



4 680 295 191285 1

октябрь 2022 • #110

# Движок

про автомобили в деталях

НОВИНКИ  
И ТРЕНДЫ

## МАСЛА

34  
на MIMS  
Automobility  
Moscow



## Nissan Pathfinder

«Мой путь будет  
в сотню раз длинней!..»

24



50

IAA Transportation  
2022

Что показали в Ганновере  
мировые производители  
грузовиков и компонентов



10

Форум  
«Автосервис-2022»

Обслуживание и ремонт  
автомобилей в эпоху санкций

58

Серия RDS GP

Итоги финального этапа  
и сезона-2022





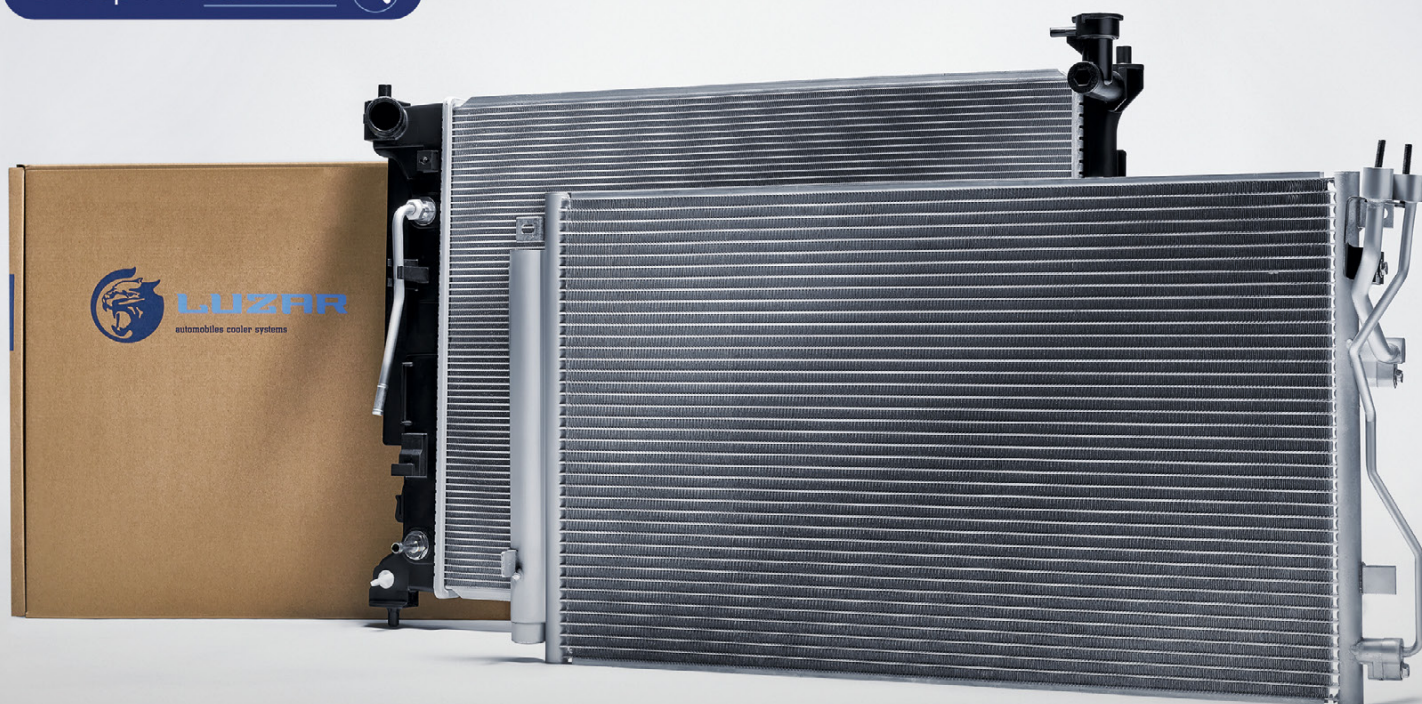
**LUZAR**  
детали системы охлаждения

# Российский лидер

Производим автомобильные запчасти на 97% актуального автопарка

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

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



Рекомендуем использовать высокоэффективные охлаждающие жидкости Carville Racing



## ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

Бессрочная гарантия!



Рукоятки устойчивы  
к агрессивным жидкостям



Стержни из высокопрочной стали S2  
выдерживают максимальные нагрузки



Намагниченные наконечники  
удобны в эксплуатации

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





## Куда уходит «Шкода»?

Спустя несколько месяцев после приостановки производства автомобилей в России и поставок машин в нашу страну компания Skoda объявила о намерении выйти на рынок Вьетнама. Станет ли Юго-Восточная Азия популярным направлением «релокации» для мировых автопроизводителей, ранее инвестировавших в российский предприятия?

«Никуда они от нас не денутся!» — стали заявлять «патриоты», когда появились первые сообщения о приостановке ранее активно работавшими в России автопроизводителями производства и продаж машин в нашей стране. «Инвестировано много, рынок у нас большой» — таковы были главные аргументы в пользу того, что мировые бренды переждут самую острую фазу кризиса и санкционного давления и станут потихоньку возвращаться.

Процесс «структурной трансформации экономики» (как назвала его однажды Э. С. Набиуллина), однако, затянулся, цены на автомобили на фоне дефицита и валютных скачков взлетели вверх, а платежеспособный спрос — напротив, пошел вниз. И все чаще на лентах информагентств стали появляться сообщения о том, что тот или иной производитель начал подготовку либо к продаже своих российских активов, либо к переносу их в другие страны.

Что будет в итоге с заводами группы Volkswagen в России, до конца пока не ясно, зато стало

Рынки, способные компенсировать автопроизводителям потери в России

известно о предстоящем выходе бренда Skoda на рынок Вьетнама. С 2023 года чешская компания в сотрудничестве с Thanh Cong Motor начнет на местном рынке продажи своих машин, которые будут импортироваться во Вьетнам, а в конце 2024-го локализует там производство двух моделей: кроссовера Kushaq и седана Slavia.

Ожидаемые объемы продаж, на первый взгляд, невелики: от 30 тыс. машин в первые годы до 40 тыс. единиц — с 2030-го. Однако в руководстве Skoda Auto видят во Вьетнаме весьма серьезный потенциал. Уже сегодня вьетнамский рынок — четвертый по величине в Юго-Восточной Азии, при этом в стране насчитывается около 100 млн жителей, а показатель автомобилизации невелик: всего 34 машины на 1000 человек. То есть до насыщения этому рынку еще очень и очень далеко.

Кроме того, в ближайшие годы он будет становиться все более популярным среди европейских товаропроизводителей: уже подписано соглашение о свободной торговле между ЕС и Вьетнамом,

в рамках которого к 2030 году снимется большинство таможенных пошлин и административных барьеров. В «Шкоде» ожидают в связи с этим, что после 2030-го годовой объем продаж автомобилей во Вьетнаме превысит 1 млн единиц. А к 2040-му одним только электромобилей в стране будет зарегистрировано порядка 3,5 млн. Неудивительно, что чехи намереваются уже сейчас застолбить определенную долю на потенциально привлекательном рынке!

Крупные автоконцерны, к слову, и раньше не обделяли вниманием Юго-Восточную Азию: во-первых, там традиционно активны японские производители (прежде всего Toyota, Mitsubishi и Honda), во-вторых, во все тот же Вьетнам поставлялись, напомним, кроссоверы Renault Duster российского производства (до того как завод «Автофрамос» превратился в «Москвич»). Да и в целом страны, которые когда-то принято было называть «третьим миром», давно находятся в сфере особого внимания автопроизводителей. Вспомним хотя бы запуск завода Volkswagen в Руанде в 2018 году.

В общем, мировым брендам деваться от нас есть куда. Нам же, судя по результатам продаж новых авто в РФ за три квартала 2022 года, придется довольствоваться старыми добрыми «Ладой», УАЗом да двумя-тремя китайскими брендами. Тот случай, когда можно позавидовать вьетнамцам...







**START  
VOLT**

**HARIJS SKUPELIS**  
инженер-конструктор, основатель HGK

**TecDoc®**  
DATA SUPPLIER

## **КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ** ВСЕГДА В НАЛИЧИИ САМЫЙ ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ



Полностью автоматическое производство



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия



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



# «Автостат. Оперативка»

Авторынок в сентябре

# 16



СЕРГЕЙ ЦЕЛИКОВ

# Дешевле, чем Tiggo 7 Pro

Новый Omoda C5 оценен в рублях

# 22



# 50

# IAA Transportation 2022

Что показали в Ганновере мировые производители грузовиков и компонентов

# Шинный рынок в эпоху кризиса

Зимние покрышки, которые можно купить в России

# 40



# Борьба до финиша и пятый титул Брагина

Итоги сезона РСКГ-2022

# 60





## Автобизнес

---

- 6 **Новости**
- 10 **Форум «Автосервис-2022»**  
Обслуживание и ремонт автомобилей в эпоху санкций
- 14 **Что делать страховщикам и автомобилистам?**  
ОСАГО и кризис на рынке автозапчастей
- 16 **«Автостат. Оперативка»**  
Авторынок в сентябре

## Автомобили

---

- 18 **Новости**
- 22 **Дешевле, чем Tiggo 7 Pro**  
Новый Omoda C5 оценен в рублях
- 24 **«Мой путь будет в сотню раз длинней!..»**  
Тест-драйв нового Nissan Pathfinder

## Автокомпоненты

---

- 28 **Новости**
- 34 **Автомобильные масла на MIMS Automobility Moscow 2022**  
Новинки и тренды
- 40 **Шинный рынок в эпоху кризиса**  
Зимние покрышки, которые можно купить в России
- 42 **Шкив коленвала с демпфером**  
Конструкция, причины поломок, лучший вариант замены
- 44 **СТР начал выпускать стойки стабилизатора нового поколения**

## Комтранс

---

- 46 **Новости**
- 50 **IAA Transportation 2022**  
Что показали в Ганновере мировые производители грузовиков и компонентов

## Автоаксессуары

---

- 54 **Новости**

## Автоспорт

---

- 56 **Мировой автоспорт:**  
новости, цифры, факты, герои месяца
- 57 **Баха «Холмы России – 2022»: не рыцарское дело**
- 58 **Воцарение. Аркадий Цареградцев впервые стал чемпионом RDS GP**
- 60 **Борьба до финиша и пятый титул Брагина**  
Итоги сезона РСКГ-2022



ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ  
**АВТО-РАДИАТОР**  
КОНТРОЛЬ КОМФОРТА

**СДЕЛАНО В РОССИИ**

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА  
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ IATF 16949:2016

+7 812 602-12-80  
info@auto-rad.ru  
auto-rad.ru

ООО «ПО «Авто-Радиатор»







## Porsche вышла на IPO

**На Франкфуртской бирже состоялось первичное размещение акций компании Porsche – самое крупное в истории европейских торгов.**

Всего компания намерена разместить на бирже 911 млн акций (разумеется, в честь культовой модели Porsche 911; биржевой тикер назван подобающе – P911): 455,5 млн привилегированных (без права управления) и 455,5 млн обыкновенных. В рамках IPO компания разместила на Франкфуртской бирже 113 млн 875 тыс. привилегированных акций, то есть 25% от общего объема.

Акции размещены по верхней границе ценового диапазона – по 82,50 евро за штуку. Сейчас капитализация Porsche оценивается аналитиками в 78 млрд евро – это самое крупное IPO в истории европейских торгов. Таким образом, Porsche занимает пятое место среди автопроизводителей по объему капитализации (75,9 млрд долларов) после Tesla (895,4 млрд долларов), Toyota (196,8 млрд долларов), BYD (96 млрд долларов) и Volkswagen (77,5 млрд долларов).

