресс-служба бренда, полный привод работает в режиме реального времени: задняя ось подключается при пробуксовке передних колес, а крутящий момент перераспределяется между колесами автоматически. Подобная система «повышает устойчивость на мокром асфальте, снегу и грунте», заявляет производитель.

У полноприводной версии T4L появились дополнительные режимы «4x4», «Снег» и «Грязь» — всего их шесть вместе с традиционными «Эко», «Стандарт» и «Спорт».

Двигатель объемом 1,5 литра с турбонаддувом выдает 147 л. с. и 210 Нм. В паре с ним работает 7-ступенчатая роботизированная коробка DCT7, рассчитанная на крутящий момент до 300 Нм.

С мая по сентябрь 2026 года в России было продано 17 148 кроссоверов T4L, в сентябре — 4645. Модель вошла в тройку самых популярных SUV на нашем рынке по итогам 9 месяцев 2026 года.

Информация о комплектациях, ценах и сроках начала продаж полноприводного Tenet T4L на рынке РФ будет объявлена позже ■

## Li Auto объявила цены на кроссовер L8 в России

**Компания Li Auto представила в РФ пятиместный гибридный кроссовер L8 в комплектациях Ultra и Livis стоимостью от 10,39 млн и 11,69 млн рублей соответственно.**

Как сообщает пресс-служба официального дистрибьютора Li Auto в России, новый L8 оснащен силовой установкой типа REEV (Range Extended Electric Vehicle) третьего поколения с отдачей 571 л. с. и 710 Нм.

Батарея CATL емкостью 72,7 кВт·ч обеспечивает запас хода 353 км на электротяге и 1385 км суммарно по циклу WLTC. С места до «сотни» кроссовер разгоняется за 4,8 секунды.

В стандартное оснащение кроссовера входит электронное рулевое управление (Steer-by-Wire) и подруливающие задние колеса.

Версия Ultra получила пневмоподвеску Magic Carpet третьего поколения, а Livis — активную подвеску на 800-вольтовой архитектуре, два чипа MACH M100 общей производительностью 2560 TOPS и четыре лидара.

В салоне предусмотрены четыре кресла с режимом «невесомости» (Zero-Gravity), включая передние и крайние места второго ряда.

Гарантия на автомобиль составляет 3 года или 100 тыс. км, на тяговую батарею — 8 лет или 160 тыс. км ■



## Tank 500 встал на конвейер в России



**На предприятии «Автотор» в Калининградской области стартовало производство рамного внедорожника Tank 500 в бензиновой и гибридной версиях.**

Об этом сообщила пресс-служба GWM в России. Tank 500 стал второй моделью бренда, выпускаемой в России: с мая 2026 года там же, в Калининграде, собирают Tank 300.

С момента выхода модели на российский рынок в 2023 году продажи Tank 500 превысили 25 тыс. экземпляров, а в линейке бренда внедорожник занимает второе место по популярности.

Версия «Премиум» оснащена 3,0-литровым бензиновым V6 с двойным турбонаддувом мощностью 299 л.с. Исполнение «Оникс» получило V6 на 354 л.с. и дополнительный топливный бак на 53 литра, суммарный объем достигает 133 литров.

Семиместный «Сити Премиум» представляет собой гибрид, не требующий зарядки от сети. Подзаряжаемый гибрид «Техно Премиум» объединяет 2,0-литровый бензиновый двигатель и электромотор, обеспечивая запас хода на электротяге до 115 км и максимальную мощность 394 л.с.

Для модели предусмотрен «зимний пакет» с подогревом сидений, руля, лобового стекла, зеркал и форсунок омывателя. Внедорожники также получают усиленную антикоррозийную обработку кузова.

Каждый автомобиль, выпущенный на «Автоторе», проходит многоступенчатый контроль качества по стандартам GWM. На автомобили распространяется официальная гарантия и сервисная поддержка дилерской сети Tank, насчитывающей 69 центров в 50 городах России ■

## Hongqi вывел на домашний рынок рамный внедорожник

**Бренд Hongqi запустил продажи внедорожника G919 в Китае — автомобиль подешевел на 10 тыс. юаней относительно цен, объявленных на старте предпродаж 22 сентября.**

Как сообщает пресс-служба Hongqi, новый G919 теперь доступен в трех версиях: Four-Motor Tuojing по цене 349 980 юаней (свыше 4,2 млн рублей), Four-Motor Yujing — 389 980 юаней (свыше 4,7 млн рублей) и Limited Edition — 429 980 юаней (свыше 5,1 млн рублей).

В стандартное оснащение новинки входят четыре электромотора с векторным распределением тяги, три электронные блокировки дифференциалов, система помощи водителю Hongqi Sinan 5.0 Max, аудиосистема Dynaudio и встроенный холодильник.

G919 построен на рамном шасси. Габариты внедорожника — 5135 x 2050 x 1950 мм, колесная база — 2900 мм. Дорожный просвет составляет 220 мм, глубина преодолеваемого брода — 900 мм. Объем багажника — от 950 до 2120 литров.

Силовая установка автомобиля объединяет 2,0-литровый турбомотор и четыре электромотора. Суммарная отдача — 620 кВт и 1320 Нм, разгон с места до «сотни» занимает 4,5 секунды. Батарея емкостью 62,9 кВт·ч обеспечивает запас хода до 280 км на электротяге в ездовом цикле CLTC и до 1350 км — суммарно. Благодаря 800-вольтовой архитектуре зарядка с 30 до 80% занимает 12 минут; автомобиль может отдавать внешним устройствам до 6 кВт.

Каждый электромотор независимо управляет своим колесом: минимальный радиус разворота составляет 5,3 метра, с функцией Qixuan MAX — 2,5 метра. Пневмоподвеска с ходом 120 мм имеет пять уровней высоты; в режиме преодоления брода клиренс увеличивается до 290 мм ■





## Гибридный Avatr 07 стал доступен для заказа в России

**Дилеры начали принимать заказы на гибридный кроссовер Avatr 07, цена которого стартует с 6,6 млн рублей.**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. Модель предложена в трех комплектациях — 07_1, 07_3.1 и 07_3.2 — по цене 6,6, 6,9 и 7 млн рублей соответственно. Заказы на новинки принимаются с 26 октября 2026 года.

Автомобиль построен по последовательной гибридной схеме: бензиновый мотор объемом 1,5 литра не связан с колесами и работает генератором, а тягу обеспечивают электромоторы. Батарея CATL на 39,05 кВт·ч дает 207 км пробега на чистом электричестве; с учетом генератора общий запас хода по NEDC составляет 932 км. Мощность заднеприводной версии — 314 л.с., полноприводной — 502 л.с.; разгон до «сотни» занимает 5,5 секунды.

Интерьер включает 35,4-дюймовый экран, панорамную крышу с электрошторкой и подсветку. Топовые версии дополнены пневмоподвеской, креслами Nappa с массажем, оттоманками и режимом Zero-gravity, а также аудиосистемой Meridian с 25 динамиками. Во всех комплектациях есть адаптивный круиз, автоматическое торможение, камеры на 360 градусов и удаленная парковка.

Кроссовер получил ОТТС, систему ЭРА-ГЛОНАСС, российский e-SIM, обогрев лобового стекла, руля и обоих рядов сидений. До 5 декабря 2026 года действует пожизненная гарантия на тяговую батарею, электромоторы и контроллеры ■

# Changan UNI-S

ТЕСТ ДРАЙВ




## Очень полезный центнер, или Ищем смысл в полном приводе



**Вадим Аскаров**

**Марка Changan ворвалась на российский рынок так, словно именно от него зависело будущее компании. «Китайцы» и раньше присутствовали у нас, но именно после 2022 года модельный ряд бренда стал самым обширным: в нем есть и пикапы, и спортивные лифтбеки, и большие кроссоверы, и компактные автомобили. Тем удивительнее, что самой популярной моделью Changan в России уже несколько лет является отнюдь не самый доступный или самый уникальный автомобиль. Обычный кроссовер, играющий в самом «тесном» сегменте рынка, уже давно «тащит» продажи Changan в России. В чем его секрет? Это мы и выясняли, тем более что совсем недавно модель обновилась и получила полный привод. Вот и узнаем, чем так привлекателен для россиян Changan UNI-S.**

На первый взгляд, у бренда Changan в России есть очень интересные автомобили, которые реализуются в сегментах, где почти нет конкуренции, — вроде большого кроссовера CS95. Однако с момента своего появления в конце 2022 года под названием Changan CS55 кроссовер, который потом переименовали в UNI-S, возглавляет рейтинг продаж этой модели. И при том что есть и дешевый бюджетный седан Allsvin, и еще более компактный CS35, и более современный, но более доступный CS35 MAX, покупатель всеравно идет за UNI-S.

Уже более 80 тыс. россиян остановили свой выбор на этом кроссовере, что для кризисного рынка новых автомобилей в России очень хороший результат. Поэтому не удивительно, что к модернизации в «Чангане» решили подойти очень осторожно, чтобы не спугнуть российского потребителя, у которого от выбора китайских кроссоверов и без того рябит в глазах.




Главные изменения ожидаемо коснулись передней части автомобиля. По сути, это единственное, что поменялось, а все, что за лобовым стеклом, осталось прежним. Самое яркое нововведение — радиаторная решетка, которая теперь сделана в фирменной стилистке марки. Правда, пока что только модели семейства CS75 обзавелись подобной решеткой в России. Остальные изменения не так заметны, но они есть: новая «многоэтажная» оптика, новые крылья и новый капот.

Сзади все осталось по-прежнему: фонари объединены в общий блок, а бутафорские патрубки выпускной системы с заглушками все так же выглядят неуклюже. В остальном изменения косметические: новые диски на 18 дюймов и увеличенные зеркала. Размеры остались прежними: 4550 х 1868 х 1675 мм.

Фото: Роман Останин



*На центральной консоли — идеальное место с вентиляцией для беспроводной зарядки телефона*

А вот в массе автомобиль прибавил 100 кг (1625 кг), но это именно тот центнер, который точно не бывает лишним: именно столько весит система полного привода.

А вот где изменений хоть отбавляй — так это в интерьере. Он не просто обновился — он стал полностью новым. Если прежний салон был практически копией внутреннего пространства Changan UNI-K, который недавно был у нас на тесте*, то новый вариант выглядит уже гораздо более современным. Хотя к некоторым решениям в эргономике есть претензии. Кнопка «аварийки» переехала на потолок, и теперь нажимать на нее рефлекторно практически невозможно. Вероятно, через пару месяцев владения автомобилем и к этому можно будет привыкнуть, но изначально приходится отвлекаться от дороги, чтобы пару раз моргнуть «аварийкой».

Вместо нескольких разноуровневых экранов (как на прошлой модели) появился один длинный горизонтальный дисплей, хотя фактически он разделен на два отдельных. Центральный экран увеличился до 15 дюймов, зато теперь он работает совсем на другом уровне. Быстродействие — отменное, и даже включение после холодной ночи не заставляет долго ждать, пока мультимедиасистема заработает. На откуп центральному дисплею отдано все управление автомобилем, включая… управление зеркалами. Не знаю, почему в «Чангане» решили, что это удобно, и не уверен, что кнопка или джойстик с электрорегулировкой — настолько дорогое удовольствие, но это еще не самое неудобное. Первенство по «антиэргономике» занимают поворотники. Когда-то, лет двадцать назад, один странный инженер решил, что это удобно, и внедрил нефиксируемые поворотники на «Опеле Астра». К счастью, немцы вовремя опомнились и отказались от подобного решения, но тот инженер, похоже, сменил фамилию и внешность и устроился работать к китайцам, ведь два десятка лет спустя он сначала внедрил это на Tank 300, а потом, видимо, устроился в Changan.

Но это, конечно, мелочь, которая больше беспокоит автора этих строк, а для современного автолюбителя подобные решения, возможно, уже вполне привычны. В остальном же эргономика салона UNI-S не хуже, чем у большинства конкурентов. А если учесть глубокую интеграцию сервисов «Яндекса», то можно говорить о серьезном преимуществе перед «одноклассниками».

Материалы отделки — что называется, на уровне, да и в целом салон производит впечатление машины как минимум на класс выше и по ощущениям приближается к премиуму. Особенно если оценить опциональный состав модели: тут и адаптивный круиз-контроль, и вентиляция сидений, и люк с панорамной крышей, и поддержка CarPlay или Android Auto, и электрорегулировка сиденья, и встроенный видеорегистратор с камерой на 360 градусов, и куча подушек безопасности — в общем, с таким качеством салона и оборудованием конкурентам тягаться очень сложно.

*Качество картинки камеры кругового обзора — хоть кино снимай*



*Единственный аналоговый элемент — клавиши управления климат-контролем*





*Крышка багажника может открыться сама в случае необходимости*




*Щиток приборов с привычными «двумя колодцами» доступен только в режиме «Спорт»*

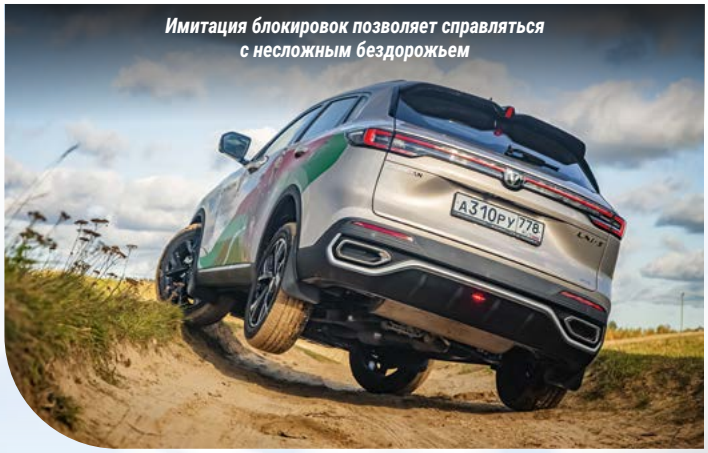
На задних сиденьях вполне удобно, хотя рослому пассажиру по ногам будет впритык, но все же не стоит забывать, что на тесте у нас компактный кроссовер. А вот над головой места сколько угодно! Да и усесться можно вполне удобно: «диван» мягкий, угол спинки комфортный, есть подлокотник, собственные дефлекторы обдува и разъем для зарядки телефона. Отдельно отметим, что, невзирая на полный привод, пол здесь почти ровный.

Багажник остался прежним: 475 литров. Задние сиденья можно сложить почти в ровный пол и получить отсек объемом 1415 литров. А вот с дополнительными удобствами тут не очень: лишь крючки и яркая лампа — ни сеточек, ни других креплений не предусмотрено. Погрузочная высота тоже довольно большая, а в подполье — лишь «докатка», которая еще и накрыта кожухом с инструментом и домкратом, и добраться к ней не так уж и легко.

Что не изменилось, так это силовой агрегат. Под капотом — все так же 1,5-литровый турбированный двигатель на 181 л. с. и 280 Нм, доступных уже с 1500 об/мин. Двигатель «переваривает» 92-й бензин и работает в паре с роботизированной 7-ступенчатой коробкой передач с двумя сцеплениями в масляной ванне. Единственное изменение: она доработана под отбор мощности для задних колес. Электрогидравлическая муфта BorgWarner шестого поколения добавила модели полный привод, сделала ее тяжелее на 100 кг и замедлила кроссовер на 0,8 секунды в разгоне до «сотни».

Как и прежде, 181 сила и «робот» делают кроссовер очень резвым и позволяют чувствовать себя уверенно в любой ситуации. Тем более что есть режим «Спорт», который делает отклики педали и руля более «острыми». Одна беда: постоянно приходится переключаться в нужный тебе режим после выключения двигателя, так как по умолчанию всегда включается режим Eco. В дополнение к трем классическим режимам есть еще три для полного привода: Snow, Sand и Mud.