Нынешний год Porsche планирует завершить с показателем операционной маржи 17–18%. В среднесрочной перспективе компания намерена увеличить показатель прибыльности до вычета затрат на проценты по кредитам, налога на прибыль и амортизации до 25–27% ■

## Российский авторынок сократился на 60% к прошлогодним показателям

**Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ) опубликовала сентябрьскую статистику российского рынка легкового и легкого коммерческого транспорта.**

По итогам прошлого месяца в России было продано 46 698 новых автомобилей. Это на 59,6% меньше, чем в сентябре 2021 года, следует из данных АЕБ. Продажи новых «легковушек» и LCV за первые три квартала 2022 года составили 506 661 автомобиль (–59,8%).

За прошлый месяц был продан 20 641 автомобиль Lada (+20%), что составляет 44,2% от общего объема. Второе место занял Hyundai (3888 ед., –71%). На третье поднялись малотоннажники ГАЗ (3817 ед., –27%), а четвертым по итогам месяца стал Haval (3430 ед., –2%). Замкнула пятерку Kia (3313 ед., –81%). Далее расположились УАЗ (2526 ед., –25%), Geely (2501 ед., –4%), Renault (1320 ед., –82%), Changan (789 ед., –74%) и Volkswagen (758 ед., –90%).

Доля Lada Granta (13 421 ед.) в сентябре достигла 28,7%, обновив исторический рекорд. На втором месте внедорожники семейства Niva (3439 ед., из которых 2133 Legend и 1306 Travel). Haval Jolion уже третий с показателем 2313 проданных машин. На четвертом месте кроссовер Hyundai Tucson (1565 ед.). Пятую строчку занял собираемый в Белоруссии Geely Coolray (1341 ед.).

В рейтинге малотоннажников с солидным отрывом лидирует «Газель» (3241 ед.). На второй строчке ульяновская «буханка» (1309 ед.), а на третьей – цельнометаллический «Ларгус» (768 ед.). Дальше тоже сплошь российские машины: «Соболь» (576 ед.), УАЗ «Профи» (264 ед.) и коммерческие версии «Гранты» (206 ед.) ■



# GENESIS

## UNIVERSAL\*



### УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ВЫБОР

*ДЛЯ БЕНЗИНОВЫХ И ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ*

- LUKOIL GENESIS UNIVERSAL 5W-40 и 10W-40
- LUKOIL GENESIS UNIVERSAL 5W-30

*ДЛЯ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, ОБОРУДОВАННЫХ DPF*

- LUKOIL GENESIS UNIVERSAL DIESEL 5W-30





## Toyota закрыла завод в России и ведет переговоры о сборке машин в Казахстане

**Спустя полгода после остановки производства завод Toyota Motor в Санкт-Петербурге будет законсервирован. Компания ведет переговоры с казахскими автопроизводителями о контрактной сборке машин.**

По словам представителей Toyota Motor, после остановки производства автомобилей в промзоне «Шушары» компания так и не смогла наладить поставки комплектующих на конвейер и приняла решение о закрытии завода. Предприятие было переведено в режим простоя 4 марта, при этом сокращений сотрудников не проводилось.



Как стало известно изданию «Коммерсантъ», площадка будет законсервирована. В будущем компания может продать российский завод: выпуск автомобилей Toyota в Шушарах возобновлен не будет.

«Компания „Тойота Мотор“ закрывает сборочную площадку в городе Санкт-Петербурге. При этом она обеспечит выполнение всех социальных обязательств перед коллективом, а также значительные дополнительные компенсационные выплаты. Кроме того, компания сохранит послепродажное обслуживание автомобилей марки Toyota и Lexus и поддержку дилерской сети», — прокомментировала решение японской компании пресс-служба Минпромторга.

Вскоре появилась информация о переговорах Toyota Motor с автопроизводителями из Казахстана относительно запуска производства на территории страны. По словам министра индустрии и инфраструктурного развития республики Каирбека Ускенбаева, переговоры проходят без участия государственных органов, «как бизнес с бизнесом». Министр выразил надежду, что переговоры завершатся успешно, и назвал потенциальное открытие производственной площадки Toyota «одним из самых сильных успехов страны» ■

### Более трети россиян стали экономить на обслуживании автомобиля

**В 2022 году 35% российских автовладельцев оказались вынуждены экономить на обслуживании и ремонте, а каждый девятый стал пользоваться автомобилем только по необходимости.**

Соответствующие данные приводит агентство «Автостат». В рамках онлайн-опроса, проведенного в августе этого года совместно с порталом «Авто Mail.ru», респондентам был задан вопрос: «Стали ли вы в 2022 году, по сравнению с 2021 годом, экономить на обслуживании и ремонте автомобиля?»

В опросе приняли участие более 2,5 тыс. автовладельцев. 35% из них ответили на вопрос утвердительно, а 11% указали, что теперь ездят на своем автомобиле только в случае необходимости. Также в рамках опроса можно было указать, на чем именно приходится экономить.

Среди тех, кого нынешняя ситуация вынуждает экономить, 64% стали покупать расходные материалы более доступного ценового сегмента; 35% отказались от прохождения планового техосмотра у дилера либо независимых СТО и обращаются к гаражным умельцам либо проводят его сами; 34% решили повременить с покупкой новых шин, а 14% ездят с просящимся на замену аккумулятором.

В случае поломки 52% вынуждены экономить на запчастях, устанавливая вместо оригинала дешевые аналоги; 35% не устраняют мелкие повреждения кузова, а 25% — и мелкие неисправности. При этом 36% из тех, кто вынужден экономить, отказались от полноценного сервисного обслуживания и теперь чинят машину сами или обращаются к частным механикам ■

### Правительство РФ сократит поддержку автопрома в 2023 году

**Из-за сокращения поступлений от программы утильсбора объем господдержки российского автопрома в следующем году составит менее 10 млрд рублей. Этого не хватит даже на основную программу лизинга и автокредитования.**

Как стало известно газете «Коммерсантъ», в 2023 году на льготные автокредитование и лизинг будет выделено менее 10 млрд рублей. Для сравнения, в 2022 году на стимулирование автокредитов правительство направило 10,2 млрд рублей, а на программы лизинга — 4,9 млрд рублей.

Резкое сокращение объемов господдержки связано со снижением платежей со стороны самой отрасли, сообщили собеседники издания. По словам одного из них, «сейчас нет подтверждения ранее заложённых на 2023 год средств даже на основную программу льготного лизинга и кредитования. Не говоря уже о средствах на импортозамещение компонентов, о котором говорится в проекте новой стратегии автопрома».

Из-за массовой остановки предприятий зарубежных автоконцернов (сейчас в России работает только один завод иностранного автоконцерна — предприятие Haval в Тульской области) объемы отчислений утильсбора существенно снизились. По состоянию на 13 сентября бюджет РФ собрал с автопроизводителей только 152,6 млрд рублей, или 28,7% от запланированного объема на 2022 год (531 млрд рублей, из которых 140,4 млрд рублей — от импорта). Для сравнения, по итогам 2021 года объем поступлений за счет утильсбора составил 513,8 млрд рублей ■



## «Госуслуги» известят авто владельцев об отзывной кампании



На портале «Госуслуги» запущен сервис, который будет информировать авто владельцев о проводимых отзывных кампаниях.

Как сообщает пресс-служба Минцифры, сервис уведомлений разработан совместно с Росстандартом, а его ключевыми принципами являются «проактивность и клиентоцентричность». Сервис будет присылать уведомления владельцам автомобилей, зарегистрированным на «Госуслугах». Оповещения будут автоматически поступать в раздел «Госпочта».

Для получения уведомлений о проводимых отзывных кампаниях необходимо иметь подтвержденную учетную запись на «Госуслугах» и добавить данные об автомобиле в личном кабинете (для этого нужно отправить запрос в ГИБДД через специальную вкладку). В сообщении, которое придет в личный кабинет на «Госуслугах», будет написана причина отзыва. Также в сообщении будет указано, к кому обратиться за бесплатным ремонтом или консультацией.

Как сообщает пресс-служба Минцифры, в 2021 году к сервису по оповещению об отзывных кампаниях подключились 26 автопроизводителей. По данным организации, с 2015 по 2022 год в России было отозвано 6,1 млн автомобилей ■

## Nissan «уезжает» из России

Корпорация Nissan объявила о своем уходе из РФ. Российские активы компании, включая завод под Петербургом, будут проданы ФГУП «НАМИ».

Соответствующее решение одобрил исполнительный комитет совета директоров японской компании, сообщает ее пресс-служба. К «НАМИ» перейдут все операции в России, осуществляемые компанией Nissan Manufacturing Russia LLC (NMGR), в частности – завод и центр исследований и разработок в Санкт-Петербурге, а также подразделение по продажам и маркетингу в Москве.

Сотрудники NMGR, как уточняет пресс-служба компании, получат от нового собственника компании гарантии сохранения работы в течение 12 месяцев. Nissan, в свою очередь, сохраняет за собой право обратного выкупа активов и возобновление операций в течение шести лет. Решение о продаже российских активов японской компании «НАМИ» будет юридически оформлено в течение ближайших недель.

Свои потери от ухода с российского рынка Nissan оценивает примерно в 100 млрд иен (около 6,9 млн долларов США). Более точную оценку производитель даст в очередном финансовом отчете, который будет опубликован в ноябре.

Гарантийным и послепродажным обслуживанием автомобилей Nissan в РФ, а также вопросами поставок запасных частей после ухода компании с российского рынка займется АвтоВАЗ. В его управление перейдет центральный склад запчастей «Ниссана» и поставки дилерам деталей и расходников, сообщает пресс-служба тольяттинского предприятия ■



## タツミパフォーマンススペアパーツ



Автокомпоненты  
TMI TATSUMI

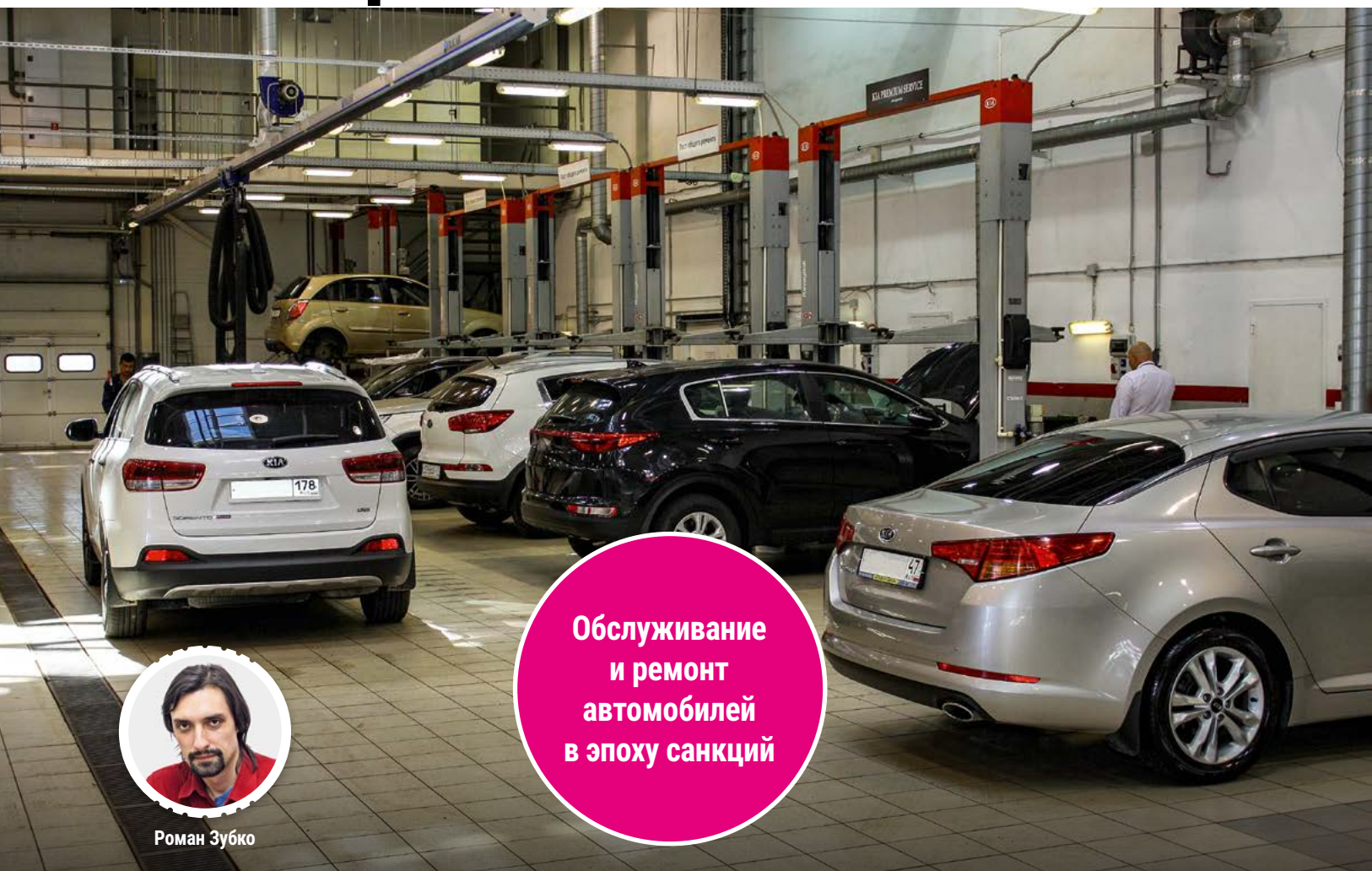
Японские традиции  
инженерного искусства

[www.tatsumi.ru](http://www.tatsumi.ru)



# «Автосервис-2022»

ФОРУМ



Роман Зубко

## Обслуживание и ремонт автомобилей в эпоху санкций

В конце сентября состоялся онлайн-форум «Автосервис-2022. Сервис, запчасти, оборудование», организованный аналитическим агентством «Автостат». В его рамках эксперты и участники рынка послепродажного обслуживания обозначили главные проблемы, с которыми столкнулась индустрия, а также возможные способы обеспечения СТО запчастями и оборудованием. О том, какими видят эксперты перспективы развития сервисной отрасли в текущих условиях, — в материале «Движка».

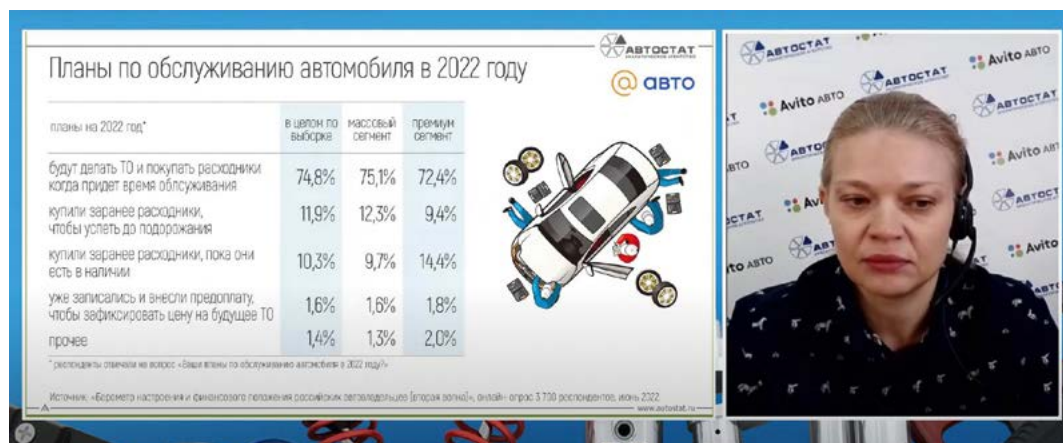
### Рынок автосервиса: предпочтения и поведение потребителей

О текущих настроениях и предпочтениях клиентов авто-

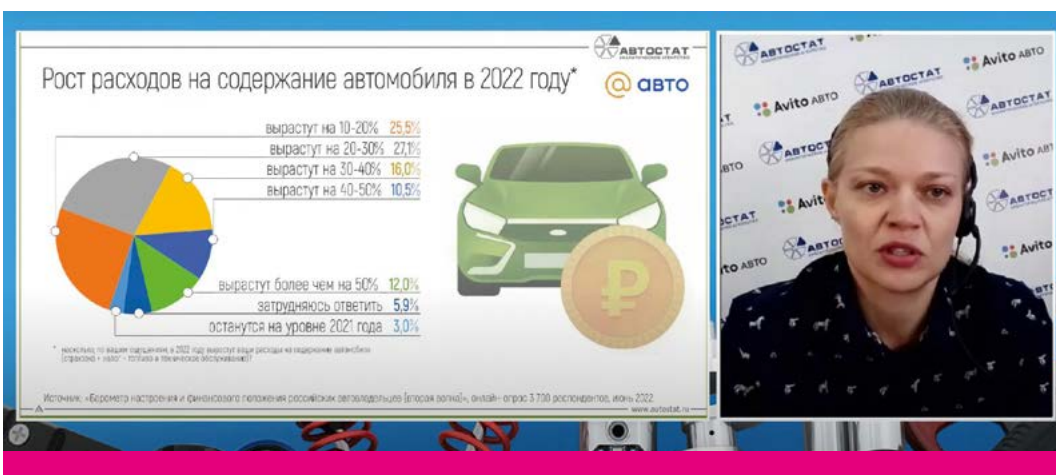
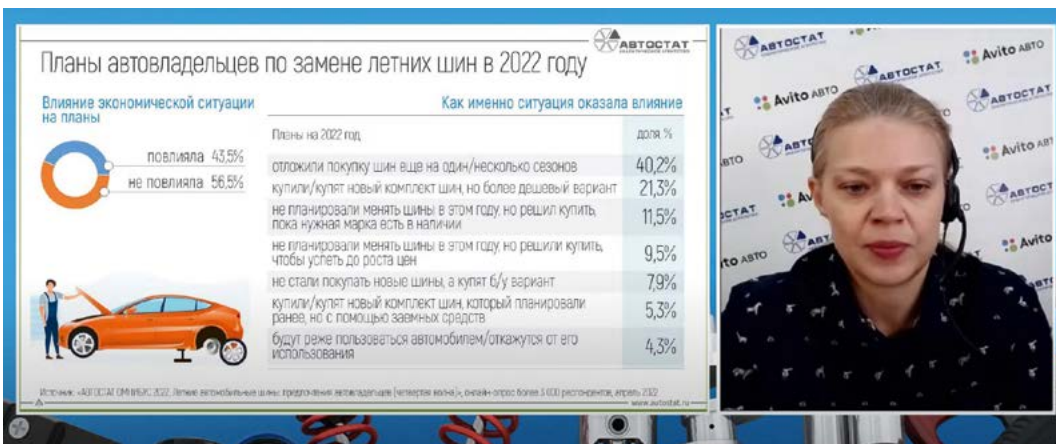
сервисов в России рассказала руководитель отдела маркетинга «Автостата» Татьяна Малыгина. Она поделилась результатами ряда опросов, проведенных агентством в нынешнем году совместно с партнерами. В част-

ности, в июне «Автостатом» и порталом «Авто Mail.ru» был проведен онлайн-опрос более 3700 автовладельцев, в рамках которого они рассказали о планах по обслуживанию своих машин в текущем году.

В ходе опроса 74,8% респондентов отметили, что будут делать ТО и покупать расходники, когда придет время планового обслуживания, 11,9% купили расходники заранее, чтобы успеть до подорожания, 10,3%







закупили все необходимое, пока оно есть в наличии, 1,6% заранее записались на ТО и внесли предоплату, чтобы зафиксировать цену. Роста расходов на содержание автомобиля в 2022 году ожидается подавляющее большинство автовладельцев: лишь 3,0% опрошенных заявили, что их расходы останутся на уровне 2021 года, затруднились ответить 5,9%. Оценки оставшихся 91,1% разошлись лишь в отношении того, на сколько именно вырастут их расходы: 27,1% ожидают роста на 20–30%; 25,5% считают, что их расходы вырастут на 10–20%.

Еще один онлайн-опрос, проведенный в августе нынешнего года среди 2500 автовладельцев, был призван показать, как именно они экономят на обслуживании и ремонте машин. Не экономят на этом вообще, судя по результатам опроса, 65% автомобилистов, 35% экономят тем или иным способом, 11% опрошенных заявили, что стали меньше ездить: они используют машину только в случае необходимости. Самыми популярными спосо-

бами сэкономить на ТО и ремонте являются покупка менее дорогих запчастей и расходных материалов, самостоятельное проведение ТО (или у знакомого механика); автовладельцы также откладывают покупку новых шин и аккумуляторов и мелкий кузовной ремонт и не обращаются в сервис по поводу незначительных неисправностей.

В апреле нынешнего года в рамках опроса «Автостат Омнибус» 56,5% опрошенных

(из более 3000 человек) заявили, что текущая экономическая ситуация не повлияла на их планы по замене летних шин на новые. Из оставшихся 43,5% большинство (40,2%) ответили, что отложили покупку покрышек еще на один (или несколько) сезонов, 21,3% решили купить (или уже купили) новый комплект шин, но более дешевый вариант, 20% не планировали менять шины в 2022 году, но решили это сделать, пока покрышки той или

иной марки есть в наличии или пока они не подорожали.

### Независимые СТО: работа в текущих реалиях

О том, как в нынешних условиях работают независимые СТО, рассказал сооснователь и директор сети FIT Service Данил Соловьев. По его словам, позиция современных независимых станций по поводу поставок в страну запчастей для рынка послепродажного обслуживания может быть описана цитатой из прямой речи директора по закупкам одной из компаний-дистрибьюторов. «Конечно, часть брендов мы повезем параллельным импортом, но у нас нет цели привезти всех, кто ушел и кто не хочет больше работать с РФ. У нас есть цель воспользоваться ситуацией и трансформировать рынок. Цель – избавиться от зависимости и обеспечить автовладельцев качественными запчастями по достойной цене, а СТО дать возможность зарабатывать, а не продавать с низкой наценкой, потому что так решил производитель... И конечно, эта цель должна достигаться брендами на эксклюзивных контрактах и собственными торговыми марками», – отметил в свое время эксперт, которого процитировал Д. Соловьев.

Эта фраза, по его мнению, характеризует то, как намерены поступать дистрибьюторы в отношении поставок запчастей в ближайшем будущем. В текущих реалиях, по словам Д. Соловьева, они попали в сложную ситуацию, так как раньше их корзина состояла из деталей крупных мировых

**FITSERVICE**

Что есть в наличии то и бери.  
Но в проверенных местах.

**ROSSKI** **berg** **АВТО-ЕВРО** **FORUM-AUTO** **АВТОПЫСЬ**

**ARMTEK** **ШАТЕ-М** **ПАРТ/КОМ** **МОСКВОРЕЧЬЕ**

И еще много кто ...

**ДАНИЛ СОЛОВЬЕВ**



брендов. Последние прекратили отгрузки на российский рынок, тогда как зависимость дистрибьюторов от них была весьма велика. В результате дистрибьюторы, понимая, что впредь садиться на эту иглу не стоит, меняют свои приоритеты в отношении наполнения складов. В первую очередь они теперь отдают предпочтение собственным торговым маркам.

Таким образом, будущее рынка автозапчастей на ближайшие 1,5–2 года – это поставки деталей брендов, принадлежащих дистрибьюторам, а также развитие торговых марок, по которым у них есть эксклюзивные контракты, и в большинстве случаев это новые бренды для российского рынка.

По схеме же параллельного импорта, по словам Д. Соловьева, будет ввозиться в основном то, что сложно заменить, или в какой-то минимальной части, чтобы в наличии был ассортимент. В целом же, как отметил эксперт, история с параллельным импортом довольно сложная, поскольку данная схема подразумевает наличие немалого количества новых посредников и дополнительного логистического плеча. Это влияет на конечную цену товара настолько, что запчасть, ввезенная таким способом, переходит в совершенно другой ценовой сегмент. Есть, однако, детали, ввоз которых по схеме параллельного импорта позволяет, напротив, снизить цену, – такие запчасти, по словам Д. Соловьева, также будут активно поставляться этим способом.