Нельзя сказать, что с клиренсом 188 мм внедорожные режимы превращают кроссовер во внедорожник, но то, что полный привод здесь отнюдь не фикция, — это факт. Разницы в работе режимов, правда, ощутить не удалось, однако UNI-S спокойно штурмует подъемы не хуже других полноприводников своего класса. Там, где геометрия позволяет, Changan ведет себя очень достойно, а имитация блокировок позволяет вытащить машину даже из очень щекотливых положений, когда два колеса висят в воздухе.




*Имитация блокировок позволяет справляться с несложным бездорожьем*

## Наш вердикт

Удивительно, но при том что Changan UNI-S выступает в самом популярном сегменте рынка, реальных конкурентов у него практически нет. Ведь большинство моделей в этом классе либо вовсе не предлагает полный привод, либо предлагает, но не располагает похожим по мощности мотором, останавливаясь на 150 силах. По факту, только две популярные машины рынка способны бросить




Стоимость на момент подготовки материала

Changan UNI-S

**3 249 900** ₽

**ХАРАКТЕРИСТИКИ** **Changan UNI-S**

| | |
|---|---|
| **Габариты и масса** | |
| Длина, ширина, высота, мм | 4550 x 1868 x 1680 |
| Снаряженная масса, кг | 1625 |
| Объем багажника, л | 475 |
| Клиренс, мм | 188 |
| **Двигатель** | |
| Тип | Бензиновый, R4, с турбонаддувом |
| Объем, куб. см | 1494 |
| Мощность, л. с. при об/мин | 181/5500 |
| Крутящий момент, Нм при об/мин | 280/1500–4000 |
| Трансмиссия | Роботизированная, 7-ст. |
| Привод | Полный |
| **Ездовые параметры** | |
| Разгон до 100 км/ч, с | 8,9 |
| Максимальная скорость, км/ч | 180 |
| Средний расход топлива, л | 8,4 |

**ОЦЕНКИ** **Changan UNI-S**

| | | |
|---|---|---|
| **Интерьер** | **8,43** | Материалы салона - на уровне, близком к премиуму. Эргономика — практически идеальная, не считая парочки сомнительных моментов вроде расположения «аварийки». |
| Обзор | 8 | |
| Эргономика | 9 | |
| Качество материалов | 9 | |
| Простор | 8 | |
| Передние сиденья | 9 | |
| Задние сиденья | 8 | |
| Багажник | 8 | |
| **Ездовые характеристики** | **8,4** | Динамика — под стать одному из самых мощных моторов в классе. Полный привод — отнюдь не формальность, и на хорошей резине UNI-S может забраться довольно далеко. |
| Динамика | 9 | |
| Управляемость | 8 | |
| Тормоза | 8 | |
| Экономичность | 8 | |
| Внедорожные возможности | 9 | |
| **Комфорт** | **8,33** | Опциональный состав — на уровне автомобилей классом выше. |
| Акустический | 8 | |
| Ездовой | 8 | |
| Оснащенность опциями | 9 | |
| **Итоговая оценка** | **8,39** | **Эталонный рестайлинг, где добавили только самое необходимое.** |

вызов тестовому «Чангану»: Haval H3 и Jeland J7. Наш топовый UNI-S оценивается в 3 249 900 рублей. H3 стартует от 3,1 млн, но в сопоставимой комплектации обойдется примерно во столько же и обладает мотором на 177 л.с. и полным приводом. J7 чуть дороже (3 409 000 рублей), но, помимо полного привода, предложит мотор на 186 л.с.

Можно смело утверждать, что причина популярности UNI-S раскрыта: это мощный мотор и отличный опциональный состав по цене на уровне рынка. Теперь же кроссовер получил еще и полный привод с новыми опциями и оснащением и при этом внешне радикально не изменился. Так что мы не видим причин, по которым популярность модели могла бы начать снижаться.

*Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Авто Премиум», официальному дилеру Changan в Санкт-Петербурге, за предоставленный автомобиль.*




**О том, какие масла применяются для силового агрегата, которым оснащается Changan UNI-S, «Движку» рассказал ведущий технический эксперт SINTEC Lubricants Максим Чеча.**

Для Changan UNI-S в версии с бензиновым турбомотором рабочим объемом 1,5 литра и мощностью 181 л.с. рекомендованы масла класса 0W-20 с низкой высокотемпературной вязкостью, которые дают быструю прокачиваемость при старте и снижают трение. В инструкции к автомобилю прописано масло API SN ILSAC GF-5 0W-20.

Пример такого продукта — **Sintec Platinum 7000 SAE 0W-20 ILSAC GF-6A API SP**, ресурсосберегающее масло с формулой Moly Synth. Органический молибден создает барьер на поверхностях трения и работает как при холодном пуске, так и на пиковых нагрузках. Допуск ILSAC GF-6A — это, по сути, «азиатский» стандарт, ориентированный на топливную экономичность и защиту от LSPI. Разумный выбор для повседневной городской эксплуатации.

Что касается интервала замены, то для Китая стандарт — 10 тыс. км или раз в год, в зависимости от того, что наступит раньше. Для России эти рекомендации в целом подходят, но в тяжелых условиях (пробки, короткие поездки, сомнительное топливо) интервал стоит сокращать на 30–50%: разжижение масла топливом, сера и падение щелочного числа ускоряют окисление.

Для системы охлаждения в ассортименте Sintec предусмотрен **Sintec Antifreeze OEM China OAT red-40** — готовая к применению жидкость на карбоксилатной технологии (OAT), специально адаптированная под китайские автомобили и соответствующий национальный стандарт GB 29743 (LEC II). Она не содержит нитритов, нитратов, аминов, фосфатов, боратов и силикатов, то есть совместима с алюминиевыми и полимерными компонентами современной системы охлаждения.

Для тормозной системы подойдет жидкость **Sintec DOT-4 Class 6** на полигликолевой основе — полностью синтетическая, с допусками FMVSS 116 DOT 4, SAE J1703/J1704 и ISO 4925 Class 6. «Класс 6» — это повышенные требования к вязкости при низких температурах и стабильности при нагреве, что для машины с турбомотором при активной городской езде явно не будет лишним.

# WEY V9X






**Вадим Аскаров**

**Большой черный внедорожник. Для российского автомобилиста это икона успеха, которой до 2022 года считались Mercedes-Benz GLS, Range Rover или Land Cruiser. После ухода вышеперечисленных марок их роль взял на себя китайский Lixiang, в силу внешней и внутренней схожести с тем же GLS немедленно ставший бестселлером. И вот на наш рынок выходит новый WEY V9X — кроссовер, который по технологичности готов превзойти «Лисян». Получится ли это у него, мы выясняли в ходе тест-драйва «девятки».**

К нам наконец-то приехала не устаревшая модель, а самая свежая машина, только что покинувшая подиум Пекинского автосалона, где была показана миру впервые. Естественно, новоиспеченный флагман марки должен быть крупногабаритным, поэтому V9X обзавелся кузовом длиной 5,3 метра и тремя рядами сидений, причем третий — отнюдь не формальность, но об этом позже.

Внешность новинки не оставляет сомнений, кого именно в GWM видят ее главным конкурентом. Слишком уж похож V9X на Lixian L9: те же плавные обводы, те же спокойные линии. При этом и копией «Лисяна» новый «Вей» не назовешь: кроссовер явно претендует на самобытную внешность за счет иного передка с оригинальной оптикой и иными разрезами бампера. При этом корма V9X оформлена более традиционно.

Интерьер WEY V9X сделан так, что сразу становится понятно, почему автомобиль претендует на премиальный статус. Двери открываются нажатием на кнопку, а закрываются при касании педали тормоза. Среди «фишек», например, встроенный в подлокотник настоящий холодильник.

Первое, что притягивает взгляд, — два больших экрана, вытянутые в единую линию. На фоне почти белого салона они выглядят особенно эффектно, хотя такая архитектура — отнюдь не новая даже по меркам относительно недорогих моделей. Но весь антураж ставит убранство на иной уровень!

Привычный по другим машинам тренд на тотальную цифровизацию здесь доведен почти до совершенства: отклики системы — быстрые, интерфейс — отзывчивый, а скорость работы явно выдает более дорогую и продвинутую начинку — процессор Snapdragon 8295P с 24 ГБ оперативной памяти.

*Главная «фишка» машины —полноуправляемое шасси*

## Подвинься, Lixiang!

ТЕСТ ДРАЙВ




Фото: Роман Останин



*Аналоговые элементы не исчезли совсем: небольшой блок рычажков отвечает за климат-контроль и выбор режимов движения*

*Интерьер WEY — полноценный премиум без всяких скидок, как по качеству отделки, так и по опциональному составу*

Проекционный дисплей — яркий и читаемый даже в солнечную погоду, а раздельные экраны для водителя и пассажира позволяют каждому заниматься своим делом.

Система кругового обзора с динамическими линиями и встроенный видеорегистратор с точки зрения качества картинки не уступают камерам, на которые снимались легендарные боевики девяностых. Если у переднего пассажира есть свой собственный «кинотеатр» в виде большого дисплея, то сзади можно наслаждаться картинкой с выдвигающегося экрана, который не сильно уступает переднему.

Пассажиры на третьем ряду не сильно теряют в комфорте, поскольку места на «галерке» хватит даже весьма высокорослым людям. Более того, сзади есть электронная регулировка угла наклона спинка — редчайшая опция!

WEY V9X — это не просто кроссовер, а настоящий технологический коктейль: под капотом здесь сошлись двигатель внутреннего сгорания и два электромотора. Это параллельно-последовательный гибрид, у которого бензиновая турбочетверка на 2,0 литра не только вращает генератор для подзарядки батареи, но и подключается к передним колесам через четырехступенчатую коробку передач.

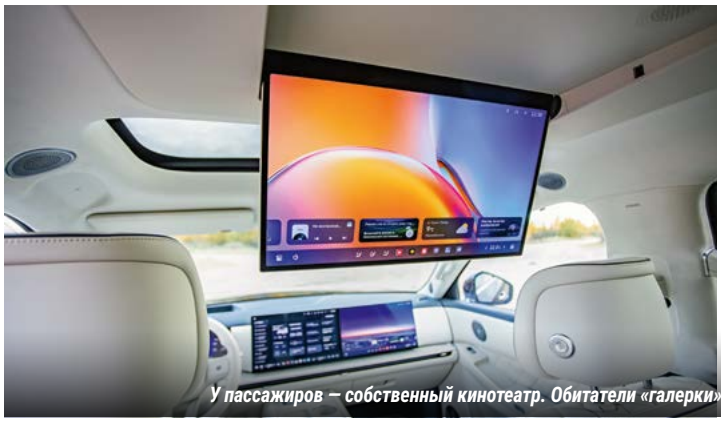
Суммарная мощность вплотную подбирается к отметке 600 л.с., а крутящий момент 862 Нм дает ощущение безграничной тяги. Разгон с места до 100 км/ч занимает менее 5 секунд — результат спорткара! На чистой электротяге кроссовер способен преодолеть







***Все четыре кресла имеют массаж и вентиляцию. Задний правый пассажир находится в условиях первого класса***





*У пассажиров — собственный кинотеатр. Обитатели «галерки» не чувствуют себя ущербно: места достаточно для взрослых*

около 270 км, а общий запас хода превышает 1200 км. Такой показатель делает машину отличным вариантом для дальних поездок.

Управляется кроссовер тоже отлично! Все благодаря полноуправляемому шасси — у машины задняя подруливающая ось, которая может отклонять задние колеса на 10 градусов при повороте передних. Это позволяет большому вседорожнику разворачиваться на пятачке диаметром 5,1 метра. Да и в скоростных поворотах не чувствуешь никакой неповоротливости: машина отлично держит траекторию.

Багажник здесь — под стать размерам автомобиля. Даже с поднятым третьим рядом сзади остается еще 244 литра. Стоит лишь нажать на клавишу — и сиденья легко складываются, позволяя получить грузовой отсек объемом уже 1214 литров.

В багажнике к тому же хватает удобных мелочей. Тут и крючки, чтобы зафиксировать сумки, и полноценная розетка на 220 В — можно подключить что угодно: хоть ноутбук, хоть небольшой холодильник. Более того, у батареи есть режим кемпинга, при котором можно питать бытовые приборы во время отдыха на природе.

*Специальные отсеки для смартфона на ручках дверей — с беспроводной зарядкой и вентиляцией. Будущее уже наступило, и в нем даже телефон путешествует с комфортом*



На бездорожье вседорожник вспоминает, что у него вообще-то высокий клиренс и полный привод. Выбраться из песка или размокшей грязи он сможет спокойно, но вот реальное бездорожье станет проблемой из-за



*244 литра — минимальный объем багажника. Хватает для городских нужд*

**ХАРАКТЕРИСТИКИ** **WEY V9X**

| | |
|---|---|
| **Габариты и масса** | |
| Длина, ширина, высота, мм | 5299 x 2025 x 1825 |
| Снаряженная масса, кг | 2814 |
| Объем багажника, л | 1024 |
| Клиренс, мм | 138-238 |
| **Двигатель** | |
| Тип | Бензиновый, R4, с турбонаддувом + электродвигатели с батареей |
| Объем ДВС, куб. см | 1998 |
| Совокупная мощность, л. с. | 598 |
| Запас хода батареи, км | 270 |
| Трансмиссия | Автоматическая, гибридная |
| Привод | Полный |
| **Ездовые параметры** | |
| Разгон до 100 км/ч, с | 4,9 |
| Максимальная скорость, км/ч | 210 |
| Средний расход топлива, л | 0,5-5,7 |

**ОЦЕНКИ** **WEY V9X**

| | | |
|---|---|---|
| **Интерьер** | **9,0** | Если к эргономике еще можно придраться из-за управления, «запитанного» только на дисплей, то вот к качеству материалов и удобству посадки претензий не предъявишь: они практически эталонны! |
| Обзор | 8 | |
| Эргономика | 9 | |
| Качество материалов | 10 | |
| Простор | 8 | |
| Передние сиденья | 10 | |
| Задние сиденья | 10 | |
| Багажник | 8 | |
| **Ездовые характеристики** | **8,8** | Динамика огромного кроссовера на уровне спорткара говорит сама за себя. При этом еще и на бездорожье можно выехать. |
| Динамика | 10 | |
| Управляемость | 9 | |
| Тормоза | 8 | |
| Экономичность | 9 | |
| Внедорожные возможности | 8 | |
| **Комфорт** | **9,0** | Опциональный состав — очень широкий. Причем для пассажиров на всех рядах. |
| Акустический | 9 | |
| Ездовой | 8 | |
| Оснащенность опциями | 10 | |
| **Итоговая оценка** | **8,93** | **Новый уровень в познании китайских автомобилей, которые не стоят как самолет.** |




*На бездорожье больше останавливают не возможности машины, а страх ее повредить*

длинных свесов, ну и немалой стоимости — жалко повредить.

**Наш вердикт**

Цена в 9 699 000 рублей сегодня уже не исключение, а новая реальность. Для кроссовера из премиум-сегмента, обладающего внушительными габаритами, выдающейся мощностью, продвинутой технологичностью и богатым списком опций, это

Стоимость на момент подготовки материала

WEY V9X

**9 699 000 ₽**

сумма, которая укладывается в рыночные рамки.