Примерно те же процессы, по словам исполнительного директора компании «ЕвроАвто», члена правления Союза автосервисов Ильи Плисова, идут и в дилерском сегменте: некоторые автопроизводители разрешили устанавливать неоригинальные запчасти при ремонте автомобилей в официальных дилерских центрах, при этом клиент не теряет право на дальнейшее гарантийное обслуживание. В мае, по словам И. Плисова, ЦБ РФ также официально разрешил устанавливать на автомобили неоригинальные детали в рамках ремонта по ОСАГО. Для этого были внесены изменения в ЕМР

### Проблемы с Б/У запчастями

- Несоответствие комплектаций
- Несоответствие заявленному оригинальному артикулу или полное отсутствие кросс-артикула
- Несоответствие заявленному состоянию
- Наличие на удалённом складе вплоть до другой части страны
- Ограничение доступности, невозможность пополнения складов
- Мошенничество
- Отсутствие гарантий на узлы и агрегаты
- Риск криминального происхождения



Илья Плисов

### Текущие тренды (весна 2022)

- Потеря части ассортимента дистрибьюторами
- Потеря части брендов в портфеле дистрибьюторов
- Снижение вариативности предложения
- Провалы по редким/специфическим позициям
- «Перестройка» давно забытых рынков, возврат к челночной логистике
- Новые имена. Появление новых поставщиков
- Новые имена. Появление новых брендов
- Усиление роли восстановления частей узлов и агрегатов в ремонте
- Увеличение пробегов автомобилей
- Увеличение сроков эксплуатации – рост среднего возраста автопарка

РЫНОК

HISTORY



Илья Плисов

### Ключевой тренд



21 сентября -20%



Илья Плисов

### Тренды поставок запчастей осень 2022

- Все основные склады оригинала остановлены,
- Параллельный импорт работает с августа, но его недостаточно,
- Поступают предложения расширения списка брендов,
- Европейский неоригинал не идёт,
- Традиционные «Серые» каналы по оригиналу усиливаются,
- Сроки поставки по срочным и регулярным заказам увеличились вплоть до отказа от поставки,
- Рост доли Собственных Торговых Марок,
- Изменения в правила ОСАГО
- Дилеры работают с оригиналами и идут в мультимарку,
- Обсуждения изменений по гарантийной ответственности,
- Возврат кузовного ремонта в рынок,
- Контрафакт!



Илья Плисов



(единую методику распределения расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства).

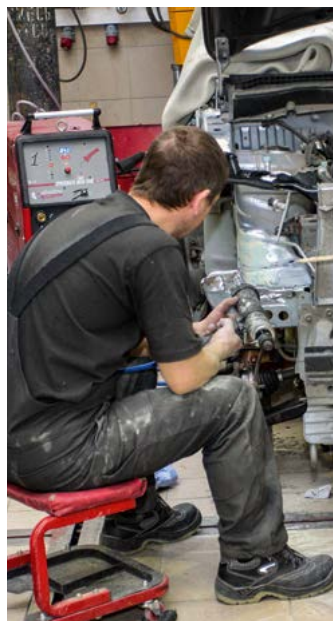
При этом автосервисы, как отметил эксперт, сталкиваются с рядом проблем при работе с запчастями — аналогами оригинала: ситуацию осложняет несоответствие комплектаций, отсутствие редких позиций, несоответствие техническим характеристикам. Также у СТО сегодня есть возможность устанавливать б/у запчасти — для этого нужно подписать с клиентом соответствующее соглашение. Но свои нюансы, по словам И. Плисова, есть и здесь: на деталь может не действовать гарантия, ее происхождение может быть криминальным, кроме того, ее состояние зачастую не соответствует заявленному.

Среди других (не менее важных) трендов на сегодняшнем рынке запчастей в сфере их поставок И. Плисов назвал остановку работы всех основных складов оригинальной продукции, недостаточные объемы

поставок по схеме параллельного импорта, усиление на этом фоне «серых» каналов поставок, увеличение сроков поставок по срочным и регулярным заказам, изменения в правилах ОСАГО, рост доли собственных торговых марок дистрибьюторов, уход дилеров в мультибрендовый сегмент, а также возврат кузовного ремонта на рынок.

### Сервис Lada и Renault: структурная трансформация

О том, как изменилась в текущих условиях работа официальных сервисных центров Lada и Renault, рассказал директор по развитию бизнеса АО «Лада-Имидж» Александр Кадухин. Он напомнил, что компании сегодня передана дилерская сеть Renault с правами на послепродажное обслуживание автомобилей французской марки и поставку запчастей. В настоящее время, по его словам, основные задачи компании — организация системы обслуживания и ремонта модельного ряда Renault, выстраивание логистики, восстановление



цепочек поставок, организация гарантийного обслуживания, трансформация дилерской сети.

Как сообщил А. Кадухин, на сегодняшний день 91 дилер Renault работает без каких-либо осложнений, 42 — совместили шоу-румы с бизнесом подержанных автомобилей, 16 — переобо-

родовали центры и совместили их с другими брендами, но при этом продолжают обслуживать автомобили Renault; законсервировали свой бизнес пять дилерских центров. Все авторизованные дилеры Renault подписали с «Лада-Имидж» договоры и соглашения о поставках; с июля текущего года они уже получают оригинальные запчасти для французских машин.

В 2023 году дилерская сеть Lada расширится за счет интеграции дилеров Renault в тех городах, «где это будет необходимо». Сегодня авторизованные сервисные центры Lada работают в 171 городе России, Renault — в 110 городах.

Сеть магазинов «Lada Деталь» трансформируется сейчас в Lecar Store. К концу 2022 года число таких магазинов, согласно планам АвтоВАЗа, должно достигнуть пятисот, а в 2023-м под этим брендом должна заработать сеть СТО. В ноябре текущего года состоится запуск шести пилотных станций, в будущем году их станет около сотни, а к 2030 году количество СТО Lecar Store перевалит за тысячу.

### Каков итог?

Судя по прозвучавшим в рамках форума заявлениям экспертов, российский рынок послепродажного обслуживания автомобилей понемногу адаптируется к текущим реалиям и санкционному давлению. Без запчастей и мастеров автовладельцы явно не останутся, главный же принцип, которым стоит руководствоваться отныне всем покупателям запчастей в России, сформулировал Данил Соловьев: «Бери то, что есть в наличии, но — в проверенных местах!»

Остаются два ключевых вопроса. Во-первых, как изменится в ближайшие год-два платежеспособный спрос на запчасти и сервисные услуги? А во-вторых — что произойдет с индустрией, если наметившиеся со стороны автомобилистов тенденции к экономии на обслуживании и откладыванию ремонта «на потом» будут становиться все более массовыми и устойчивыми?..



АЛЕКСАНДР КАДУХИН

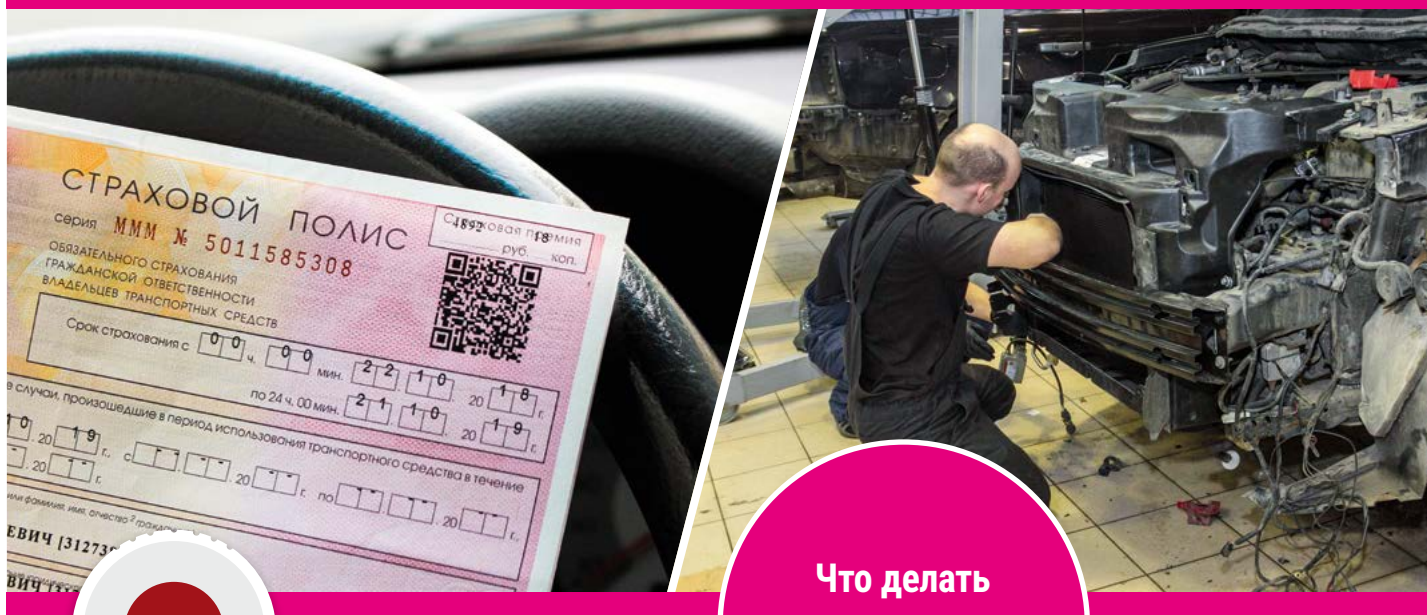


АЛЕКСАНДР КАДУХИН



# ОСАГО и кризис на рынке автозапчастей

В Общественной палате РФ прошел круглый стол «Импортозамещение в ОСАГО», в котором принимали участие представители страховых компаний, Союза автосервисов, экономисты и другие эксперты. В его рамках специалисты констатировали, что многие страховщики и станции техобслуживания не справляются с ремонтом в рамках ОСАГО по причине возникшего в стране дефицита запчастей. Главные тезисы выступлений спикеров – в материале «Движка».



## Что делать страховщикам и автомобилистам?

Dvizhok.su

Директор департамента по взаимодействию с органами государственной власти компании «АльфаСтрахование» Алексей Артамонов отметил, в частности, что в текущей ситуации ни страховщики, ни пострадавшие в дорожных инцидентах автомобилисты не могут купить новые оригинальные запчасти и быстро провести ремонт. «Наши надежды на то, что параллельный импорт или импортозамещение в короткие сроки решат эту проблему, пока не оправдываются. Все, что происходит в этом направлении, пока совершается явно не в тех масштабах, которые необходимы для конвейерной работы по регулированию убытков и ремонту автомобилей. Мы уже давно начали обсуждать тему использования б/у запчастей в ОСАГО. Этот опыт распростра-

нен на разных рынках, в том числе и в Западной Европе», – заявил эксперт.

Заместитель начальника управления методологии обязательных и массовых страховых продуктов компании «РЕСО-Гарантия» Марина Щукина сообщила, что кризис на рынке автозапчастей в России «ставит страховые компании в такую ситуацию, когда они не могут отремонтировать машины по ОСАГО в установлен-

ный законом срок» – 30 календарных дней.

«Мы получаем и отправляем машины на ремонт по ОСАГО, и в итоге сервисная станция сообщает, что не может отремонтировать машину в срок

и гарантировать качество. Часть автовладельцев понимает ситуацию. Но есть и те, кто пытается на этом нажиться, от них страховые компании получают судебные иски о том, что нарушены сроки выдачи направления на ремонт, не обеспечено выполнение требования закона, не отремонтирован автомобиль. В связи с этим страховые компании платят штрафы, так как суды исходят из того, что написано в законе, и трактуют его буквально. Однако вины страховщиков в том, что в стране сложно достать подходящие автозапчасти, нет», – отметила М. Щукина.

Справочники стоимости запчастей, рассказали представители Российского союза автостраховщиков (РСА), обновляются каждый квартал. С 11 сентября при расчете стоимости ремонта в подобных документах разрешено учитывать стоимость аналогов оригинальных деталей, если последние отсутствуют на российском рынке. Планиру-







ется, что первые такие справочники вступят в силу 19 октября. Однако в справочниках, действующих с 19 июня, которые были обновлены с учетом «кризисных» цен на запчасти, уже был зафиксирован весьма высокий рост средних цен на ремонт.

«Согласно справочникам, рост цен запчастей составил 28%. Сейчас мы пытаемся сделать новые справочники — по новой норме Единой методики определения расходов на восстановительный ремонт, утвержденной ЦБ РФ. Это позволит включить в справочники большее количество запасных частей, чем есть сейчас, и сделать их более полными и соответствующими текущим реалиям, в которых находятся страховые компании, станции технического обслуживания

и автопроизводители, которые продолжают вести свой бизнес на территории России», — заявила начальник управления методологии урегулирования убытков РСА Екатерина Гринева.

Профессор и резидент АНО «Институт исследования социального и экономико-технологического развития общества» Андрей Быстров отметил важность поддержки отечественных производителей запчастей. «Если говорить о насыщении рынка, то мы можем идти тремя путями: организовать производство у себя, организовать и увеличить масштабы и бесперебойные поставки в рамках параллельного импорта либо уже разбирать то, что есть сейчас на нашей территории, и использовать б/у запчасти. Других путей быть

не может. Очевидно, что наших производителей необходимо поддержать. Но игнорировать современную ситуацию на рынке нельзя. Поэтому и два других направления развивать нужно, и именно на законодательном уровне в первую очередь», — заявил эксперт.

Руководитель департамента по правовой работе ООО «Ресурс Лекс», член экспертного совета ФАС по защите конкуренции на рынке финансовых услуг Андрей Моисеев отметил важность института ОСАГО прежде всего как системы социальной защиты автомобилистов, помогающей компенсировать убытки пострадавшим в ДТП, а также необходимость принятия срочных мер для сохранения в стране подобной системы.

«Среди предложений, которые я услышал в рамках круглого стола, многие были связаны с увеличением срока возможного ремонта по ОСАГО. Действительно, можно поддержать их и установить некие градации: когда этот срок может быть увеличен, при каких случаях, какие случаи будут исключениями, кто и какую будет нести ответственность. Что касается использования б/у запчастей, можно посмотреть на вопрос со стороны установления требований к таким запчастям», — заявил А. Моисеев.

### Каков итог?

По мнению большинства выступивших в рамках круглого стола экспертов, разрешить описанную выше ситуацию в сфере ОСАГО могло бы помочь принятие ряда временных мер. В частности, необходимо смягчить предусмотренные законодательством сроки на ремонт по ОСАГО, а также (в ожидании, пока наладится параллельный импорт и частичное импортозамещение силами российских производителей) временно разрешить страховым компаниям и автосервисам на законодательном уровне ремонтировать автомобили тем, что есть на рынке прямо сейчас, — подержанными запчастями.

Как сообщает пресс-служба проекта «ОСАГО: общественная экспертиза», итоги обсуждения темы в рамках круглого стола и предложения экспертов, принявших участие в мероприятии, будут направлены правительству и Федеральному Собранию РФ.





# «Автостат. Оперативка»

ФОРУМ



Роман Зубко

**Аналитическое агентство «Автостат» подвело итоги продаж на российском авторынке в сентябре текущего года в рамках ставшей уже традиционной онлайн-конференции «Оперативка». О том, с какими результатами завершился первый месяц осени и какие тенденции в развитии российского авторынка отметили за отчетный период аналитики «Автостата», — в материале «Движка».**

Как рассказал исполнительный директор агентства Сергей Удалов, продажи на авторынке РФ по итогам 9 месяцев 2022 года упали во всех сегментах и по всем категориям транспортных средств. Наиболее драматическим (-59%) было падение в легковом сегменте, до 474,7 тыс. единиц; на 46% (до 55,3 тыс. ед.) сократились продажи легких коммерческих машин (LCV); рынок грузовиков сократился за 9 месяцев на 19% (до 58,7 тыс. ед.), тогда как в сегменте автобусов продажи снизились минимально: на 1% (до 8,9 тыс. шт.). На автомобильном рынке в целом с января по сентябрь реализовано в общей сложности 597,5 тыс. транспортных средств всех типов, что на 56% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Если оценивать еженедельную динамику рынка легковых автомобилей, то после небольшого, но уверенного роста в нача-

ле года продажи подскочили до 38,5 тыс. машин по итогам 9-й недели года (28 февраля — 6 марта), после чего, уже на 10-й неделе, последовал обвал, а затем — последовательное снижение до уровня чуть больше 5 тыс. единиц к 14–15-й неделям. На 19-й неделе (9–15 мая) был зафиксирован самый низкий уровень недельных продаж на российском авторынке за 9 месяцев 2022 года (4,9 тыс. машин); с тех пор выше отметки в 10,8 тыс. в неделю (на 38-й неделе — 19–25 сентября) рынок не поднимался.

По словам директора агентства «Автостат» Сергея Целикова, текущее восстановление рынка идет исключительно за счет моделей Lada и двух-трех китайских брендов. При этом у «Лад» доля на первичном рынке достигла примерно 40%, у китайских марок она составляет около 27%.

В сегменте коммерческой техники с 13-й недели текущего

года автомобилей класса LCV продается меньше, чем более крупных грузовиков. Ранее, как отмечают специалисты «Автостата», такого на нашем рынке не наблюдалось; и эта тенденция сохраняется до сих пор.

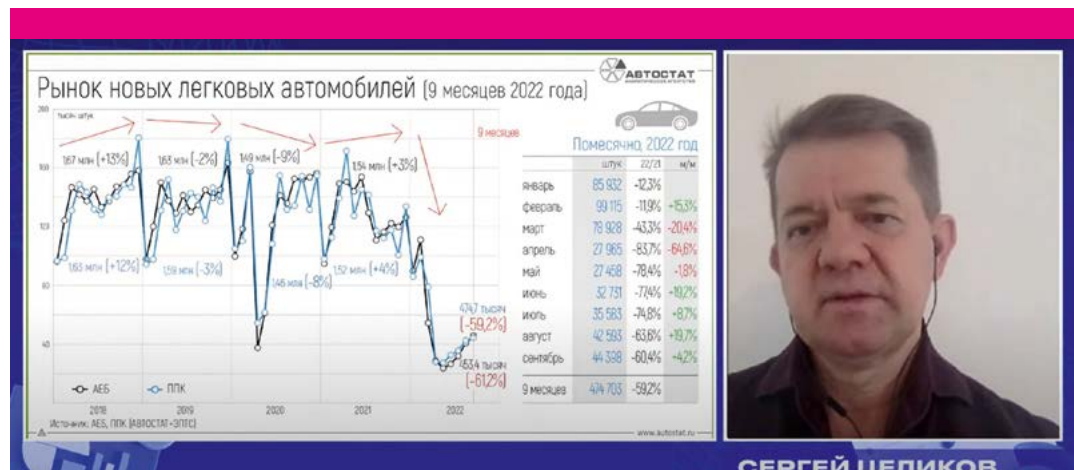
По итогам сентября, по данным «Автостата», продажи новых легковых автомобилей в России выросли по сравнению с августом на 4,2% — до 44 338 единиц. Ранее, в июне, июле и августе, рынок также демонстрировал положительную динамику месяца к месяцу, однако до уровней января и февраля (85 932 и 99 115 машин соответственно) пока по-прежнему далеко. Прогноз на 2022 год в целом эксперты агентства пока не меняют: в России в нынешнем году, по их мнению, будет продано чуть более 600 тыс. новых легковых автомобилей.

## Авторынок в сентябре

Доля автомобилей массового сегмента в общем объеме продаж новых машин в сентябре достигла 96,9%; на сегмент «премиум» пришлось лишь 3,1%. Динамика падения в «премиуме» тоже была более впечатляющей: -90% против -56,3%. В плюсе среди премиальных брендов продажи в сентябре были только у Tesla (44 шт., +7,3%). В массовом сегменте положительную динамику продемонстрировали шесть брендов: Lada и пять китайских марок. Что же касается большинства брендов, ранее формировавших рынок, то у них продажи упали более чем на 80%. Среди моделей наибольший рост был у Lada Granta (12 156 машин, +270,7%), наибольшее падение — у Kia Rio (666 ед., -90,2%).

Продажи электромобилей в России растут, отмечают в «Автостате». Машин на электротяге занимают уже примерно 0,5% рынка, и рост их доли будет продолжаться и дальше, прогнозируют в агентстве. Самыми продаваемыми электромобилями в РФ по итогам сентября стали модели семейства Volkswagen ID.

На российском вторичном рынке в сентябре было продано около 450 тыс. автомобилей с пробегом, что на 21,9% меньше, чем в сентябре 2021 года. За 9 месяцев продажи достигли без малого 3,9 млн машин (-21% к сентябрю 2021 года). По отношению к августу рынок б/у авто незначительно вырос (на 2,6%), и этот тренд, как и на первичном



СЕРГЕЙ ЦЕЛИКОВ



### Автомобильный рынок России по сегментам

сегмент	2018	2019	2020	2021	2/20	9М 2022	изм. в % к 2/21
РС легковые	1634	1593	1461	1516	+4%	474,7	-59% ↓
LCV легкое коммерческое	112	112	104	144	+38%	55,3	-46% ↓
МСУ+НСУ грузовые	82	81	75	100	+33%	58,7	-19% ↓
BUS автобусы	13	14	13	14	+6%	8,9	-1% ↓
<b>ИТОГО</b>	<b>1842</b>	<b>1800</b>	<b>1653</b>	<b>1773</b>	<b>+7%</b>	<b>597,5</b>	<b>-56% ↓</b>

По результатам 9 месяцев 2022 года общие продажи всех типов транспортных средств сократились на 56%. Ни один сегмент не показал рост. Сегмент легковых автомобилей показал самое большое падение (-59%).

Источник: АВТОСТАТ-ЭИТС, данные за 9 месяцев



СЕРГЕЙ УДАЛОВ

рынке, наблюдался на протяжении всего лета. Причем на «вторичке» продажи превзошли докризисный февральский уровень еще в июле. Рынок б/у машин, как отмечают в «Автостате», – в целом более инерционный, чем первичный (он медленнее растет и медленнее падает), но его падение в этом году – все равно весьма серьезное. В моменте в сентябре, по словам экспертов агентства, на рынок существенно повлияли машины, продаваемые теми, кто уезжал из страны.