Конкуренция здесь узкая: официальным соперником выступает Lixian L9, а поставляемым по параллельным каналам — Zeekr 9X. Из привычных брендов за те же десять миллионов можно взять разве что «корейца» похожих размеров, но он не приблизится к такому же премиальному уровню. Получается, на фоне альтернативного импорта ценник на WEY V9X выглядит не просто адекватным, а по-своему даже выгодным. Единственным стопором для потенциальной аудитории будет пока не очень известный бренд, но это дело времени и отдела продвижения представительства марки в России.

Без сомнений, у WEY V9X есть все шансы подвинуть конкурентов, так что ждем увлекательного рыночного противостояния!

*Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «WEY Аларм-Моторс», официальному дилеру WEY в Санкт-Петербурге, за предоставленный автомобиль.*



## LUZAR расширил линейку компрессоров кондиционера




**Компания LUZAR расширила ассортимент деталей системы термоменеджмента для легковых автомобилей, выпустив компрессор кондиционера для Tank 300.**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. Новая позиция получила артикул LCAC 3054.

Компрессор предназначен для внедорожников Tank 300 с 2020 года выпуска. OEM-номер детали — 8103100XKM01A.

Рекомендованная розничная цена новинки составляет 33 000 рублей.

Компания развивает не только производство, но и подготовку специалистов: как уже сообщал «Движок», в прошлом году LUZAR запустил образовательный проект «Техническая академия» для механиков и мастеров-приемщиков СТО.

Первый тренинг в рамках проекта прошел в Сочи в марте 2025 года — участники изучали устройство, диагностику, обслуживание и ремонт климатических систем, а практику проходили на специально оборудованном автомобиле ■




## Trialli представил новые приводные ремни

**Бренд Trialli расширил ассортимент приводных ремней 13 новыми артикулами для отечественных машин и иномарок.**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. Владельцам Lada Largus и Renault Logan в версии с гидроусилителем руля и без кондиционера адресованы ремни с артикулом 5PK1110F.

Для Chevrolet Niva и Lada Largus с ГУР и кондиционером предназначен ремень 5PK1885F. Изделия с номерами 6PK1020F и 6PK884F подходят для Lada Kalina — с кондиционером и без него соответственно.

Ремень с артикулом 6PK1125F рассчитан на Lada Priora с ГУР или кондиционером, а 6PK1200F — на Lada Largus и Renault Logan только с ГУР или кондиционером. Также добавлены ремни для Lada 2108 (арт. 6PK698F) и 2112 (6PK737F).

Для Lada Granta и Lada Kalina II без кондиционера предусмотрен 6PK745F, для Lada Granta без кондиционера — 6PK825F, с кондиционером — 6PK995F.

Среди других новинок — ремни для ГАЗ 3302 с двигателями ЗМЗ 405/406/409 (арт. 6PK1210F) и УАЗ с моторами ЗМЗ 409/4091/514, ГАЗ с ЗМЗ 406 без ГУР и Haval Jolion 1.5i (6PK1220F).

Диапазон цен на новинки — от 760 до 1540 рублей. Полный перечень новых артикулов доступен в каталоге Trialli ■

## Meteor обновил дизайн упаковки свечей

**Производитель свечей зажигания Meteor — ООО «Энгельс Свечи зажигания» — начал поставки продукции в новой упаковке, которая будет постепенно внедрена для всего ассортимента бренда на российском рынке.**

Об этом сообщила пресс-служба компании. В оформлении появились логотип с обозначением ex-BOSCH и знак программы «Безусловная гарантия».

Метка ex-BOSCH указывает на то, что свечи Meteor выпускаются на том же заводе в Энгельсе, где ранее производились свечи Bosch.

В рамках программы «Безусловная гарантия» покупатель может обменять свечи на аналогичные в течение 60 дней после покупки, при этом объяснять причину не требуется.

Переход на новую упаковку будет поэтапным. В переходный период возможны смешанные варианты: в коробке нового дизайна могут оказаться свечи в старой индивидуальной упаковке, и наоборот.

Директор по продажам и маркетингу ООО «Энгельс Свечи зажигания» Александр Алешин отметил, что обозначение ex-BOSCH подтверждает, что свечи Meteor выпускаются по тем же требованиям, что и прежняя продукция Bosch. По его словам, программа «Безусловная гарантия» усиливает обязательства производителя ■



## STARTVOLT выпустил зеркала для «корейцев»

**Компания STARTVOLT расширила ассортимент электрических боковых зеркал за счет новых позиций для Hyundai Solaris и Creta.**

Как сообщает пресс-служба STARTVOLT, фирменную линейку пополнили шесть новых артикулов.

Для Solaris доступен комплект из левого и правого зеркал с подогревом и 5PIN-разъемом (арт. SVSM 0201L), а также отдельно левое (SVSM 0804L) и правое (SVSM 0804R) зеркало.

Для Creta представлен комплект с повторителем и подогревом на 6PIN (арт. SVSM 0201R), а также отдельно левое (арт. SVSM 0802L) и правое (арт. SVSM 0802R) зеркало.

Как заявляет производитель, геометрия изделий, крепления, разъемы и распиновка повторяют оригинал. Все заявленные функции проверяются до запуска в серию. Корпуса зеркал подготовлены к окраске в цвет автомобиля.

Гарантия на новинки составляет 2 года с момента продажи ■



## GSP расширил ассортимент деталей подвески для Exeed

**В ассортименте GSP появились втулки стабилизатора, сайлентблоки и стойка стабилизатора для кроссоверов Exeed.**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. В частности, втулки стабилизатора с артикулами 536162 и 536163 подходят для моделей TXL, VX и TX.

В свою очередь, сайлентблоки с номерами 536169, 536171 и 536172 предназначены для TXL. Стойка стабилизатора (арт. S051990) подходит для TXL, VX, TX и EX.

Все новые позиции уже доступны на складах российских дистрибьюторов. Гарантия на новинки составляет 2 года или 100 тыс. км пробега.

Ранее, как уже сообщал «Движок», GSP расширил линейку опор амортизатора для кроссоверов Haval.

Новые позиции адресованы, в частности, владельцам кроссоверов F7/F7x и Jolion, а также внедорожников H9 ■




KEEP CONTROL
TORR
НАДЁЖНОЕ 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
OE
Продукция соответствует качеству оргинальной комплектации
Безотказная эксплуатация в тяжелых условиях за счет специального строения штока амортизатора и применения специальных сальников
Морозостойкое масло
(работа при температурах до -45° С)
CARBERRY.
Performance for value

## AGR представил новые жидкости для автомобилей Volkswagen Group




**«АГР Холдинг» объявил о расширении ассортимента технических жидкостей для автомобилей концерна Volkswagen.**

В продаже появились тормозная жидкость, антифриз и трансмиссионные масла, сообщает пресс-служба холдинга.

Масла предназначены для преселективных коробок передач DSG с мокрым сцеплением на 6 и 7 ступеней, которые ставят на автомобили «Группы Volkswagen».

Продукция рассчитана на гарантийные и постгарантийные Volkswagen, Audi и Skoda, эксплуатируемые в разных климатических условиях.

Вся линейка проверена в лаборатории и отвечает требованиям автопроизводителя.

На каждую позицию действует гарантия, подтверждающая безопасность применения ■




## TMI TATSUMI расширил линейку свечей зажигания

**В ассортименте TMI TATSUMI появились новые иридиевые и иридиево-платиновые свечи для популярных моделей автомобилей.**

Об этом сообщает пресс-служба бренда. Новинки предназначены для Kia Rio и Hyundai Solaris с 2017 года (THS2039), Hyundai Accent Tagaz с 2000 года и Kia Spectra с 2004-го (THS2040), Changan CS35, CS55 и UNI-V с 2017 года (THS2041), а также Honda Civic и CR-V с 2006-го (THS2042).

В линейке бренда есть решения под разные задачи — от бюджетных никелевых свечей для штатной эксплуатации до иридиевых и иридиево-платиновых с ресурсом до 120 тыс. км.

Свечи с V-образной канавкой на электроде формируют искру на его внешнем крае, где смесь воспламеняется легче. Это снижает необходимое напряжение и делает работу двигателя стабильнее, в том числе при менее качественном топливе и в тяжелых режимах.

Многоэлектродные модели с несколькими боковыми электродами повышают надежность искрообразования в сложных условиях.

В иридиевых и иридиево-платиновых свечах используются электроды из сплавов драгоценных металлов, устойчивые к эрозии и перегреву, что увеличивает срок их службы ■

## Torr обновил ассортимент газовых амортизаторов

**Бренд Torr расширил каталог газовых амортизаторов новыми позициями, в том числе для китайских автомобилей.**

Об этом сообщила пресс-служба Carberry Gmb H. Среди новинок — детали с артикулами DH1768 для Lada Kalina 2013 года и DH1769 для Lada Largus 2012 года.

Для Changan предназначены модели DH1788 (CS55 Plus с 2019 года) и DH1789 (UNI-T с 2022 года), а также DV1824 R/L для CS55 (с 2017 года), UNI-T с 2020-го и CS55 Plus с 2019-го. Для Jetour X70 Plus 2020 модельного года предназначен DH1790.

Также в списке новинок — артикулы DH1831 для Hyundai Trajet (с 2000 года), DV1813 R/L для Hyundai Sonata с 2019-го, DV1821 R/L для Geely Monjaro с 2022-го и DV1825 R/L для FAW Bestune T77 с 2018 года.

Сегодня в линейке бренда свыше 1550 позиций.

Амортизаторы получили бесшовную трубу, которая повышает прочность и снижает риск деформаций. Хромированный шток защищен от коррозии и механических повреждений.

Низкотемпературный сальник и специальное масло обеспечивают стабильную работу при перепадах температур. Мультиклапанная система и форма дисковых пружин помогают эффективно гасить колебания кузова на протяжении всего срока службы.

Подобрать деталь можно в онлайн-каталоге на сайте бренда по марке, модели и году выпуска автомобиля ■



# MARSHALL расширил каталог запчастей для легковых машин




**Каталог бренда MARSHALL пополнился позициями для европейских, азиатских, российских и американских автомобилей.**

Среди новинок, как сообщает пресс-служба бренда, — радиаторы, натяжные ролики, ступицы, подшипники, тормозные колодки, воздушные и салонные фильтры.

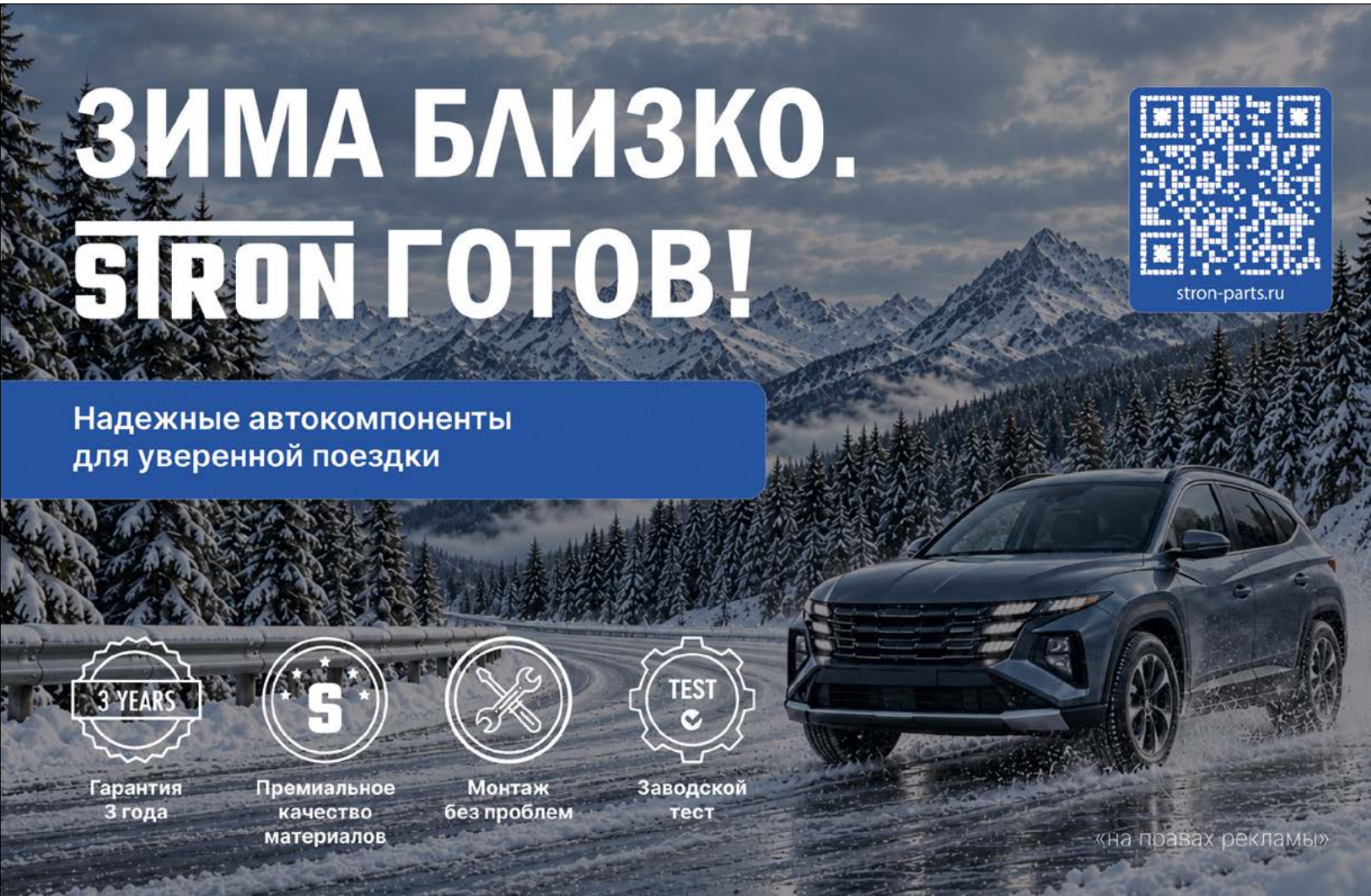
Радиаторы MARSHALL отличаются повышенной теплоотдачей, а азотная пайка снижает риск образования микротрещин. Все изделия проходят проверку на герметичность.

В натяжных роликах применяются подшипники NSK и NTN, алюминиевые корпуса из сплава ADC12 и закаленная сталь твердостью 50–55 HRC.

Ступицы и подшипники изготавливают из высокопрочной стали и обрабатывают с микронной точностью, заявляет производитель. Это обеспечивает плотную посадку без люфтов, снижает шум и вибрации. Защиту от износа и долгий ресурс дают высокотемпературная смазка Shell и сальники NBR, выдерживающие нагрев до +200 °C.

Тормозные колодки с низким содержанием металла обеспечивают стабильное торможение, бережно относятся к диску и работают тише. В комплект входят крепеж и смазка для направляющих суппорта.

Воздушные и салонные фильтры задерживают 99% загрязнений благодаря увеличенной площади фильтрующего материала и точной геометрии. Всего в линейке представлено 44 новые позиции ■



## Febest выпустил новые запчасти для Mazda и Nissan




**Febest запустил продажи новых компонентов для Mazda и Nissan, среди которых — тормозные колодки, детали системы охлаждения, рулевые тяги и сайлентблоки.**

Об этом сообщила пресс-служба компании. Для Mazda 6 GJ выпущен набор колодок для задней тормозной системы с артикулом 0501-001.

Для CX-5 KE предложены охлаждающий патрубок (арт. 05460-003) и петля для правой передней двери (арт. 05520-HDKFFRL). Для CX-3 DK создана тяга рулевого управления (0522-DK).

В линейке для Nissan Skyline V35 появилась подушка для крепления глушителя с артикулом NEXB-017 и многослойная прокладка для выхлопной системы (арт. 02492-002) из нержавеющей стали.