### Лидеры и аутсайдеры на авторынке России (сентябрь)

НАИБОЛЬШИЙ РОСТ **+271%** ↑

LAOA Granta

НАИБОЛЬШЕЕ ПАДЕНИЕ **-90%** ↓

Kia Rio

модель	сентябрь	август	изм. в %
LADA Granta	12 196	279,7%	
Chery Tiggo 7 PRO	2 224	-	
Haval H6	2 095	-210,7%	
LADA Niva Legend	2 064	-786,4%	
Geely Coolray	1 426	-28,8%	
LADA Vesta	1 424	-82,4%	
Geely Atlas Pro	1 030	-30,8%	
Chery Tiggo 4	832	-55,5%	
Hyundai Creta	827	-83,0%	
Geely Atlas PRO	752	-175,1%	
Volkswagen Polo	738	-83,3%	
Kia Rio	636	-380,2%	
Hyundai Solaris	646	-85,0%	
Renault Logan	532	-65,0%	
LADA Largus VP	542	-62,7%	
EXEED/Cheryveed DM	534	-208,7%	
Geely Ligeo	325	-250,8%	
XAC S103 Patriot	336	-35,6%	
Kia Seltos	234	-14,0%	
Haval F7	434	-40,4%	

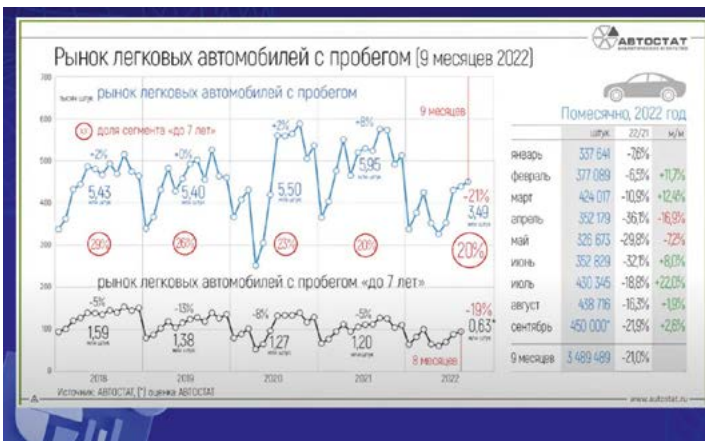
марка	август	сентябрь	изм. в %
LADA	17 498	-9,8%	39,4%
Chery	3 850	-2,4%	8,7%
Kia	3 261	-80,7%	7,4%
Haval	3 176	-3,6%	2,2%
Hyundai	2 608	-79,3%	8,3%
Geely	2 780	-8,3%	8,3%
Renault	1 576	-81,7%	3,2%
EXEED/Cheryveed	1 223	+94,1%	2,9%
Taruga	1 183	+55,5%	2,2%
Volkswagen	846	-68,54%	2,1%

Источник: АВТОСТАТ-ЭИТС



СЕРГЕЙ УДАЛОВ

Пожалуй, самым интересным графиком, представленным «Автомостом» в рамках октябрьской «Оперативки», был тот, что иллюстрировал динамику роста цен на автомобили в России за последние несколько лет. Из него следует, что средневзвешенная цена новой машины в нашей стране устойчиво росла с 2014 года (с предыдущего кризиса с его резкими скачками валютных курсов). В период с 2014 по 2021 год средняя цена нового автомобиля в РФ выросла с 1 001 600 до 1 990 000 рублей. В текущем году цены на машины взлетели снова и стабилизировались на уровне, превышающем 2,2 млн рублей.



СЕРГЕЙ УДАЛОВ

Пожокая тенденция отмечена и на вторичном рынке – с той лишь разницей, что, во-первых, периодов, когда цены незначительно снижались, было больше, а во-вторых, средневзвешенная цена автомобиля с пробегом в РФ по итогам 9 месяцев 2022 года составляет 1 188 835 рублей. Однако в сегменте относительно свежих машин (до 7 лет) цены тоже запредельны: в среднем свыше 2,25 млн рублей.



СЕРГЕЙ УДАЛОВ

Факторов, которые давили бы на цены, заставляя их снижаться, эксперты «Автостата» не видят: на той же «вторичке» они, напротив, продолжают рост из-за дефицита. Не видя альтернативы, люди не будут выставлять на продажу свои машины с пробегом – следовательно, не будут снижаться и цены. Коррекция же вниз возможна лишь в сегменте старых авто: возрастом более семи лет.





## Mercedes-Benz обновил модели A- и B-Class



**Младшие модели Mercedes-Benz – седаны и хэтчбеки A-Class, компакт-вэны B-Class – подверглись плановому рестайлингу. Но выбор стал заметно скромнее.**

С рестайлингом у обеих моделей изменилась форма светодиодной линии в корпусе передних фар. Также унифицирован дизайн решетки радиатора: у B-класса теперь одна горизонтальная ламель вместо двух.

Уже в базовой комплектации доступен 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы MBUX в сочетании с камерой заднего вида. Цифровая «приборка» у простых версий по-прежнему 7-дюймовая, схема с двумя дисплеями диагональю 10,25 дюйма доступна за доплату. В состав пакета AMG добавлено новое рулевое колесо с парными горизонтальными спицами, как у «старших» моделей.

Базовые версии с индексами 180 и 200 отныне доступны только с передним приводом и 7-диапазонным «роботом»: от модификации «160» с МКП немцы отказались. Также канет в лету 387-сильная версия A 45 AMG без приставки S.

Двухлитровые бензиновые модификации с индексами 220 и 250 агрегируются с 8-ступенчатым «роботом» и системой полного привода 4Matic. Еще одно нововведение бензиновых версий (в том числе у A 35 AMG) – 48-вольтовый стартер-генератор. А вот у дизельных машин системы 4Matic после рестайлинга не будет. Гибридные версии 250 e получили более мощные моторы, однако пиковая отдача не изменилась.

Продажи обновленных седанов, хэтчбеков и компакт-вэнов начнутся в Европе уже в нынешнем году ■

## Электрический GranTurismo стал самым мощным Maserati в истории

**Новый Maserati GranTurismo сменил атмосферный V8 на «турбощестерку», а в качестве альтернативы предложена электротяга. Но динамики теперь намного больше, а красота никуда не делась.**

Новый GranTurismo длиннее (4959 мм) и шире (1957 мм) предшественника, но колесная база (2929 мм) стала на 13 мм короче, а габаритная высота осталась прежней (1353 мм). Кузов на 65% выполнен из алюминия и магниевых сплавов: снаряженная масса бензиновой версии составляет всего 1795 кг – на 85 кг меньше, чем у первого GT.

Новый GranTurismo получил битурбомотор 3.0 V6 серии Nettuno объемом 3,0 литра от среднемоторного суперкара Maserati MC20, но без «сухого» картера. Мотор агрегируется с 8-ступенчатым «роботом» ZF и полноприводной трансмиссией.

Maserati GranTurismo дебютирует в двух бензиновых версиях: Modena (490 л. с., 600 Нм) и Trofeo (550 л. с., 650 Нм). Более мощная версия также оснащена электронно-управляемым задним дифференциалом. 490-сильный GranTurismo разгоняется до первой «сотни» за 3,9 секунды, максимальная скорость достигает 302 км/ч. Версия Trofeo набирает 100 км/ч за 3,5 секунды. Максимальная скорость – 320 км/ч.

Третья модификация – это GranTurismo Folgore, первый электромобиль в истории Maserati. Три электромотора мощностью 300 кВт (408 л. с.) каждый получают питание от 800-вольтовой батареи полезной емкостью 83 кВт·ч. Однако пиковая отдача аккумулятора достигает лишь 610 кВт (829 л. с.), а номинальная – 560 кВт (761 л. с.). Крутящий момент ограничен 1350 Нм. Это не только самый мощный Maserati в истории, но и самый быстрый в разгоне до «сотни»: 2,7 секунды. Максимальная скорость составляет 320 км/ч.

Серийное производство второго поколения GranTurismo начнется в начале 2023 года. Цены пока не объявлены ■





## АвтоВАЗ возвращает опции комфорта и безопасности

АвтоВАЗ прекратил производство седанов и лифтбеков Lada Granta в комплектации Classic'22 и начал сборку семейства Niva с кондиционером и подогревом передних кресел.

Вместо Classic'22 сформирована новая комплектация Classic'22 Advance, в которой, кроме эйрбегов для водителя и переднего пассажира, появился модуль ЭРА-ГЛОНАСС, подогрев передних кресел и аудиосистема с четырьмя динамиками. Седан в таком исполнении обойдется в 749 900 рублей, а лифтбек – в 769 900 рублей.

Таким образом, покупатель базовой «Гранты» теперь вынужден выбирать: либо пассажирская подушка безопасности, подогрев сидений и магнитола, либо кондиционер в комплектации «Classic'22 Кондиционер» за 755 900 рублей.

Подогрев передних сидений для Niva Legend будет доступен в комплектациях Luxe'22, Black'22 и Urban'22. По всей видимости, кондиционер для комплектации Luxe'22, как и для докризисных автомобилей прошлого модельного года, будет предлагаться в качестве опции, за 34 тыс. рублей. В остальных версиях (разумеется, не считая базовой Classic'22) кондиционер входит в базовое оснащение.

Niva Travel будет оснащаться кондиционером и подогревом передних сидений в комплектациях Urban'22, Black'22 и Luxe'22 ■

## Mercedes-AMG C63 оказался на центнер тяжелее S-класса

Состоялась премьера седана и универсала Mercedes-AMG C63 E-Performance поколения W206. Вместо V8 теперь самая мощная в истории автомобилестроения «турбочетверка», а сзади – электромотор.

Вместо 4,0-литрового V8 самому быстрому C-классу достался 2,0-литровый мотор с индексом M139I от младших AMG, который работает в связке с 9-ступенчатым планетарным «автоматом» AMG Speedshift MCT 9G. Если до сих пор в самой мощной версии мотор M139 развивал 421 л.с. и 500 Нм, то на C63 он выдает уже 476 л.с. и 545 Нм.

На задней оси установлен электрический модуль (в корпусе объединены тяговый электромотор, двухступенчатая трансмиссия и межколесный дифференциал; пиковая отдача – 150 кВт и 320 Нм), который также связан с передними колесами посредством карданной передачи полноприводной трансмиссии 4Matic+.

Новый седан C63 в снаряженном состоянии весит 2111 кг, а универсал – 2145 кг. Для сравнения, снаряженная масса S450 поколения W223 – лишь 2015 кг.

При ускорениях пиковая отдача гибридной установки может достигать 680 л.с. и 1020 Нм – это самый мощный серийный седан в истории марки. Первую «сотню» C63 набирает за 3,4 секунды, но с максимальной скоростью дела несколько хуже: «ошейник» можно отодвинуть только до 280 км/ч.

В скором времени компания назовет цены на новые C63, а уже к концу года первые 680-сильные гибриды должны поступить к официальным дилерам марки ■



# CARBERRY.

Выгодное решение

## АВТОКОМПОНЕНТЫ С НЕМЕЦКИМ ПОДХОДОМ

ЩЁТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ,  
АВТОЛАМПЫ,  
ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ,  
РОЛИКИ

[CARBERRY.DE](https://carberry.de)



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Безопасность за счет соответствия Европейским нормам качества (Стандарт RDW E4)



Использование высококачественных материалов. 100% контроль качества



Широкий ассортимент и востребованные артикулы для многочисленных модификаций европейских, японских, корейских, американских автомобилей



CARBERRY.

Performance for value





## Кроссовер Aurus Komendant представлен официально



**Российский премиум-бренд Aurus представил свою вторую серийную модель – кроссовер Komendant. И даже назвал цену.**

Как и седан Senat, «Комендант» построен на единой модульной платформе бренда, но вместо пружин на кроссовере установлены пневмостойки (дорожный просвет может изменяться в диапазоне 215–260 мм), а длина колесной базы уменьшена с 3300 до 3100 мм.

По габаритам (5380 x 2004 x 1820 мм) автомобиль идентичен Rolls-Royce Cullinan, но весит намного больше: 3235 кг. Штатно установлены диски диаметром 20 дюймов с уникальным дизайном.

Под капотом расположен битурбомотор 4.4 V8 с непосредственным впрыском. В корпус 9-ступенчатого «автомата» KATE R932 встроены электромотор с номинальной мощностью 28 кВт. Суммарная отдача силовой установки – 598 л.с. и 880 Нм. Полный привод активируется посредством электромагнитной муфты.

До «сотни» Komendant разгоняется за 6,5 секунды, максимальная скорость ограничена на отметке 220 км. Заявленный расход в городском режиме – 16 л/100 км, на трассе – 13,5 л/100 км.

Интерьеры у седана и кроссовера одинаковые, с поправкой на более высокий и короткий кузов кроссовера (например, изменен угол наклона рулевой колонки). Из опций комфорта – четырехзонный климат-контроль, раскладные столики, мультимедийные дисплеи на спинках передних кресел и ambientная подсветка с девятью режимами.

Komendant можно будет заказать как с отдельными задними креслами, так и с трехместным «диваном». Он не складывается, поэтому максимальный объем багажника в любом случае составит 600 литров.