Для Altima L34 выпущен сайлентблок переднего рычага гидравлического типа (арт. NAB-L34B). Тяга рулевого управления (0222-B17UTS) предназначена для Bluebird, Pulsar, Sentra, Sylphy и Tsura.

Кольцо для уплотнения выхлопной трубы (арт. 02491–008) подходит к Qashqai, Almera, Juke, Murano, Navara, Note, Pathfinder, Patrol, Teana, Vanatte и другим моделям Nissan.

По информации Febest, изделия соответствуют всем требованиям автопроизводителей. Гарантия на новинки — 2 года или 60 тыс. км пробега (в зависимости от того, что наступит раньше) ■



## SpeedMate представил новые элементы топливной системы

**Бренд SpeedMate выпустил электрические бензонасосы для автомобилей Hyundai, Kia, Ford и Mitsubishi.**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. Новые бензонасосы предназначены для Hyundai Solaris, Kia Rio III, Hyundai SantaFe III, IX35, Kia Sorento II и Sportage.

В частности, бензонасос SM-FPH019 (311101R200) подходит для Hyundai Solaris и Kia Rio III. Модель SM-FPJ026 (311112W050) предназначена для Hyundai Santa Fe III, IX35, Kia Sorento II и Sportage.

Всего в последней поставке — более 700 позиций, включая датчики, компоненты тормозной системы, фильтры и детали подвески, двигателя и трансмиссии.

Ранее, как уже сообщал «Движок», SpeedMate расширил линейку воздушных, салонных, топливных и масляных фильтров для Hyundai, Kia, Toyota, Nissan, Mazda, Volkswagen, Renault, а также автомобилей ряда китайских брендов ■

## Teknorot пополнил ассортимент деталей для Porsche, Tesla и Geely

**Компания Teknorot расширила ассортимент деталей подвески и рулевого управления, добавив позиции для Porsche, Tesla, Geely, Exeed и MG.**

Об этом «Движку» сообщили в пресс-службе компании.

Новинки охватывают 20 марок автомобилей, включая Renault, Ford, Mazda, Nissan, Mercedes-Benz и другие. Всего представлено 42 новых артикула.

Для Porsche 911 (2019 года и новее) предложен передний осевой шарнир PO-523 (OE 992423810). Для Tesla Model 3 выпущены задний верхний стабилизатор TS-398K (2017–2023), TS-458 (2023 — н. в.) и передний нижний задний рычаг с шаровой опорой TS-428 (2023 — н. в.).

Для Geely Emgrand (2021 — н. в.) доступны наконечники рулевых тяг GY-131 (правый) и GY-132 (левый). Для Exeed RX (2023 — н. в.) выпущен наконечник EX-101, для LX (2019 — н. в.) — шаровые опоры EX-104K и EX-105K. Для MG Marvel R (2021 — н. в.) предназначен наконечник MG-141.

Все новинки доступны для заказа, подобрать детали можно в официальном каталоге Teknorot ■



METEOR ex-BOSCH

# Свечи зажигания



## Patron расширил линейку кузовных деталей




**Бренд Patron выпустил 589 новых кузовных деталей для Audi, BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen, Toyota, Hyundai/Kia, Mazda, Nissan, Volvo и Porsche.**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. В фирменном каталоге появились бамперы для передней и задней части кузова. Одни идут под покраску, другие выполнены в черном цвете, а у части версий есть вырезы под парктроники и омыватели фар.

Среди новинок — накладка переднего бампера Audi A1 (арт. P75-AD001G), Audi Q7 (P75-AD008G) и Audi A3 (P75-AD012G). Для BMW доступны накладка переднего бампера X1 E84 (арт. P75-BM021B) и накладка заднего бампера X5 F15 (P75-BM041G).

Есть также решения для Mercedes-Benz C-Class W204 (арт. P75-BZ004G) и E-Class W212 (P75-BZ009G).

Также выпущены решетки бампера и радиатора — центральные и боковые. Среди них — решетка бампера BMW X5 E70 (P80-BM442C), BMW X1 E84 (P80-BM420C) и BMW 3 Series F30 (P80-BM376C). Для Audi представлены решетки бампера для A3 2012–2016 годов выпуска (P80-AD354C) и A5 S-Line 2011–2016 гг. в. (P80-AD368C).

Линейку дополнили накладки на бампер, дверные и крыльевые элементы, а также кронштейны, панели кузова, петли капота, подкрылки и защита двигателя. Например, в поставке есть кронштейн для Porsche Cayenne 2015–2017 гг. в. (P76-PS007AL), панель кузова для Skoda Octavia (P77-SD007A) и петля капота для Chevrolet Equinox (P74-CV001AL).

Все новинки изготовлены из эластичных материалов и по исполнению повторяют оригинальные детали. Полный перечень артикулов доступен в каталоге бренда ■



## Masuma выпустила армированные втулки стабилизатора

**Бренд Masuma расширил фирменный ассортимент деталей ходовой части, представив армированные втулки стабилизатора с нейлоновым слоем на внутренней поверхности.**

Как сообщает пресс-служба бренда, новинки предназначены для автомобилей Toyota, Lexus, Nissan, Mitsubishi, Chery и Lifan.

Дополнительный слой нейлоновой нити снижает трение в месте контакта с металлической штангой. Армирование интегрировано в структуру: резиновая часть вулканизируется вокруг нейлонового слоя, обеспечивая прочную фиксацию.

Поверхность получается износостойкой и с низким трением, поэтому штанга перемещается внутри втулки без скрипа, который возникает при проскальзывании резины по металлу, отмечает производитель.

Принцип работы втулки не меняется: резина остается упругим элементом, фиксирующим стабилизатор относительно кузова, а армирование отвечает за взаимодействие с металлической поверхностью штанги. Смазка при установке и эксплуатации не требуется.

Втулки с армирующим слоем представлены в каталоге наряду с классическими исполнениями. Линейка продолжает расширяться. Подобрать втулки можно в электронном каталоге Masuma ■

## Azumi и SB Nagamochi представили детали для азиатских автомобилей

**Бренды Azumi и SB Nagamochi, входящие в холдинг RMP Nagamochi Technology Japan Co. Ltd., в октябре расширили ассортимент новыми фильтрами и компонентами тормозной системы для китайских и японских автомобилей.**

Об этом сообщила пресс-служба холдинга. В каталоге фильтров Azumi появилась новая позиция: воздушный фильтр, предназначенный для внедорожника SsangYong Rexton (арт. A14006).

Линейка SB Nagamochi пополнилась деталями для китайских автомобилей. Для моделей Changan UNI-V и UNI-S выпущены задние тормозные диски с артикулами BR80028 и BR80032. Владельцам GAC GS8 адресован передний тормозной диск с артикулом BR80034T.

Для компактного Daihatsu Move подготовили передние тормозные колодки (арт. BP26003). Также в ассортименте появились колодки стояночного тормоза, предназначенные для Subaru BRZ, Impreza WRX и ряда других моделей (арт. BS27004).

Новые позиции, как отмечают в RMP Nagamochi, закрывают потребности в запчастях как для давно известных моделей, так и для новинок азиатского автопрома ■






# Ступицы FEBEST для узла подшипника колеса

Эффективно отводят тепло.
Поддерживают стабильную температуру.

catalog.febest.club

*Реклама

# Курский аккумуляторный завод модернизирует производство и расширяет дистрибуцию




**В 2026 году на курском предприятии завершился один из ключевых этапов модернизации производства, проводимой при поддержке Фонда развития промышленности (ФРП).**

Как сообщили «Движку» в пресс-службе ООО «Компания Авто-Компонент» — нового официального дистрибьютора завода, в рамках проекта КАЗ приобрел 16 единиц современного оборудования. В их числе — полуавтоматическая линия сборки аккумуляторных батарей, система формирования, а также автоматизированные установки контроля качества.

Техническое перевооружение, как заявляет производитель, позволило повысить уровень автоматизации производства, сократить энергопотребление, уменьшить количество и продолжительность переналадок оборудования. Модернизация производственных мощностей направлена также на совершенствование технических характеристик выпускаемой продукции.

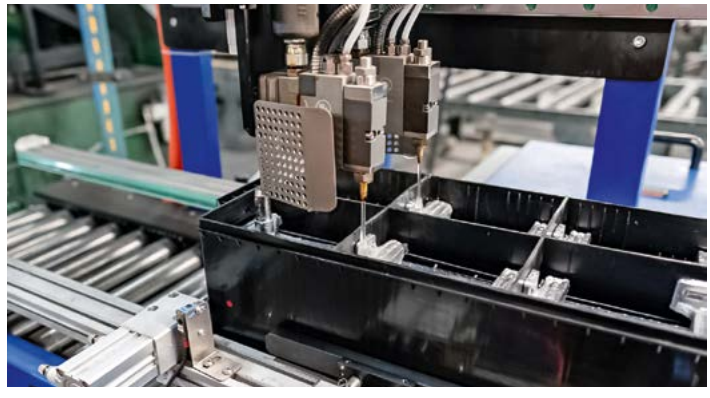
При производстве грузовых аккумуляторов применяется технология Heavy Duty, которая обеспечивает повышенную устойчивость к вибрациям и механическим нагрузкам. Новая сборочная линия оснащена дополнительными станциями контроля, позволяющими отслеживать параметры продукции на различных этапах изготовления аккумуляторов и своевременно выявлять отклонения. Готовые батареи проходят электрические, климатические и механические испытания.

В ассортименте ООО «Компания Авто-Компонент» сегодня представлены аккумуляторные батареи Forse (аккумуляторы премиального сегмента с высокими пусковыми характеристиками и увеличенным конструктивным запасом), Wattbatt Ultimate (аккумуляторы для автомобилей с повышенным энергопотреблением и расширенным набором электрооборудования) и Fireball (аккумуляторные батареи для автомобилей со стандартным набором потребителей электроэнергии) ■

*Производственные мощности стартерного направления КАЗ составляют 2 млн аккумуляторных батарей в год. Завод выпускает автомобильные АКБ европейского и азиатского типоразмеров емкостью от 45 до 245 А·ч, а также аккумуляторы специального назначения. Помимо стартерного направления, предприятие производит промышленные аккумуляторы и батареи, применяемые в энергетике, на железнодорожном транспорте и в системах связи.*





SpeedMate

# ЗАРЯЖЕН НА 100%

**PREMIUM**
повышенная мощность
и уверенный запуск

**AGM**
максимальная
производительность

**EFB**
усиленный ресурс
для автомобилей
с системой Start-Stop




**Бренд №1 в Корее**

**OEM качество**

**Гарантия до трех лет**

info@speedmate.parts

speedmate.parts




# Российский рынок аккумуляторов

**С наступлением первых холодов на рынке автозапчастей традиционно возрастает спрос на аккумуляторы, поскольку сильно изношенные батареи перестают справляться со своей основной задачей: выдавать ток, достаточный для холодного запуска двигателя. Журнал «Движок» выяснил, какие новинки подготовили для российских автовладельцев крупные отечественные производители и поставщики АКБ.**

**Новинки 2026 года**

## PATRON

Бренд Patron представил в этом сезоне на российском рынке аккумулятор AGMPB62-680AGMC. Новинка предназначена для европейских и азиатских автомобилей с системой Start-Stop и системой рекуперативного торможения.

С точки зрения конструкции она представляет собой батарею типа VRLA (Valve Regulated Lead Acid — свинцово-кислотная батарея с герметичным корпусом и предохранительным клапаном) с технологией AGM. Емкость аккумулятора составляет 62 А·ч, ток холодного пуска — 680 А.

Батарея, как заявляет производитель, обеспечивает уверенный запуск двигателя в холодное время года и подходит для автомобилей с повышенными требованиями к энергопотреблению. Устойчивость новинки к циклическим разрядам увеличена в четыре раза (по сравнению со стандартными свинцово-кислотными решениями). Кроме того, аккумулятор PB62-680AGMC, как заявляют в Patron, способствует экономии топлива, снижению объемов выбросов $CO_2$ и отличается конкурентной ценой.

Габариты нового аккумулятора — 242 х 175 х 190 мм, крепление планки — B13, масса — 17,8 кг.




Фото: компании-производители

# EDCON




Группа компаний ARMTEK запустила к наступающему сезону продажи аккумулятора EDCON DC78780RY. Новинка представляет собой стартерную батарею, выполненную по кальциевой технологии (Ca/Ca). В аккумуляторах подобного рода, напомним, свинцовые решетки легированы небольшим количеством кальция (как правило, его содержание — менее 0,1%).

Емкость батареи составляет 78 А·ч, пусковой ток — 780 А. Габариты аккумулятора — 278 х 175 х 190 мм, вес в индивидуальной упаковке — 19,26 кг. Тип крепления — B13 (выступы с четырех сторон).

Как отмечают в ARMTEK, аккумуляторы EDCON предназначены как для легкового, так и для коммерческого транспорта. Батареи рассчитаны на применение в современных автомобилях с растущим количеством электронных систем и устройств.

Аккумуляторы, как заявляют в компании, производятся по современным технологиям на линиях мировых лидеров по изготовлению свинцовых аккумуляторов в Чехии, Германии, Испании и Турции.




# WEZER

Бренд WEZER выпустил к наступающему сезону аккумулятор WEZ80760R обратной полярности. Батарея, как заявляет производитель, отличается повышенной вибро- и удароустойчивостью, ее эксплуатация не требует технического обслуживания.

За счет кальциевой технологии (Ca/Ca) аккумулятор устойчив к саморазряду в состоянии бездействия — благодаря этому обеспечивается более длительный период его хранения. Кроме того, батарея WEZ80760R характеризуется высокими стартовыми токами при любых погодных условиях. Диапазон температур, при которых способен работать аккумулятор, — от –40 до +60 °С.

Лабиринтная крышка батареи изготавливается по технологии Labyrinth Lid Technology, которая, как утверждает производитель, позволяет добиться «абсолютной герметичности аккумулятора». При изготовлении решеток пластин используется технология ExMET (Expanded Metal), за счет которой сила стартерного тока увеличена на 30%.

Емкость аккумулятора составляет 80 А·ч, пусковой ток — 760 А. Габариты модели — 278 х 175 х 190 мм, вес в индивидуальной упаковке — 16 кг.

# FORSE

Бренд Forse представил на российском рынке аккумулятор 6СТ-60, представляющий собой мощную батарею с повышенным пусковым током. Аккумулятор адресован владельцам автомобилей с высоким энергопотреблением, в том числе с дополнительным электрооборудованием, не предусмотренным заводской комплектацией.

Пусковой ток, выдаваемый аккумулятором, составляет 640 А. Новинка выполнена по кальциевой технологии (Ca/Ca). Страна производства — Россия.

Тип корпуса батареи — LB2/L2 (низкий/высокий). Габариты изделия — 242 х 175 х 175 мм (LB2) / 242 х 175 х 190 мм (L2). Вес — 14,5 кг.

Среди основных особенностей модели производитель называет увеличенное количество электродов (в среднем на 20% больше, чем в АКБ стандартной комплектации), углеродно-графитовую композицию в составе активной массы, обеспечивающую высокие токи при пониженных температурах и улучшенный прием заряда, специальную добавку в составе электролита, повышающую устойчивость АКБ к глубоким разрядам; пробки аккумулятора защищены от пыли и грязи специальной планкой.



# ARNEZI

Бренд Arnezi предлагает на российском рынке в сезоне-2026 полный ассортимент аккумуляторных батарей пяти серий: DIN, JIS, EFB, AGM, Truck.

В серию DIN включены герметичные необслуживаемые аккумуляторы, разработанные в соответствии с одноименными европейскими стандартами. В семействе JIS представлены батареи, соответствующие японским промышленным стандартам (JIS). В серию EFB входят аккумуляторы для машин с системами Start-Stop; батареи позволяют экономить топливо и снижать объемы выбросов вредных веществ в атмосферу и отличаются повышенным сроком службы в сравнении с традиционными моделями. Семейство AGM включает экологичные модели с повышенным пусковым током, устойчивые к вибрациям и глубокому разряду; они также подходят для использования в автомобилях с системами Start-Stop. В серию Truck входят батареи повышенной выносливости с высокими пусковыми токами, предназначенные для коммерческого транспорта.

Аккумуляторы Arnezi производятся на предприятии Yiğit Akü в Турции, экспортирующем продукцию в более чем 100 стран мира и осуществляющем поставки на конвейеры ряда автопроизводителей.

Батареи Arnezi, как заявляют представители бренда, устойчивы к вибрациям и способны работать в широком температурном диапазоне: от –41 до +62 °C.

Гарантия на аккумуляторы составляет 3 года, заявленный срок их эксплуатации — 5 лет.







# SpeedMate

Южнокорейский бренд SpeedMate предлагает в России широкую линейку аккумуляторов как для легкового, так и для коммерческого транспорта.

В топе продаж в легковом сегменте, как сообщили «Движку» представители бренда, — модель с артикулом SM-EK800: батарея типа AGM, предназначенная для автомобилей с системой Start-Stop и большим количеством современного электронного оборудования. Емкость батареи — 80 А·ч, пусковой ток — 800 А. Габариты изделия — 315 х 175 х 190 мм.

Еще одна популярная в России модель — батарея с артикулом SM-EL605. Аккумулятор типа EFB также адресован владельцам машин с системами Start-Stop. Его емкость составляет 60 А·ч, пусковой ток — 520 А. Габариты батареи — 230 х 173 х 222 мм.

Устойчивым спросом в РФ пользуется также модель линейки Premium с артикулом SM-EA530. Ее емкость составляет 53 А·ч, пусковой ток — 540 А. Габариты аккумулятора — 207 х 175 х 190 мм.

# VST

Бренд VST предлагает в РФ широкий ассортимент автомобильных аккумуляторов, разработанных совместно с немецкими специалистами специально для российского рынка с учетом нашего климата и дорожных условий.

Решетки пластин выпускаются по технологиям Rolling/Casting и Expand Ca/Ca, крышки аккумуляторов имеют специальную конструкцию. В фирменную линейку входят модели для легковых и грузовых автомобилей.

В продаже в России доступны сегодня аккумуляторы VST серий «Стандарт», Silver, EFB, AGM. В семейство «Стандарт» входят проверенные временем универсальные модели, которые подходят для большинства современных автомобилей, стандартного оборудования и повседневных условий эксплуатации.

В серии Silver представлены аккумуляторы, предназначенные для интенсивной городской эксплуатации и адресованные владельцам автомобилей всех классов с повышенным энергопотреблением, в том числе дизельных. В линейку EFB входят батареи с увеличенным в два раза сроком службы для автомобилей с высоким энергопотреблением и с базовой версией системы Start-Stop.

Аккумуляторы серии AGM, в свою очередь, отличаются увеличенным в три раза сроком службы и предназначаются для всех автомобилей с системой Start-Stop (включая расширенную систему с функцией рекуперативного торможения) и современных автомобилей с повышенным энергопотреблением.

Производство батарей VST, как отмечают представители бренда, организовано в России с применением современного оборудования и технологий.



ARNEZI

# ЭНЕРГИЯ ДЛЯ УВЕРЕННОГО СТАРТА




Made in Turkey

Выбери свой аккумулятор!



ТЕСТ

Испытываем на ресурс 7 образцов

# Тест электровентиляторов охлаждения для Hyundai Solaris



Вадим Аскаров

**Hyundai Solaris, в отличие от покинувших российский рынок конкурентов, остается в нашей стране востребованным автомобилем. Сборка машин уже российской марки Solaris продолжалась в Санкт-Петербурге вплоть до 2026 года. Так что востребованность запчастей для некогда корейских машин остается актуальной. Журнал «Движок» решил проверить качество электровентиляторов охлаждения для Solaris и выявить лучший из них.**

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

Фото: журнал «Движок»

## Протестированные образцы

**HYUNDAI/KIA 253804L050**
12 392 ₽




**REACH 1.51.14004**
7464 ₽



**LUZAR LFK 08L4**
7239 ₽



**METACO 8013-005-RH**
7648 ₽




**STELLOX 29-99588-SX**
3423 ₽



**STRON STEF057**
7606 ₽




**MARSHALL MB2500**
8573 ₽



## Методика испытаний

Для проведения ресурсных испытаний образцы были установлены на специальный стенд с подачей постоянного напряжения 14,4 В.За каждым образцом следил специальный контроллер со счетчиком времени, который постоянно отслеживал потребление тока вентилятором и отключал питание при начинающихся перепадах потребляемой силы тока. Перепады и свидетельствуют о неисправности электромотора. Это может случиться, например, в случае повреждения обмотки электродвигателя или коллектора, истирания или зависания щеток. Когда контроллер останавливал электродвигатель, останавливался и отсчет времени наработки.







*Разбор вентилятора позволяет выявить причину выхода из строя, замерить износ коллектора, к которомуприжимаются щетки*

После теста на ресурс все участники отправлялись в камеру Weiss Technik SSC1000 для выдержки в течение 96 часов в 5%-ном нейтральном соляном тумане и проверки сопротивляемости корпусов к коррозионному воздействию.

Завершающим этапом наших испытаний стал разбор всех электровентиляторов, который позволил выявить причину их выхода из строя либо замерить износ коллектора, к которому прижимаются щетки, у прошедших ресурс экземпляров.






*Соляную камеру в целом прошли все образцы, но лучше остальных - оригинальный вентилятор Solaris/Kia*



## Результаты испытаний

Оригинальный вентилятор Hyundai/Kia отработал 2923 часа, что в целом является хорошим показателем. Однако именно оригинальная деталь стала единственной, не дотянувшей до отметки 3500 часов. Причина — большой удельный износ коллектора (1,5 мм) при полностью истершихся щетках. При этом стоит отметить, что вентилятор Hyundai/Kia не боится коррозии, поскольку все металлические детали сделаны из нержавеющей стали.

Бренды **Marshall**, **Stellox** и **Metaco** показали износ коллектора в 1 мм. Остаточная длина щеток у них оказалась примерно одинаковой: от 4 до 4,5 мм. Продукт бренда **Stron** показал износ коллектора в 0,9 мм, а остаток щеток — в 6 мм.

В вентиляторе **Luzar** коллектор истерся на 0,65 мм, а длина щеток составила те же 6 мм. Лучший результат по износу коллектора показал продукт от **Reach** — 0,25, но при этом остаток щеток составил 4 мм.

| | Наработка, час | Износ коллектора, мм | Остаточная длина щетки, мм |
|---|---|---|---|
| **Luzar** | 3500 | 0,65 | 6 |
| **Hyundai/Kia** | 2923 | 1,5 | 0 |
| **Reach** | 3500 | 0,25 | 4 |
| **Marshall** | 3500 | 1 | 4 |
| **Stellox** | 3500 | 1 | 4,5 |
| **Stron** | 3500 | 0,9 | 6 |
| **Metaco** | 3500 | 1 | 4 |

## Наш вердикт

С учетом длительности теста в нашем испытании, на удивление, не оказалось электровентиляторов, продемонстрировавших откровенно провальные результаты. Так что в целом мы можем рекомендовать к покупке всех участников теста.

Оригинальный вентилятор Hyundai/Kia проработал меньше всех при самой большой стоимости. Так что формально он становится аутсайдером. При этом его установка вряд ли вызовет проблемы в реальной жизни.

В группу **«Рекомендуем к покупке»** мы отнесли вентиляторы брендов **Marshall**, **Stellox** и **Metaco**. Они прошли 3500 часов ресурсных испытаний, но в группу лучших им не позволили войти результаты анализа их состояния после разбора.

**Победителями теста** признаем продукты **Reach, Luzar** и **Stron**. Они, как и все, выдержали 3500 часов непрерывной работы и при этом показали лучшие результаты по износу коллектора и остаточной длине щеток.





МЫ РАЗОБРАЛИ

Из чего и как она сделана



Станислав Мартинкевич

# Lada Niva Legend 1.8

**Сложно поверить, но в 2027 году производству «Нивы» будет 50 лет! И все эти 50 лет внедорожник продолжают модернизировать. Накануне юбилейного года легенда получила, наверное, самое долгожданное изменение — новый мотор! Журнал «Движок» купил и разобрал нестареющую «классику».**

Пятьдесят лет на конвейере — это и невероятно, и грустно одновременно. Невероятно то, что советские инженеры создали автомобиль, который актуален полвека! Ну а грустно потому, что нового поколения, не считая также устаревшей Niva Travel (в прошлом Chevrolet Niva), за все это время так и не появилось: не хватает ресурсов. Именно поэтому классическую «Ниву» вот уже 50 лет продолжают модернизировать. И обновление 2026 года — одно из самых масштабных.

## Двигатель 1.8 — ВАЗ-11184 (90 л. с.)



*Двигатель 1.8 — гибрид моторов от Lada Vesta и Lada Granta*

Главное и долгожданное обновление — появление нового, более мощного и тяговитого, двигателя 1.8. Напомним, что двигатель ВАЗ-11184 — своеобразный гибрид уже известных моторов 1.8 EVO и 11182. То есть блок цилиндров — от «Лады Весты», а головка блока — от «Лады Гранты». Причем крышка ГБЦ — с улучшенной системой вентиляции картерных газов. Само собой, изменились опоры крепления двигателя.

Кроме того, на машине появился алюминиевый поддон, который улучшает охлаждение моторного масла. Еще одна особенность — перенос блока вентиляторов радиатора. Если раньше он был перед радиаторами, то теперь

Фото: журнал «Движок»



Привод ГРМ теперь ременной, с регламентом замены 45 тыс. км. Делают ремни в Китае



Стартер и генератор — отечественные

стоит за ними, внутри моторного отсека. Невооруженным глазом видно, что заметно уменьшилось количество трубок — в частности, оптимизирована длина впускного тракта.

Получила «Нива» и новый блок управления двигателем. По заявлению самого АвтоВАЗа, антисанкционный, с замененными на отечественные комплектующими.

Из особенностей — ременной привод ГРМ с дополнительной защитой снизу и регламентом замены каждые 45 тыс. км. Причем при обрыве ремня клапаны не загибает. Хотя, в отличие от двигателя 1.7, новый агрегат лишился гидрокомпенсаторов, так что каждые 90–100 тыс. км необходимо регулировать зазоры клапанов.

Как ни странно, для обновленной «Нивы» не нашлось отечественных ремней и свечей. И ремень ГРМ, и приводной — китайского производства, бренда Hola, как и свечи зажигания Torch диаметром всего 12 мм. С такими нужно быть аккуратным при замене. Зато ролики родные — Тольяттинского завода автоагрегатов.

Генератор на 125 А и стартер от компании «Автоприбор» сделаны в России. Они такие же, как на Niva Travel.

*Удивительное нововведение — внедрение бесщеточного моторчика отопителя, не восприимчивого к влаге. Такие, например, устанавливаются на автомобили Toyota*





*Из-за новой компоновки часть компонентов пришлось делать заново. Так у «Нивы» 1.8 появился оригинальный расширительный бачок и бачок омывателя. Кроме того, под стеклом теперь новый моторчик стеклоочистителя. Все это владельцам нужно беречь: неоригинальной замены пока не существует, а оригинальную в случае поломки или повреждения придется ждать*

## Трансмиссия

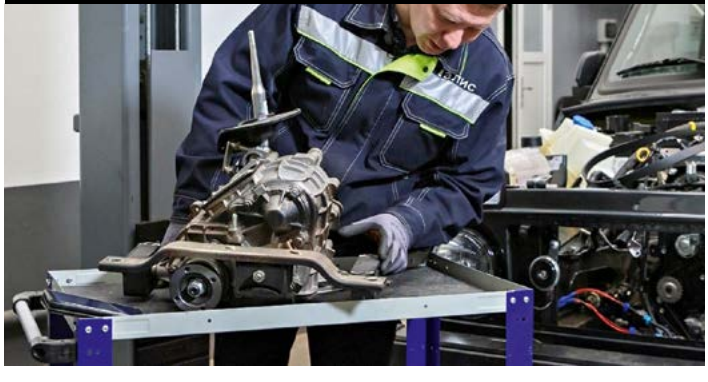
Под новый двигатель с заметно возросшим крутящим моментом переделана и трансмиссия со всеми сопутствующими узлами. Прежде всего, на коробке появился новый картер сцепления, или так называемый «колокол» для стыковки с новым мотором. Была переделана шестерня пятой передачи вторичного вала, а также блок шестерен заднего хода. Изменилось и положение рычага коробки передач в салоне — он теперь расположен более вертикально, ближе к водителю.

Полуоси заднего моста отныне имеют 24 шлица — на два больше, чем раньше. На усиленные заменены шестерни и сателлиты дифференциала. Раздаточная коробка теперь с однорычажным приводом и тремя опорами крепления вместо двух.

Все это позволило уменьшить количество шумов и вибраций.



Коробку передач и демультипликатор пришлось переделывать под возросшую мощность и крутящий момент



*Комплект сцепления с маховиком поставляет компания «Автоприбор». Оба кардана теперь одного производителя — саратовского завода «Серп и Молот» (раньше было два поставщика). К приводам, как и раньше, одна претензия: они мгновенно покрываются ржавчиной. На скорость не влияет, но на новой машине выглядит не очень*



## Система охлаждения – ООО «Фрост»



На Lada Niva 1.8 — полностью оригинальная система охлаждения и система кондиционирования, которую делает тольяттинская компания «Фрост». Ключевые особенности — собственные размеры и крепления паяных радиаторов. Единственная деталь, которая подойдет от предыдущих «Нив» начиная с 2020 года выпуска, — радиатор отопителя. Все детали не отличаются аккуратностью исполнения, но функции свои выполняют.

Компрессор кондиционера — не российского происхождения. Производит его китайский бренд MITX Autoparts, информацию о котором найти не удалось.

## Подвеска и тормоза

Детали подвески, как и многое теперь, унифицированы с Lada Niva Travel. Стойка стабилизатора и ее кронштейн, чашки пружин, нижние рычаги и часть более мелких деталей у двух «Нив» сейчас одинаковые. Амортизаторы СААЗ получили новые настройки. Стабилизатор поперечной устойчивости «переехал» перед передний мост, а сзади вместо него теперь специальная поперечина.

Тормоза и вовсе универсальные — передние дисковые вентилируемые китайского бренда LBN, такие же, как у Niva Travel и Vesta NG. Их главная особенность в том, что в суппорте теперь один большой поршень вместо трех маленьких. Задние отечественные барабаны остались без изменений.