Во время презентации «Коменданта» была озвучена начальная цена новинки: 33,7 млн рублей. Сейчас именно Komendant является «входным билетом» в отечественный люкс-класс, так как за Senat просят минимум 36,6 млн рублей ■

## Новая BMW M2: первая мексиканская

**Со сменой поколения купе BMW M2 сохранило «механику» (пусть и в качестве опции) и задний привод, но теперь это уже не самая легкая «эмка». Зато самая дешевая.**

Новинка построена на шасси «старших» моделей M3/M4 и поэтому стала намного крупнее предшественницы: длина кузова составляет 4580 мм (+112 мм; при этом расстояние между осями увеличено только на 54 мм, до 2747 мм), ширина – 1887 мм (+33 мм), высота – 1453 мм (–7 мм).

Под капотом у M2 в кузове G87 продольно расположена рядная «турбощестерка» S58, но ее мощность снижена на 20 л.с. относительно других M-моделей с «механикой» и составляет 460 сил. Крутящий момент – «полноценный»: 550 Нм. Снаряженная масса у новой M2 с «механикой» составляет 1700 кг – в точности как у базовой M4. А прибавка в весе относительно первой M2 составила целых 205 кг!

Мотор агрегируется с 8-ступенчатым «автоматом» M Steptronic, а механическая трансмиссия – опция, за которую в Германии придется выложить 500 евро. Штатно предусмотрены адаптивные амортизаторы и задний дифференциал с электронной блокировкой.

M2 с «автоматом» набирает 100 км/ч за 4,1 секунды, а с «механикой» – на 0,2 секунды дольше. Разгон до второй «сотни» занимает 13,5 секунды (14,3 – у машин с МКП), а максимальная скорость ограничена стандартными 250 км/ч (285 км/ч – с опцией M Driver's Package).

Новая M2 станет первой «эмкой» с мексиканской пропиской: машины будут собирать на заводе BMW Group в Сан-Луис-Потоси вместе с обычными 2 Series. Продажи начнутся только в апреле 2023 года. В Германии машина будет стоить 72,8 тыс. евро без учета опций ■





## BMW XM: самая дорогая и медленная «эмка»

**В компании BMW обещали, что первый M-гибрид станет самым мощным автомобилем в истории марки. Так и получилось. Но где динамика?**

Дебют гибридного BMW XM к тому же приурочен к 50-летию M GmbH: так компания хочет ознаменовать переход к постепенной электрификации. Под капотом расположен мотор 4.4 V8 с индексом S68, отдача которого ограничена 489 л.с. и 650 Нм.

В корпус 8-ступенчатого «автомата» ZF вместо гидротрансформатора вмонтирован тяговый электродвигатель, который добавляет еще 145 кВт (197 л.с.) и 280 Нм к отдаче бензинового мотора. В результате пиковая мощность гибридной силовой установки составила 653 л.с. и 800 Нм — и это действительно самые высокие показатели за всю историю BMW.

Под полом установлена литий-ионная батарея полезной емкостью 25,7 кВт·ч. XM может ехать полностью на электротяге, но не быстрее 140 км/ч и не дальше чем на 88 км. Из-за электрических хитросплетений машина получилась очень тяжелой: XM весит 2710 кг без учета водителя.

В результате первую «сотню» гибридный BMW набирает за 4,3 секунды, а максимальная скорость ограничена 250 км/ч: все остальные «эмки» уже ощутимо резвее. Зато это первый автомобиль спортподразделения с подруливающей задней осью (хоть и на угол всего 2,5 градуса) и активными стабилизаторами поперечной устойчивости.

Производство XM на заводе BMW Group в Спартанбурге (США) начнется в декабре, а в дилерскую сеть машины поступят весной 2023 года. Прайс-лист начнется с отметки в 159 тыс. долларов, что сделает гибридный кроссовер самым дорогим серийным BMW. А спустя год появится 748-сильная версия Label Red, которая будет еще дороже ■



## Toyota возобновила производство bZ4X после отзывной кампании

**Электрическим кроссоверам Toyota bZ4X и Subaru Solterra подтянули колесные болты и заодно изменили конструкцию подушек безопасности.**

В июне, напомним, Toyota была вынуждена отозвать первую партию bZ4X и Solterra (модели-близнецы собираются под одной крышей; к тому моменту было собрано 2,7 тыс. bZ4X и 2,6 тыс. Solterra) из-за проблем с колесными ступицами.

Японские регуляторы выяснили, что активное прохождение поворотов и частые резкие торможения могут вызвать ослабление ступичных болтов, что, в свою очередь, чревато потерей колес.

Как передает агентство Reuters со ссылкой на представителя компании, производство bZ4X и Solterra было возобновлено с 6 октября. В Toyota сообщают, что заменили и крепко затянули колесные болты, в результате чего риск самопроизвольного отрыва колеса устранен.

Заодно специалисты компании провели инспекцию других компонентов автомобиля и выявили, что в определенных ситуациях ремень крепления эйрбэга мог помешать правильному раскрытию подушки в случае столкновения.

По словам главного технического директора Toyota Motor Масахико Маеды, проблема с подушками безопасности была выявлена только два месяца назад. Маеда извинился перед клиентами и акционерами за доставленные неудобства, однако не стал разглашать сумму, в которую обошлась отзывная кампания ■

## Honda рассекретила электрический кроссовер Prologue

**Кроссовер Honda Prologue полностью разработан в США и призван пересадить местную публику с гибридов на электрокары.**

Совместный проект Honda и концерна General Motors подразумевает разработку американцами двух батарейных кроссоверов на собственной платформе Ultium: кроме Honda Prologue, им станет новая Acura ZDX. Японская сторона будет отвечать за дизайн, тонкие настройки и набор электронных ассистентов Honda Sensing.

Облик машины создавала дизайн-студия Honda в Лос-Анджелесе. По габаритам электрокар идентичен кроссоверу Honda Passport: длина — 4877 мм, ширина — 1981 мм, высота — 1643 мм. Одна из отличительных особенностей платформы Ultium — длинная колесная база (3094 мм).

Перед водителем расположены два дисплея: сенсорный экран мультимедийной системы (11,3 дюйма) и цифровая «приборка» (11 дюймов).

Дебют Honda Prologue на американском рынке состоится в 2024 году. Представители компании сообщают, что в 14 штатах, где действуют механизмы поддержки производителей электромобилей, гибридный Honda CR-V нового поколения будет доступен в лизинг сроком на два года, то есть ровно до того момента, когда начнутся продажи Prologue. По статистике компании, именно владельцы гибридов охотнее всего пересаживаются на электромобили ■







# Дешевле, чем Tiggo 7 Pro

Новый Omoda C5  
оценен в рублях



Александр Ефимкин

В середине осени состоялась российская премьера первой модели нового бренда Omoda – купеобразного кроссовера C5, который выйдет на наш рынок в трех комплектациях. Все подробности о технической начинке автомобиля, ценах и оснащении – в материале «Движка».

По габаритам (4400 x 1830 x 1588 мм; колесная база – 2630 мм, клиренс – 190 мм) новинка суббренда Chery попадает в один размерный класс с BMW X1 или Mercedes-Benz GLA. В Поднебесной модель с прошлого года продается под именем Chery Omoda 5. Объем багаж-

ника C5 составляет 378 литров (почти на 100 литров меньше, чем у Tiggo 7 Pro), зато под полом – полноразмерное запасное колесо.







В версии для российского рынка Omoda C5 оснащен 1,5-литровым турбомотором, как у Chery Tiggo 4 (147 л. с., 210 Нм), работающим в связке с бесступенчатым клинцепным вариатором. Привод – только передний. Разгон до «сотни» занимает 9,9 секунды, максимальная скорость автомобиля – 195 км/ч. Заявленный расход в смешанном цикле (допустимо использование бензина АИ-92) составляет 7,1 л/100 км.

В Китае кроссоверы в «старших» комплектациях имеют турбомотор 1.6 (197 л. с., 290 Нм) и преселективный «робот», а также независимую заднюю подвеску, но к нам такие машины пока что поставлять не планируют.

Перед водителем российской «Омоды» расположена связка из двух 10,25-дюймовых дисплеев на передней панели (для Chery Omoda 5 за доплату доступны экраны диагональю 12,3 дюйма), также в список опций не попали

система распознавания жестов и брендовая аудиосистема.

Несмотря на заявления представителей «Чери Автомобили Рус» о том, что Omoda C5 должен заменить на российском рынке модели премиальных европейских брендов, новинка получилась лишь немногим дороже, чем обновленный Chery Tiggo 4 Pro, но дешевле, чем Tiggo 7 Pro.

Стоимость начальной версии Joy без учета скидок составляет 2 429 900 рублей. В штатное оснащение кросс-купе входят 18-дюймовые диски, задние парктроники с камерой, четыре подушки безопасности, функция дистанционного запуска двигателя, двухзонный климат-контроль, спутниковая навигация и аудиосистема с четырьмя динамиками. Сиденья отделаны сочетанием ткани и натуральной кожи.

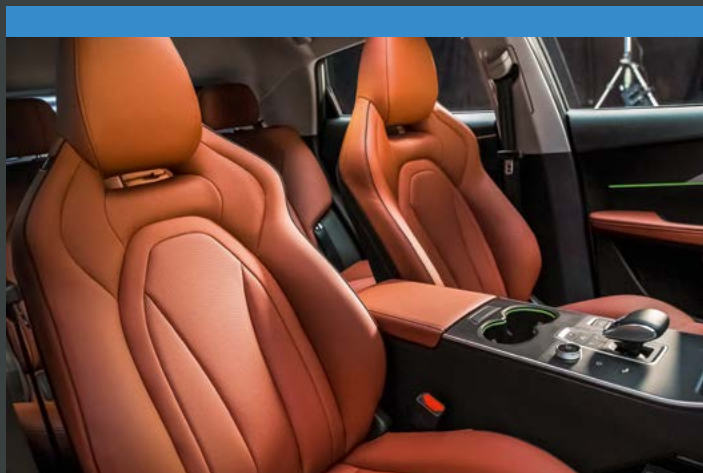
Средняя комплектация Lifestyle (2 569 900 рублей)

добавит к этому списку передние «противотуманки», зеркала с электроскладыванием, атмосферную подсветку интерьера, камеры кругового обзора и передние парктроники, ассистент при движении в пробках, вентиляцию передних сидений (водительское – с трехдиапазонной электрорегулировкой), два дополнительных динамика аудиосистемы и две подушки безопасности, а задний «диван» получит функцию обогрева и откидной подлокотник. Кресла отделаны черной кожей, а 18-дюймовые диски имеют декоративные вставки красного цвета.

В топовой комплектации Ultimate (2 699 900 рублей) появятся красные тормозные суппорты и, в качестве опции, крыша черного цвета. Перечень опций дополняют панорамный люк, датчик дождя, адаптивный

круиз-контроль, функция контроля полосы движения, адаптивная оптика, видеорегистратор, электропривод сиденья переднего пассажира (двухдиапазонный) и отделка коричневой кожей.

Для нового Omoda C5 доступны семь цветов кузова: белый, черный, серебристый, серый, светло-синий, темно-синий и светло-зеленый. Компания уже открыла прием заказов, но первые партии машин из Китая поступят к дилерам только в ноябре. К этому моменту начнется активное формирование дилерской сети бренда Omoda, однако, как и в случае с Exeed, продажами займутся дилеры Chery. А к лету 2023 года линейку бренда Omoda пополнят седан и еще один кроссовер.





# Nissan Pathfinder

НОВЫЙ



Роман Зубко

Если судить по дизайну (а встречают, как известно, по одежке, особенно в России, где один из критериев выбора нового автомобиля — «будут ли уважать на дороге»), то с имиджем у нового Pathfinder всё в полном порядке! Особенно впечатляет прогресс в сравнении с несколько невнятным и бесхарактерным автомобилем предыдущего поколения. Pathfinder-V стал не только крупнее, но и солиднее, кроме того, в его облике появилась основательность: с первого взгляда создается впечатление,

что, куда бы ни завела дорога, — автомобиль не подведет.

По словам представителей компании-производителя, новый Pathfinder через 35 лет «вернулся к истокам». Об этом, в частности, заявил в прошлом году вице-президент по продукту и сервисному обслуживанию Nissan в Северной Америке Джаред Хэслем, когда презентовал новинку прессе.