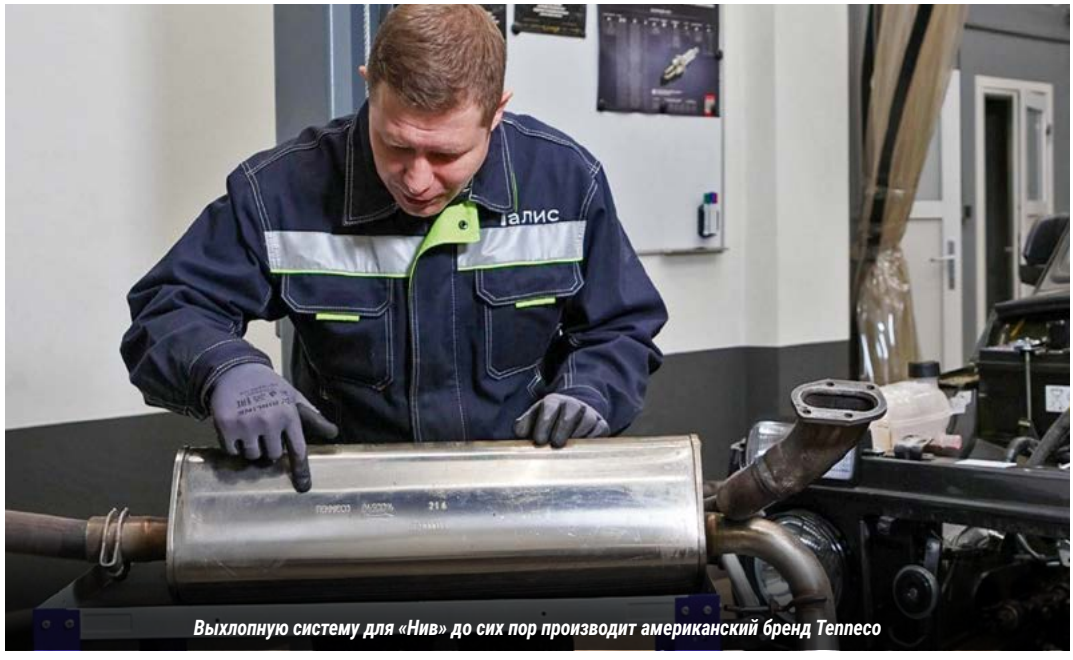


*Подвеска и тормоза унифицированы с Lada Niva Travel, но имеют свои нюансы и настройки*

## Выхлопная система

Ее изготавливает фирма Tenneco. Удивительно, но американский бренд, известный в России со времен СП GM-Avtovaz, так и продолжает работать в Тольятти.

«Банки» сделаны из нержавеющей стали, однако оригинальный номер на защитном кожухе разобрать уже невозможно. Соединительные трубы — увеличенного диаметра.



*Выхлопную систему для «Нив» до сих пор производит американский бренд Tenneco*

---

*Редакция журнала «Движок» выражает благодарность НПО «Талис» за помощь в подготовке материала.*



*Впервые на «Ниве» появился салонный фильтр! Производителя определить не удалось, но главное — он теперь есть*

## Интерьер

Изменения коснулись и интерьера. Как уже было сказано, стало иным положение рычага коробки передач. Появилась вертикальная регулировка руля, а также немного видоизмененная панель с новыми кожухами вала руля и центрального тоннеля. Сама баранка тоже новая, как и подрулевые переключатели от «Гранты». В остальном это все та же «Нива».

## Наш вердикт

Если отвлечься от того факта, что машину 50-летней давности пытаются адаптировать хоть под какие-то стандарты XXI века, то масштаб последней модернизации не может не радовать! Ее главный лейтмотив — унификация. Теперь у Lada Niva Legend и Lada Niva Travel очень много общих комплектующих, что позволит заводу значительно сократить издержки на производство обоих внедорожников. А это, в свою очередь, должно помочь удержать цены — ключевой фактор сохраняющегося спроса на машину родом из 1977 года.

MARSHALL

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ

Новый стандарт надёжности

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

Подробнее о гарантийной политике:



# Новинки IkonTyres



## Новый бренд и новые UHP- и AT-шины



Роман Зубко

**Компания Ikon Tyres провела для представителей СМИ и блогеров онлайн-конференцию, в рамках которой продемонстрировала новые шины Ikon и Attar, а также представила новый бренд Credo, под которым будут выпускаться модели бюджетного сегмента. О том, как станут позиционироваться новинки, когда они появятся в продаже, и как будут развиваться экспортные поставки шин Bars и Attar, — в материале «Движка».**

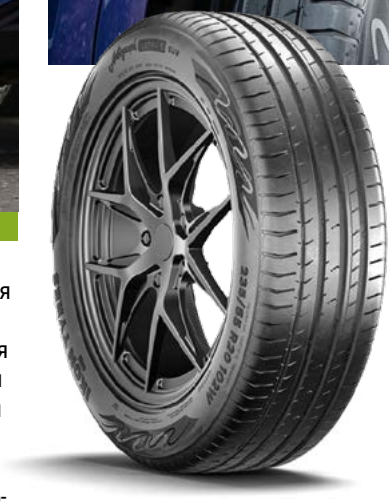
### Ikon Tyres в 2026 году: итоги трех кварталов

Как рассказал в ходе мероприятия генеральный директор Ikon Tyres Андрей Пантюхов, 2026-й стал для компании годом достижения сразу нескольких рекордных показателей. В частности, завод Tengri Tyres в Казахстане, на мощностях которого выпускаются шины бренда Attar, произвел миллионную шину. С конвейера предприятия Birinchi Rezinotexnika Zavodi в Узбекистане, где выпускаются шины Bars, сошла 6-миллионная шина. В свою очередь, головной завод Ikon Tyres во Всеволожске выпустил в текущем году 200-миллионную шину. Как сообщал ранее «Движок», юбилейной стала зимняя фрикционная модель Ikon Autograph Snow 5 SUV в типоразмере 285/60 R18.

В нынешнем году всеволожский завод запустил серийное производство зимних шин Ikon AutographIce 10 и Snow 5 для легковых автомобилей и кроссоверов (о тест-драйве этих моделей читайте в октябрьском номере журнала), а также новую линейку шин для легких коммерческих автомобилей (в нее вошли, напомним, модели Ikon



Ikon Autograph Ultra 5 SUV



Autograph Ice C4, Autograph Ice LT4 и Autograph Snow C4, а также Ikon Character Ice C2).

В 2026 году ассортимент шин Ikon пополнился в общей сложности 590 новыми SKU. «Подобным достижением мог бы гордиться и гораздо более крупный производитель, включая тех, кого принято относить к ведущим мировым брендам», — отметил в ходе конференции Андрей Пантюхов.

Бренды Bars и Attar, по словам гендиректора Ikon Tyres, сегодня активно расширяют экспортные поставки, в том числе в страны дальнего зарубежья. Общее число направлений экспорта превышает 25 стран. В основном речь идет о государствах Ближнего Востока и Азии, вместе с тем продукция Bars и Attar поставляется также в ряд стран Европы, кроме того, планируется организация поставок этих шин в Северную Америку.

### Новинки Attar, Bars и Ikon

В летнем сезоне 2027 года в продажу в России и странах СНГ поступит целый ряд новых моделей брендов Attar, Bars и Ikon. Под флагманским брендом компании на рынок выйдут летние шины Autorgaph Ultra 5 (для мощных легковых автомобилей) и Magnetar A/T (для внедорожников и пикапов).

Модель Ikon Autograph Ultra 5 представляет собой первую шину категории UHP



Attar Iceborn



Attar Snowborn



Attar Sunborn

Фото: пресс-служба IkonTyres

(Ultra High Performance) собственной разработки компании. Среди ключевых особенностей новинки производитель называет увеличенное пятно контакта (для улучшения сцепных свойств в поворотах) и усиленную конструкцию (для надежности при повышенных нагрузках). Новые шины оснащены также ребром защиты колесного диска.

На первых порах новинка будет доступна в 62 типоразмерах с посадочным диаметром от 17 до 22 дюймов. В частности, в размерной линейке будет представлен ряд SKU для популярных в России автомобилей азиатских брендов.

Еще одной новинкой в модельном ряду Ikon станет шина Magnetar A/T категории All-Terrain — это также первая самостоятельная разработка R&D-центра Ikon Tyres в подобном классе. Модель адресована владельцам внедорожников, ищущим баланс между проходимостью на бездорожье и управляемостью на дорогах общего пользования. Новинку отличает агрессивный рисунок протектора, развитые грунтозацепы, а также усиленные боковины. В 2027 году в размерный ряд шины Magnetar A/T войдут 63 типоразмера с посадочным диаметром от 18 до 20 дюймов.

В линейке бренда Ikon в наступающем летнем сезоне появится также модель Character Eco 3 SUV, представляющая собой новую версию шины Autograph Eco 3, адаптированную для внедорожников и кроссоверов.

Главными новинками бренда Bars для российского рынка станут две модели для «пролонгированного лета»: Timeflexx F и Timeflexx T. Как заявляет производитель, обе шины можно начинать использовать ранней весной и менять на зимние поздней осенью или в начале зимы.

В рамках презентации компания продемонстрировала также обновленную линейку шин Attar, в которую вошли модели для легковых автомобилей и кроссоверов, позиционируемые в бюджетном сегменте. В новом модельном ряду представлены летняя шина Attar Sunborn, которая станет доступна в 43 типоразмерах с посадочным диаметром от 14 до 20 дюймов, зимняя фрикционная Snowborn (45 типоразмеров, 14–20 дюймов), а также шипованная Iceborn (46 типоразмеров, 14–20 дюймов).


Ikon Magnetar A/T



Ikon Magnetar A/T

### Новый бренд родом из Всеволожска

В ходе онлайн-конференции был также представлен новый бренд в портфеле Ikon Tyres — Credo. Эту марку будут носить шины, позиционируемые в бюджетном ценовом сегменте.

Запуск нового бренда в руководстве компании называют «ответом на текущую рыночную конъюнктуру»: в России, по словам представителей Ikon Tyres, растет спрос на бюджетные шины, при этом на рынке все большую активность проявляют многочисленные китайские производители. Среди прямых конкурентов новых шин в компании называют продукцию таких брендов, как Sailun, LingLong, Triangle и других из Поднебесной, а также модели ряда отечественных производителей.

«Нашей задачей было предложить рынку продукт, который составлял бы конкуренцию китайским и отечественным шинам по лучшему соотношению цены и качества с гарантией надежности», — отметил в ходе презентации нового бренда Андрей Пантюхов.

Шины Credo будут выпускаться на заводе Ikon Tyres во Всеволожске Ленинградской области. Запуск их производства, по словам А. Пантюхова, позволит, в частности, загрузить свободные мощности всеволожского предприятия.

В линейку нового бренда войдут на первых порах три модели: летняя Credo Sunmode, зимняя фрикционная Snowmode, а также шипованная Icemode. В размерном ряду каждой — по 53 типоразмера с посадочным диаметром от 14 до 21 дюйма, включая версии SUV (для внедорожников и кроссоверов).

Производство шин Credo уже стартовало — их отгрузки дистрибьюторам начнутся в ноябре. В продаже новинки появятся в 2027 году: летнюю модель можно будет купить в начале весны, зимние — в начале осени.



Credo Icemode SUV



Credo Snowmode SUV



Credo Sunmode SUV

# Контрафактные и поддельные запчасти













**Большинство автовладельцев различить их не могут**

**По данным аналитического агентства «Индекс», значительная доля автовладельцев подозревает, что приобретает поддельные запасные части для ремонта своего автомобиля, однако все равно их устанавливает. Эксперты не столь категоричны: большинство автолюбителей просто не понимают, в чем разница и как должна выглядеть оригинальная деталь и ее упаковка.**

Проблема поддельных запчастей — давний бич российского рынка послепродажного обслуживания автомобилей. После ухода мировых брендов из нашей страны ситуация усугубилась. В знакомых многим упаковках стали привозить запчасти из стран, которые не все смогут показать на карте. Там свои отличительные знаки, нюансы производства и много чего еще. В результате отечественные автомобилисты нередко пребывают в замешательстве, что и подтвердило исследование аналитического агентства «Индекс».

По данным экспертов, опросивших российских автомобилистов, почти четверть из них сталкивалась с поддельными (по мнению респондентов) деталями. Чаще всего такие запчасти покупались в интернет-магазинах.

Что касается самих деталей, то чаще всего в подделке автолюбители подозревали всевозможные фильтры, компоненты подвески и рулевого управления, а также технологические жидкости, включая моторные масла.

Основными критериями подделки покупатели видели некачественное исполнение детали (37% респондентов), несоответствие упаковки и маркировки и лишь на последнем месте — несоответствие характеристик детали в ходе эксплуатации.

Вот только удивительный факт заключается в том, что две трети автолюбителей, купивших, по их мнению, ненастоящую деталь, все равно оставляли ее у себя.

Управляющий директор аналитического агентства «Индекс» Виталий Кравец находит объяснение этому только в одном: «Рядовые автомобилисты, во-первых, не понимают разницы между оригинальной запчастью, некачественной запчастью, подделкой и контра-

## ПОДДЕЛКА или КОНТРАФАКТ

**Многие не понимают разницы между поддельной запчастью и контрафактной. ПОДДЕЛКА — это товар ненадлежащего качества, повторяющий оригинальный продукт и произведенный лицом, не являющимся правообладателем. КОНТРАФАКТ — это товар, введенный в торговый оборот с нарушением прав правообладателя или законов государства, на территории которого он распространяется. То есть контрафактная запчасть не всегда может быть поддельной.**

Фото: Компании-производители, журнал «Движок»

фактом, а во-вторых, зачастую просто не могут отличить их друг от друга, поскольку не обладают нужными знаниями».

Поддерживают такую же точку зрения и представители сервисного бизнеса. Количество брендов запчастей, стран их производства и поставки, а также нюансов ввоза на территорию России настолько разнообразно, что гарантировать оригинальность продукции не могут даже эксперты.

Исследование агентства «Индекс» показывает, что подозрения автолюбителей в большинстве случаев неоправданны и связаны с субъективными представлениями о том, как деталь должна выглядеть в идеале.

Проверка специалистами купленных клиентом запчастей лишь в 7% случаев выявляла несоответствия, а невозможность установки детали и вовсе была выявлена в 3% случаев.

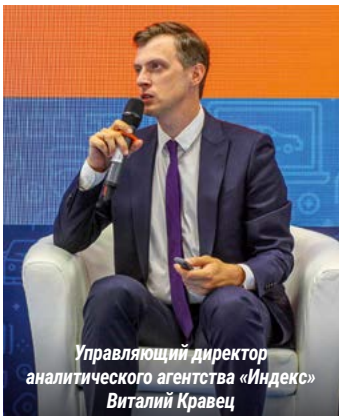
Правда, сюда необходимо закладывать ошибки подбора деталей, а также общее падение качества производства в связи с тотальным переходом рынка




послепродажного обслуживания на контрактное производство в странах Азии и конкретно в Китае.

### Тенденции рынка послепродажного обслуживания

Помимо проблемы происхождения запасных частей, в аналитическом агентстве «Индекс» отмечают и общие тенденции развития рынка послепродажного обслуживания.



*Управляющий директор аналитического агентства «Индекс» Виталий Кравец*

Пока, увы, негативные факторы преобладают. В первую очередь, третий год отмечается падение покупательской способности автомобилистов, что выражается как в прямой зависимости от ограниченного бюджета на ремонт и оттоке клиентов из сервисов, так и в перспективном влиянии инфляции, сокращении автопарка и отложенном спросе. Автомобилисты не доверяют новым брендам запчастей и в целом демонстрируют низкую лояльность к представителям автомобильного бизнес-сообщества.

Как это преодолевать? Эксперты советуют искать позитив, то есть прибыль, в стареющем автопарке, который ремонтируется все чаще, развитии профильных СТО для китайских автомобилей и повышении качества локальных брендов запчастей, включая активное информационное продвижение и программы защиты от подделок.



# Электричество рулит!

## Изучаем особенности систем рулевого управления «по проводам»



Роман Зубко

**В начале октября нынешнего года компания Mercedes-Benz начала принимать заказы на электроседаны EQS, оснащенные системой рулевого управления «по проводам» — Steer-by-wire. Журнал «Движок» выяснял, сколько стоит система Steer-by-wire, если заказывать ее в качестве опции, как устроены подобные системы, кто поставляет их автопроизводителям и увидим ли мы в обозримом будущем системы рулевого управления «по проводам» на машинах массового сегмента.**

### Сколько это стоит?

Как сообщает пресс-служба компании из Штутгарта, новый EQS в версии с системой Steer-by-wire доступен для заказа на всех рынках, где официально продается модель. В Германии стоимость подобной опции составляет 2975 евро с учетом НДС (около 280 тыс. рублей по курсу ЦБ РФ на 15 октября 2026 года).

На первый взгляд, это недешево, но с учетом того, что сам электромобиль, в зависимости от модификации, стоит у себя на родине от 94 403 до 134 732 евро (от 8,87 млн до 12,65 млн рублей), цена новой опции заоблачной не кажется.

### История вопроса

Mercedes EQS 2026 модельного года — естественно, не первая серийная машина, получившая систему рулевого управления «по проводам». В феврале 2025-го концерн ZF Friedrichshafen AG объявил о старте серийного производства системы Steer-by-wire для китайского автопроизводителя NIO и его флагманского электроседана ET9.

Ранее, осенью 2022 года, альянс Forvia (Faurecia и Hella) объявил о разработке аналогичной системы для Geely Group — в 2024 году она появилась на концептуальном электрокаре Lotus Theory 1. А еще раньше, в 2021-м, концерн Schaeffler продемон-




Фото: компании-производители



*Первым серийным автомобилем с системой управления «по проводам» в 2013 году стал Infiniti Q50*

стрировал систему Space Drive, представляющую собой гоночную версию рулевого управления «по проводам».

Более того, на старт первой гонки DTM сезона-2021 в итальянской Монце вышли три болида, оснащенных подобной системой: Audi R8 LMS GT3 под управлением Софии Флерш, Mercedes-AMG Гэри Паффетта и BMW M6 GT3 Тимо Глока.

Schaeffler разработал также вариант системы Space Drive для раллийных автомобилей, а в 2022 году представил ее версию для «гражданских» машин.

Ну а первым серийным автомобилем с электрической (а не традиционной механической) связью между рулем и управляемыми колесами считается седан Infiniti Q50, получивший систему Steer-by-wire в 2013 году. У японцев она называлась Direct Adaptive Steering (DAS), а по-





***Пилоты DTM София Флерш (на фото вверху) и Тимо Глок (внизу) используют на своих болидах систему управления «по проводам»***



ставщиком была японская же компания KYB.

Компания Citroen в 1970-х годах, к слову, использовала свою систему рулевого управления DIRAVI с полностью гидравлическим приводом управляемых колес, но это, как было сказано у классиков, совсем другая история.

### Как это устроено?

Ведущие производители и поставщики решений для рулевого управления «по проводам» — Schaeffler и ZF — описывают свои варианты системы Steer-by-wire в примерно одинаковых терминах. Традиционная рулевая колонка и вообще механическая связь между рулевым колесом и рулевой рейкой в такой системе отсутствует. Механические и гидравлические компоненты заменены электрическими и мехатронными.

Расположенный на рулевом колесе автомобиля датчик фиксирует вращающий момент. Электромотор, установленный на рулевом механизме, развивает усилие, которое передается на рулевые тяги. Еще один электродвигатель — на рулевом колесе — создает на руле эффект обратной связи, привычный водителю по традиционным системам рулевого управления.

Передаточное отношение в системе регулируется автоматически — в зависимости от скорости движения и ситуации на дороге. У Mercedes EQS, например, руль (точнее, штурвал, судя по фирменным изображениям) получился весьма «острым»: от упора до упора баранка вращается всего на 170 градусов.



*Принцип работы системы рулевого управления «по проводам», разработанной ZF, ничем не отличается от других производителей. Главный смысл - внедрение беспилотных технологий, что невозможно при классической конструкции.*

Система Steer-by-wire может поставляться автопроизводителям как отдельно, так и «в связке» с системой полноуправляемого шасси — тот же EQS получил именно такой вариант. Задние колеса электроседана отклоняются на угол до 10 градусов при повороте передних. В ZF называют подобную связку оптимальным вариантом для машин с удлиненной колесной базой с точки зрения повышения их маневренности. По заявлению представителей Mercedes, обе системы делают новый EQS устойчивее в поворотах, послушнее для водителя и маневреннее на парковке.

*Системой Space Drive параллельно управляют три процессора. Если с двух поступает одинаковая информация, сигнал считается верным*



На случай разного рода экстренных ситуаций необходимая для работы функции Steer-by-wire электросистема делается, по сути, двухконтурной (по аналогии с гидравлической системой тормозов). Предусмотрены также «страховочные» блоки управления на случай неисправности основного.

### Зачем это надо?

Среди других преимуществ системы Steer-by-wire производители автокомпонентов называют прежде всего ее адаптивность. Характеристики рулевого управления можно гибко настраивать в зависимости от предпочтений водителя (что отмечали, в частности, гонщики DTM и пилоты-раллисты, использовавшие систему Space Drive от Schaeffler). Водитель, в свою очередь, может выбирать различные режимы работы системы и варианты передаточного отношения рулевого механизма — от комфортных настроек до спортивных.

Кроме того, как отмечают в Schaeffler, система рулевого управления «по проводам» способна выполнять корректирующие и вспомогательные функции, если она интегрирована с другими системами безопасности и помощи водителю.

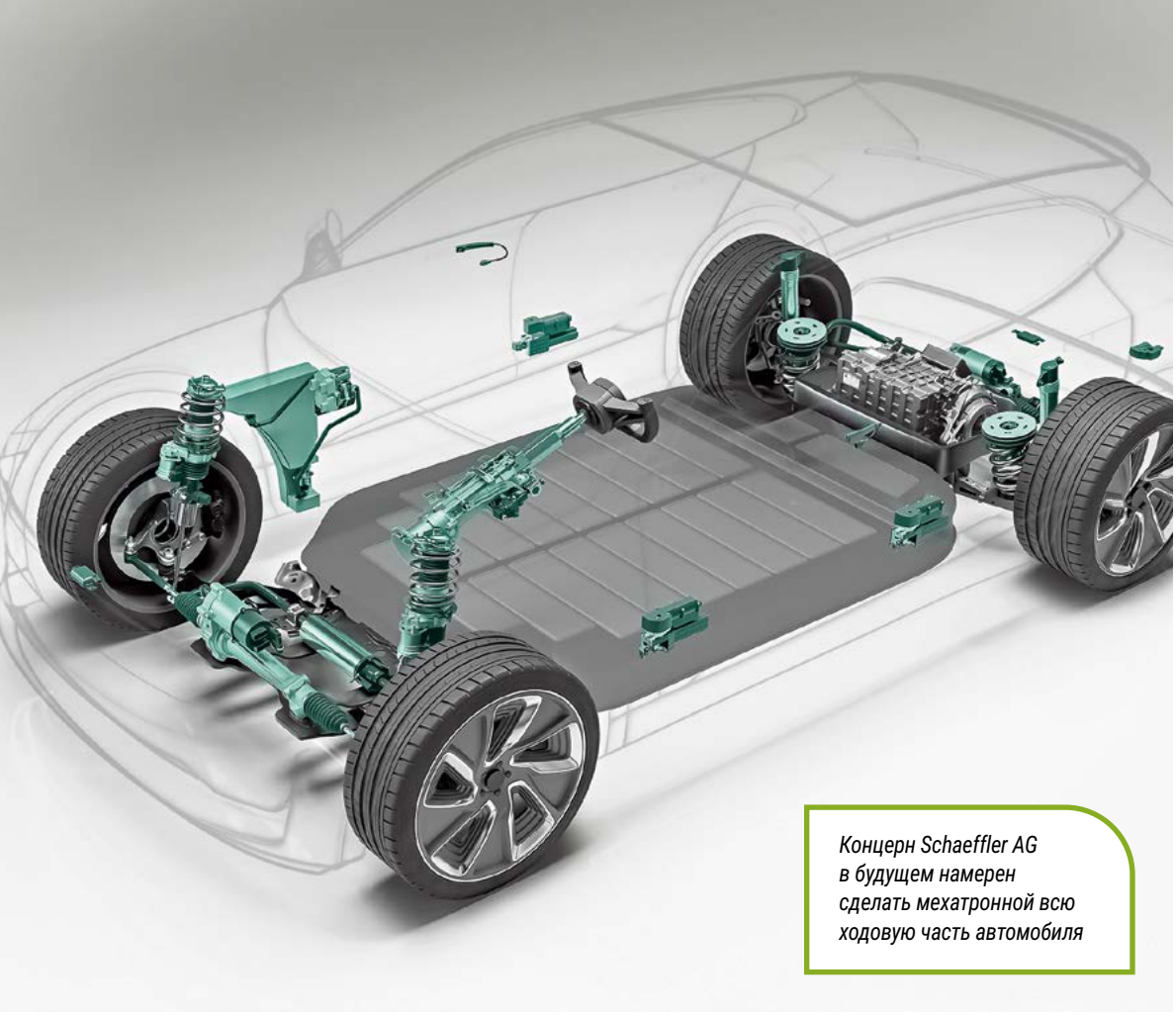
Изначально, кстати, немецкий концерн начал разрабатывать свой вариант системы Steer-by-wire для машин, предназначенных для людей с ограниченными возможностями. Затем идея пришлась ко двору в автоспорте и переросла в упомянутую выше систему Space Drive. В будущем соответствующие технологии пригодятся для следующих поколений автопилотируемых машин по мере развития систем автономного вождения.

При этом в Schaeffler намерены пойти еще дальше и разработать серийный вариант «шасси по проводам» (Chassis-by-wire) — с электронно-управляемыми амортизаторами, мехатронным рулевым управлением и электронно-механической тормозной системой (Brake-by-wire).

### Вместо послесловия

Сама идея рулевого управления (и шасси в целом) «по проводам» выглядит, безусловно, красиво и перспективно, но ряд вопросов по-прежнему остается без ответа.

Во-первых, непонятно пока, станут ли машины с функцией Steer-by-wire дешевле или дороже моделей с традиционным рулевым механизмом при послепро-



*Концерн Schaeffler AG в будущем намерен сделать мехатронной всю ходовую часть автомобиля*

дажном обслуживании. На первый взгляд — скорее дешевле: чем меньше механических связей в системе, тем меньше трущихся деталей и, соответственно, ниже вероятность поломок. С другой стороны, обслуживание подобных машин наверняка потребует наличия более «продвинутого» сервисного оборудования (как минимум диагностического).

Во-вторых, неясны перспективы распространения подобных систем на модели массового сегмента. Поскольку то, что кажется относительно недорогим по меркам того же Mercedes EQS, может оказаться неоправданно дорогим для покупателей машин среднего класса (не говоря уже про бюджетный сегмент).

Впрочем, антиблокировочная система тормозов тоже когда-то дебютировала на Mercedes S-Class, что не помешало ей впоследствии войти в список стандартного оснащения бюджетных машин. В общем, продолжаем следить за развитием технологий!..



## Airline расширил линейку установок для сбора масла




**В каталоге Airline появились четыре установки для сбора отработанного масла объемом от 20 до 65 литров по цене от 9450 до 25 750 рублей.**

Об этом «Движку» сообщили в пресс-службе бренда. Все новинки предназначены для сбора отработанного масла из поддона картера.

Установки APFL102 и APFL103 вмещают 65 литров и работают в двух режимах: свободного слива и вакуумной откачки через щупы. Они оснащены регулируемой воронкой (96–150 см и 140–150 см соответственно) с краном для точного позиционирования и комплектом щупов разных диаметров. У APFL103 также есть прозрачная измерительная колба для визуального контроля потока и предварительного объема.

Компактная установка APFL104 объемом 20 литров предназначена только для вакуумной откачки. Она передвигается на колесах и подходит для мобильной работы или отдельных постов.

Установка APFL105 рассчитана на слив масла в бочки объемом 20–60 литров. Она имеет регулируемую воронку 100–160 см с краном и отвод по шлангу во внешнюю тару.

Все новинки — пневматические, работают при давлении 6–8 атм и расходе воздуха 150 л/мин. Артикулы и подробные характеристики доступны на сайте Airline ■



## Lada Vesta CNG получила удаленное управление и климат-контроль

**Битопливная Lada Vesta CNG во всех комплектациях получила новые опции комфорта, при этом ее рекомендованная розничная цена не изменилась.**

Об этом сообщила пресс-служба АвтоВАЗа. В штатное оснащение всех исполнений — от «Комфорта» до «Техно» — теперь входит телематика Lada Connect Старт.

Начиная с комплектации «Драйв» автомобиль оснащается климат-системой. Она автоматически поддерживает заданную температуру в салоне, а управление осуществляется вращающимися рукоятками с подсвеченными символами температуры, направления воздушных потоков и скорости вентилятора.

Телематика после подключения смартфона позволяет удаленно контролировать состояние автомобиля. Водитель может узнать запас топлива, местоположение, температуру двигателя и уровень заряда АКБ, а также проверить, заперты ли двери и багажник и запущен ли мотор. Информация передается в зашифрованном виде и хранится на российских серверах, а программное обеспечение платформы внесено в реестр отечественного ПО.

Цены на Lada Vesta CNG стартуют от 1 881 000 рублей. На модель действуют специальные предложения по кредитным и лизинговым программам, а также при использовании трейд-ин — максимальная выгода достигает 330 тыс. рублей ■

## Volga C50 научилась заводиться со смартфона

**Седан D-класса Volga C50 получил штатную телематику с управлением через фирменное приложение — сервис доступен во всех трех комплектациях модели.**

Об этом сообщила пресс-служба бренда. Через приложение владелец сможет запускать двигатель, управлять центральным замком и окнами, настраивать климат-контроль, а также включать обогрев или вентиляцию сидений — набор функций зависит от комплектации. Со смартфона можно будет заранее подготовить салон к поездке.

В приложении отображаются данные о давлении в шинах, пробеге, запасе хода и уровне топлива. Автомобиль можно найти на карте, а уведомления сообщат о незакрытых дверях, окнах или люке, а также о забытом свете.

Телематика связана с электронными системами машины и покрывается заводской гарантией. Приложение работает на Android и iOS, первые три года сервис бесплатный.

Стоимость Volga C50 с дистанционным управлением начинается от 2 959 000 рублей. На все модели бренда действует гарантия 5 лет или 150 тыс. км пробега ■



Движок

ЖУРНАЛ «ДВИЖОК» И САЙТ DVIZHOK.SU

# ВСЁ,
ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ
# ОБ АВТОКОМПОНЕНТАХ
И НЕ ТОЛЬКО!



Совокупный охват всех онлайн-площадок – около
**1 000 000**
УНИКАЛЬНЫХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ в месяц!

ИНТЕРНЕТ-ПОРТАЛ
dvizhok.su

Распространение –
во всех федеральных округах через сети
крупнейших российских дистрибьюторов запчастей

# Делаем старые фары новыми, или Что такое химическая полировка





Станислав Мартинкевич

**Потускневшая и пожелтевшая оптика — это не только плохой вид автомобиля, но еще и существенная потеря светимости, что особенно опасно в зимний сезон, когда ночи становятся вдвое длиннее. Однако замена оптики — дорогое удовольствие. Ремонт с заменой стекла ненамного дешевле и трудозатратнее. Все чаще владельцы «возрастных» машин выбирают химическую полировку. На собственном опыте рассказываем, насколько она эффективна.**

Не все это знают, но автомобильные фары с завода — точно так же, как и весь кузов, — покрыты специальным лаком, который и защищает оптику от пескоструя, ультрафиолета и перепадов температур. Понятное дело, с годами этот защитный слой разрушается, в результате чего фара начинает тускнеть, а там, где лак исчез полностью, — желтеть. На химическом уровне происходит фотоокисление полимерных цепей, а площадь покрывается микротрещинами.

Собственно, если убрать со стекла фары — а точнее, с прозрачного поликарбоната — этот верхний окислившийся слой, то под ним снова будет неповрежденная поверхность. Есть только одно условие: поврежденный слой не должен быть глубже 50 мкм. Поэтому глубокие трещины и сколы химическая полировка не возьмет — собственно, так же как и помутнения с внутренней стороны фары.

### Подготовка

Само собой, перед началом работы фара должна быть помыта и обезжирена. Ацетон или растворители лучше не использовать, так как они могут еще больше испортить старый поликарбонат. Нужен изопропиловый спирт.

Если на фаре есть желтые пятна, которые указывают на места, лишившиеся лака, — значит, без




Фото: Компания Remontfar.ru



*Горячий пар дихлорэтана вступает в термохимическую реакцию с поликарбонатом, расплавляя верхний микрослой фары, который и заполняет все микроскопические неровности, одновременно превращаясь в прозрачное «стекло»*







шлифовки уже точно не обойтись. Лучший результат будет на фаре, поверхность которой абсолютно равномерна.

Сначала берут грубую наждачку зернистостью Р180–600. Она фактически срезает верхний слой поверхности фары. Далее применяют шлифовочные круги зернистостью Р1200–1500, чтобы убрать следы предыдущей полировки. А затем используют финишную полировку Р2000–2500. В итоге поверхность фары должна превратиться в матовое белесое стекло, которое становится основой для будущей химической реакции.

После полировки фару нужно еще раз тщательно вымыть, чтобы избавиться от абразивной пыли и пасты.

### Научное волшебство

Ключевое действие — химическая реакция, для которой понадобится специальный нагреваемый испаритель, внешне напоминающий маленький дымарь пчеловода. В него заливается специальный состав на основе дихлорэтана или производных ацетона. После того как состав нагреется, его подносят носиком испарителя к отполированной фаре, которая прямо на глазах начинает превращаться в новую: стекло из белесо-матового мгновенно становится абсолютно прозрачным, приобретая первоначальный вид.

Горячий пар дихлорэтана вступает в термохимическую реакцию с поликарбонатом, расплавляя верхний микрослой фары, который и заполняет все микроскопические неровности, одновременно превращаясь в прозрачное «стекло».

Конечно же, важно иметь набитую руку: водить носиком испарителя нужно точно дозированное количество времени. Не додержишь — не будет эффекта, передержишь — расплавится лишнее и стекло фары деформируется.

После химической реакции фару нельзя трогать не менее часа, пока идет полимеризация верхнего слоя. После этого в идеале лучше еще сутки-двое оптику не мочить.

После того как фара окончательно высохла, она снова покрывается специальным UV-лаком, после чего лучше не экономить и затянуть оптику в защитную бронепленку: так она прослужит гораздо дольше. А если что и случится, поменять пленку будет гораздо проще, чем снова повторять всю процедуру, причем без гарантии того, что второй круг фара выдержит.




**После восстановления первоначальной светимости фар рекомендуется отправиться на корректировку света**

# Бессмысленная вещь или реальное спасение?



## Оцениваем автомобильную аптечку с врачом скорой помощи

**В 2009 году из автомобильной аптечки исчезли лекарства. В 2010-м автомобилисты лишились и обезболивающих препаратов. Ну а с 1 сентября 2024-го действует приказ Минздрава РФ № 262н от 24 мая 2024 года о комплектации автомобильной аптечки. Есть ли в ней вообще смысл? Разбираемся вместе с врачом скорой медицинской помощи.**




**Первое, что бросается в глаза, — блокнот с отпечатанной линейкой по краю бумаги и карандаш. Зачем эти предметы в аптечке?**

— Блокнот нужен, чтобы записать время, когда был закручен жгут и оказана первая помощь. От этих данных будут отталкиваться медики в больнице или врачи скорой, если помощь оказывали свидетели происшествия или сами участники ДТП. Линейка необходима, чтобы оценить размер раны или повреждения.

**Насколько актуально в аптечке устройство для проведения искусственного дыхания?**

— Если честно, эта вещь абсолютно бесполезна, если человек не владеет специальными навыками оказания первой помощи, а в данном случае — тройным приемом Сафара. Чтобы такое устройство было эффективно, необходимо выдвинуть нижнюю челюсть пострадавшего, запрокинуть его голову и сделать еще ряд манипуляций, чтобы освободить дыхательные пути. Эти приемы рядовой автомобилист просто не знает, да и без практики не факт, что сможет повторить.

**А остальные предметы?**

— Ножничек достаточно, чтобы просто отрезать бинт. Бинты сложно оценить: они стандартные.

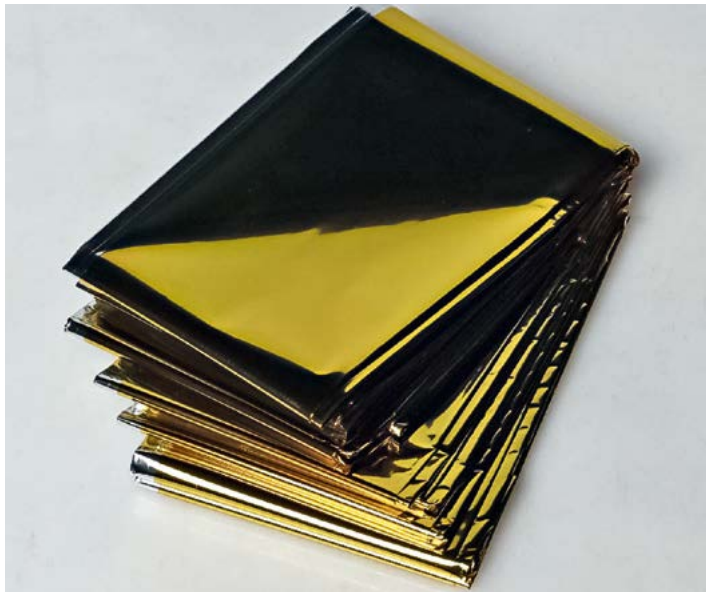
# Что осталось в аптечке




**На данный момент в комплектацию входят две нестерильные одноразовые медицинские маски, две пары нестерильных медицинских перчаток (размером не менее М), два устройства для проведения искусственного дыхания, один жгут для остановки артериального кровотечения, четыре марлевых бинта размером не менее 5 х 10 см, четыре марлевых бинта размером минимум 7 х 14 см, две упаковки марлевых стерильных салфеток размером от 13 х 16 см, 10 бактерицидных лейкопластырей размером не менее 1,9 х 7,2 см, два бактерицидных лейкопластыря размером не менее 4 х 10 см, один рулонный фиксирующий лейкопластырь размером не менее 2 х 500 см, спасательное изотермическое покрывало размером не менее 160 х 210 см, ножницы, инструкция по оказанию первой помощи, блокнот формата не менее А7 и черный карандаш.**

**Стоимость подобного набора в 2026 году — 1430 рублей.**



С помощью лейкопластыря, понятное дело, ничего серьезного тоже не предотвратить: он нужен, чтобы зафиксировать бинт. Жгут очень плохой, это видно невооруженным взглядом. Во-первых, он очень сильно растягивается. Чтобы действительно предотвратить кровотечение, его нужно очень много раз обмотать вокруг конечности, и неизвестно, выдержит ли он. Во-вторых, он очень узкий. В таких случаях гораздо эффективнее закручивающиеся жгуты.

**В последнем ГОСТе в аптечке появилось одеяло или, как правильно его называть, спасательное изотермическое покрывало. В нем есть смысл?**

— Напрямую оно вряд ли сможет повлиять на спасение жизни, но может помочь дождаться помощи. Оно двустороннее — для охлаждения или согревания в зависимости от стороны использования.

**Как бы вы в целом оценили содержимое этой аптечки? Поможет ли оно действительно спасти человеку жизнь?**

— Действия Минздрава понятны: для правильного использования лекарств нужны профильные знания, иначе можно не помочь, а навредить. В случае серьезных травм рядовой автомобилист помочь вряд ли сможет. Так что главная задача аптечки — помочь остановить кровотечение и дождаться профессиональной помощи.

**Исходя из вашего опыта, можно было бы добавить в аптечку что-то еще, чтобы увеличить шансы пострадавшего на спасение?**

— Можно было бы добавить нормальный жгут, профессиональное устройство для проведения искусственного дыхания «рот в рот» и криопакет, помогающий от ушибов. Но в целом серьезно изменило бы ситуацию в лучшую сторону обучение населения минимальным навыкам оказания первой помощи. Даже если что-то подобное сегодня проходят в школах на уроках ОБЖ, этого явно недостаточно.

**Что делать, если стал свидетелем серьезного ДТП и обнаружил людей без сознания?**

— А что тут может сделать неподготовленный человек? Только вызвать скорую помощь. Пока она едет, при возможности нужно обесточить машину — например, скинуть клеммы с аккумулятора. Все остальное будут делать спасатели.

# Морозим незамерзайки

ТЕСТ



Вадим Аскаров



**Какие зимние стеклоомывающие жидкости не выдержали даже легкий мороз**

**Ноябрь на дворе, а значит, в журнале «Движок» выходит традиционный полезный и практичный материал о незамерзающих жидкостях, которые мы заморозили и проверили их текучесть. Это «Лукойл», «Роснефть», G-Drive, Carville Racing, Bolk, Frost Clean,«Зимний стандарт» («Озон») и «Каждый день» («Ашан»).**

В этот раз эксперты лаборатории НПО «Талис» не просто поставили банки в холодильник, а подвергли жидкости определенным манипуляциям, чтобы визуально оценить их текучесть после заморозки.

Для испытаний мы выбрали жидкости абсолютно разного происхождения, для разных целевых групп и самого широкого ценового диапазона. В том числе самые дешевые, купленные с рук у людей, которые зимой стоят на обочинах трасс. Причем таких образцов мы взяли сразу два в разных частях города, чтобы оценить среднее качество подобного товара.

Участвуют в тесте и очень дорогие незамерзайки, под собственными торговыми марками известных нефтяных компаний, которые они продают на фирменных АЗС. Есть в списке и жидкости, купленные в крупных и всем известных гипермаркетах, тоже под собственной товарной маркой этих магазинов. Не обошли мы стороной и стеклоомывающие жидкости независимых производителей автокомпонентов, а также жидкости, приобретенные на популярных маркетплейсах.

## Протестированные образцы (цена указана за 1 литр)

**«Лукойл», 4 л, –30 °С**
1099 рублей (275 р.)




**«Роснефть», 4 л, –30 °С**
760 рублей (190 р.)



**G-Drive, 3 л, –30 °С**
899 рублей (300 р.)




**«Каждый день» («Ашан»), 3 л, –30 °С**
389 рублей (130 р.)



**«Зимний стандарт» («Озон»), 5 л, –30 °С**
272 рубля (54 р.)



**Carville Racing, 3,9 л, –27 °С**
825 рублей (212 р.)




**Bolk, 4 л, –25 °С**
380 рублей (95 р.)




**Frost Clean (из багажника 1-й), 5 л, –30 °С**
300 рублей (60 р.)



**Frost Clean (из багажника 2-й), 5 л, –30 °С**
300 рублей (60 р.)



Фото: журнал «Движок»

## Методика и ход испытаний

Для начала стеклоомывающие жидкости были залиты в одинаковые стеклянные пробирки с пробкой и металлическим шариком внутри, после чего их поместили на продолжительный срок в криокамеру.

После суток заморозки пробирки были извлечены из камеры и перевернуты, чтобы оценить поведение металлического шарика, который должен был снова опуститься на дно. Для наглядности заморозка проводилась дважды: при температурах –20 °C и –30 °C.

Первый уровень выдержали все жидкости, кроме одной, — замерз один из двух образцов Frost Clean, купленных на трассе, что оказалось ожидаемым результатом.

Второй уровень заморозки, на –30 °C, выявил гораздо больше нюансов. Номинально выполнить свои функции не должны были жидкости брендов Carville Racing и Bolk, так как их заявленная температура замерзания –27 °C и –25 °C соответственно.

Carville Racing оказался «с запасом» и сохранил полную текучесть, а вот жидкость Bolk загустела и стала похожа на желе, так что бачок омывателя она не испортит, но и очистить стекло сможет вряд ли.

На этом этапе теста перестал функционировать второй образец жидкости Frost Clean, купленный на дороге, — замерз полностью. Такая же участь постигла и омывайку «Зимний стандарт», купленную на маркетплейсе, — она также превратилась в ледышку. Остальные участники испытаний остались полностью в рабочем состоянии.








*Ключевой индикатор — металлический шарик, который находится в колбе вместе с жидкостями. После заморозки он должен спокойно перемещаться*



## Наш вердикт

Однозначно худшей покупкой, даже несмотря на небольшой ценник, стали жидкости, купленные на дороге и в популярном маркетплейсе. Эти продукты полностью замерзли на заявленных –30 °C с риском повредить бачок омывателя.

В отдельную категорию можно поместить жидкость бренда **Bolk**, которая отлично справится с температурой –20 °C, но на –30 °C лучше использовать жидкость с соответствующим допуском.

В группу «Рекомендуем к покупке» вошли стеклоомывающие жидкости брендов **«Лукойл»**, **«Роснефть»**, **G-Drive** и **Carville Racing**. Они отлично справятся со своей задачей, но и стоят соответствующе.

Победителем нашего теста мы признаем стеклоомывающую жидкость бренда **«Каждый день»**, которая является собственной торговой маркой магазина «Ашан». Эта омывайка справилась с заморозкой так же хорошо, как и вышеназванные участники, однако цена ее оказалась значительно ниже.

# Мировой автоспорт в цифрах и фактах




**Кими Антонелли**, пилот Mercedes-AMG, стал самым молодым чемпионом мира в истории «Формулы-1», досрочно завоевав титул в сезоне-2026 ■



Команда **Toyota Racing** досрочно завоевала чемпионский титул в сезоне-2026 в серии FIA WEC в зачете производителей ■




**Сет Кинтеро и Эндрю Шорт,** экипаж Toyota Gazoo Racing W2RC, выиграли «Ралли Марокко» — 4-й этап чемпионата мира по ралли-рейдам ■



**4 минуты 23 секунды** разделили на финише «Ралли Марокко» экипажи победителей и серебряных призеров ■



**20 лет 2 месяца и 7 дней** исполнилось Кими Антонелли, когда он завоевал титул чемпиона мира в «Формуле-1» ■



**15 тыс. кругов лидирования** преодолели в гонках «Формулы-1» болиды, оснащенные моторами Mercedes ■

## Ралли «Дакар» вернется в Африку

В 2027 году впервые за последние 20 лет ралли-марафон пройдет по территории Африканского континента по маршруту Луле-Фаро (Португалия) — Марракеш (Марокко).






# МОТОРНЫЕ МАСЛА CARVILLE RACING

- База и присадки мирового уровня
- Одобрено MB, VW, VOLVO
- API Официальная сертификация API

Выбрать

LUZAR




# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

для грузового транспорта

- ИДЕАЛЬНОЕ СОПРЯЖЕНИЕ
- ВЫСОКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ
- УВЕЛИЧЕННЫЙ РЕСУРС




выбери на luzar.ru

START VOLT

# КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА




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

БОЛЬШЕ ИНФОРМАЦИИ О ПРОДУКЦИИ НА САЙТЕ

STARTVOLT.COM

TRIALLI

# Всегда под рукой

Профессионалы рекомендуют тормозную систему TRIALLI




Выбрать