«Сегодня владельцы больших внедорожников хотят иметь автомобиль, сочетающий в себе

мужественный дизайн и мощь, но при этом оснащенный по последнему слову техники и укомплектованный всеми системами, позволяющими сделать ежедневные поездки комфортными и безопасными для всех членов семьи. Новый Pathfinder готов принять этот вызов!» — отметил вице-президент североамериканского подразделения Nissan.

Рама в конструкцию Pathfinder со сменой поколений модели не вернулась, но по нынешним временам это вряд ли можно счи-

Один из вариантов перевода названия Pathfinder — «первопроходец»: тот, кто идет впереди и прокладывает или показывает остальным дорогу. Однако сама концепция модели Pathfinder за всю ее историю менялась столько раз, что автомобиль скорее искал свой собственный путь, нежели указывал его коллегам-конкурентам. Сначала это был классический рамный внедорожник, затем он получил несущий кузов с так называемой интегрированной рамой, потом снова вернулся к рамной конструкции и, наконец, вообще превратился в кроссовер. «Движок» провел полмесяца в компании с Nissan Pathfinder нового, пятого по счету поколения, чтобы разобраться с тем, нашел ли таки себя японский большой кроссовер и сможет ли он стать для кого-то своего рода путеводной звездой.

тать существенным недостатком. Важнее, что платформа, на которой построен автомобиль, была существенно модернизирована и усилена, а силовой агрегат — и вовсе бальзам на сердца ценителей проверенных временем

«Мой путь будет в сотню раз длинней!..»







решений и японской надежности. В движение Pathfinder приводится 3,5-литровой атмосферной V-образной «шестеркой», работающей в паре с 9-ступенчатым «автоматом». На американской версии кроссовера двигатель развивает мощность 284 л. с. и максимальный крутящий момент 352 Нм. В версии для России мотор дефорсирован до 275 л. с. и 340 Нм.

На колеса крутящий момент передается через фирменную «интеллектуальную» полноприводную трансмиссию All-Mode 4x4-i на основе гидравлической муфты с двумя основными режимами: Drive и Terrain. Автомобиль получил также систему выбора режимов вождения с семью «пре-сетами»: Standard («стандарт»), Sport («спорт»), Eco («эко»), Snow («снег»), Sand («песок»), Mud/Rut («грязь») и Tow («буксировка»). Буксировать, к слову, новый Pathfinder может прицеп массой выше полутора тонн: до 1587,5 кг. Как уверяют в Nissan, этого вполне достаточно, чтобы автомобиль смог перевезти куда надо лодку, квадроцикл, мотовездеход или средних размеров «дом на колесах». В список стандартного оснащения входит электронная система предотвращения заноса прицепа (Trailer Sway Control).

Тяговых возможностей новому Pathfinder за глаза хватает и для повседневных задач: автомобиль более чем уверенно разгоняется и охотно следует за педалью газа как в городе, так и на трассе, как с минимальной загрузкой, так и с четырьмя пассажирами на борту и полным багажником

коробок с разного рода дачным скарбом. Порой даже возникает ощущение, что ниссановцы дефорсировали мотор только на бумаге.

С 9-ступенчатым «автоматом» двигатель 3.5 V6 дружит весьма и весьма неплохо. Переключается коробка плавно и быстро, в передачах не путается, а при необходимости энергично разо-

гнаться сбрасывает ступень-другую именно в тот момент, когда этого ждешь. При обгонах фур на двухполосном шоссе в итоге никакого стресса: увидел просвет во встречном потоке, нажал на педаль и обошел попутного тихохода с минимальным зависанием на встречке.

Излишним аппетитом при этом новый Pathfinder не стра-

дает: за городом нам легко удавалось уложить средний расход топлива в паспортные 8,9 литра на 100 км. А по дороге из Северной столицы в административную автомобиль потреблял в среднем порядка 9,5–9,7 литра на «сотню», причем наш маршрут до пресс-парка включал и до боли знакомую трассу М10 с ее бесчисленными населенными пунктами (а значит — постоянными разгонами и торможениями), и платную М11, и традиционные московские пробки. Вот в городе автомобиль «пьет» бензин охотно: в загруженном мегаполисе расход редко опускается ниже 14–15 литров на 100 км...

Управляется новый Pathfinder так, как и подобает современному семейному кроссоверу: снаряженная масса 2 тонны (2080 кг, если быть точным) и габаритная длина 5 метров (5004 мм) в поворотах, конечно, ощущаются, но и чувства «борьбы с машиной» не возникает. Автомобиль нисколько не «упирается» на входе в вираж и цепко держит траекторию, а если дело доходит до скольжений, то прогнозируемые ими остаются и они — никаких сюрпризов кроссовер не подкидывает.

Руль на малом ходу кажется излишне легким, но с ростом скорости наливается вполне информативным усилием; к тому же он отличается четким нулевым положением. Вкупе с длинной колесной базой это создает ощущение непоколебимой устойчивости на прямой. На свободной платной автомагистрали руль можно





не держать, а придерживать даже на крейсерских 130–140 км/ч.

Еще одна сильная сторона нового Pathfinder — шумоизоляция: она более чем достойная, учитывая, что кроссовер не позиционируется как автомобиль премиум-класса. Какой-либо «солирующий» источник шумов выделить трудно: они если и поступают в салон, то в сильно приглушенном виде. Разве что шины порой излишне рьяно информируют седоков о смене степени шершавости асфальта.

Шумноватой и жестковатой в городе и на шоссе кажется поначалу подвеска. Пробоев она не допускает, но разного рода мелочевку и среднеразмерные неровности собирает чересчур подробно, а еще — слишком уж нервно реагирует на технологические стыки путепроводов. Однако сильные удары автомобиль держит более чем достойно, а «лежачих полицейских», как выяснилось, преодолевать ходом даже комфортнее, нежели «облизывая» искусственные неровности на малом ходу.

И по заштатным грунтовым дорогам новый Pathfinder едет более чем уверенно! Чувства абсолютной вседозволенности, которое возникает за рулем автомобилей другой японской марки, конечно, нет, но череду разнокалиберных неровностей подвеска сглаживает весьма достойно. На каменистой грунтовке легко можно держать вполне приличную крейсерскую скорость: в качестве ограничителя выступают скорее опасения возможных повреждений от вылетающих



*Селектор «автомата» у нового Pathfinder — полностью электронный (типа Shift-by-Wire), с нефиксируемыми положениями. Он вполне удобен и информативен в работе. Есть также подрулевые лепестки для ручного переключения передач*

из-под колес камней, нежели сомнения в возможностях машины.

Но главное, чем, без сомнения, подкупит новый Pathfinder целевую аудиторию, — это салон. Причем как простором в нем, так и качеством отделки. Передняя панель, центральный тоннель, дверные карты и руль обшиты приятной и на вид, и на ощупь кожей, никаких вопросов не вызывает и качество пластика; все

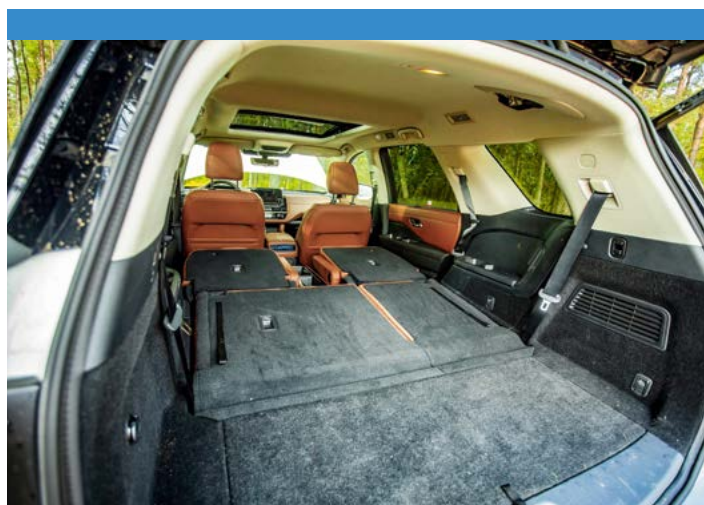


клавиши и «крутилки» нажимаются и вращаются с приятным и выверенным усилием — без пяти минут премиум-класс!

Придаться можно лишь к дисплею мультимедийной системы: он заметно бликует, к тому же быстрота отклика —

не самая сильная его сторона. Зато полностью цифровая приборная панель «прорисована» на пять с плюсом: она красива, современна и информативна.

За почетное право ездить на отдельных капитанских креслах второго ряда в семействе



#### ХАРАКТЕРИСТИКИ Nissan Pathfinder 2022

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	5004 x 1978 x 1810
Снаряженная масса, кг	2080
Объем багажника, л	470–2280
Клиренс, мм	194
Двигатель	
Тип	Бензиновый V6
Объем, куб. см	3498
Мощность, л. с. при об/мин	275/6400
Крутящий момент, Нм при об/мин	340/4800
Трансмиссия	9-ступенчатая, автоматическая
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	8,1
Максимальная скорость, км/ч	190
Средний расход топлива, л	10,5





*Передние сиденья нового Pathfinder имеют более чем достаточный диапазон регулировок: за рулем удобно устроится и двухметровый баскетболист, и хрупкая балерина. И кресла, и руль снабжены электрорегулировками; есть также память настроек*

главреда «Движка» разворачивались порой нешуточные «сражения и драмы». Что ничуть не удивительно: здесь удобно и просторно; в распоряжении «VIP-пассажиров» — не только удобные подлокотники и широкий и вместительный бокс с подстаканниками, но и полноценная третья зона климат-контроля (можно настроить температуру



и скорость обдува или просто включить режим Auto), а также прозрачная крыша над головой. Не говоря уже про USB-разъемы для зарядки гаджетов.

Багажник нового Pathfinder — мечта любого дачника! Даже при всех установленных сиденьях автомобиль вмещает 470 литров поклажи, если грузить «под



*На «галерке» — ряд вполне полноценных сидений, удобных не только для подростков: тут вполне комфортно усядутся и взрослые. Хотя для дальних (и долгих) вояжей третий ряд, конечно, вряд ли подойдет*

полку». При сложенных сиденьях третьего ряда объем грузового отсека увеличивается до 1274 литров, а со сложенным вторым рядом и вовсе превышает два кубометра, достигая внушительных 2280 литров! Не каждый выезд на природу требует таких грузовых возможностей...

### Каков итог?

Четвертый раз сменив поколение, японский «Первопроходец» с американской пропиской (производство нового Pathfinder развернуто в США, на заводе в штате Теннесси) наконец-то нашел себя! Это, конечно, не тот брутальный «рамник» первой генерации, что весьма успешно участвовал во всевозможных внедорожных соревнованиях вплоть до трофи-рейдов (причем не в самых «лайтовых» классах), но и от «беззубости» модели прошлого поколения не осталось и следа. Пятый Pathfinder воспринимается скорее млад-

шим братом Patrol или Armada, нежели «разросшимся» X-Trail 2022 модельного года (до нас тот, к слову, так и не доехал).

Что же до потребительских качеств, то и здесь у Pathfinder-V всё в порядке: по совокупности параметров он вполне может претендовать на лидерство в классе. К автомобилю же в топовой комплектации (именно такой и был у нас на тесте) вполне применим эпитет «премиальный». По крайней мере ценник в 6,5 млн рублей не производит впечатление сильно завышенного. Особенно если учесть, что отметку в 4 млн уже преодолели многие «китайцы»...



Стоимость  
на момент подготовки материала

**Nissan Pathfinder 2022**  
**6 495 000 ₺**

#### ОЦЕНКИ

#### Nissan Pathfinder 2022

ОЦЕНКИ		Nissan Pathfinder 2022
<b>ИНТЕРЬЕР</b>	<b>9,0</b>	
Обзор	10	
Эргономика	8	Внутри в новом Pathfinder удобно, просторно, а качеством отделки теперь можно похвастаться перед владельцами не только японских, но и некоторых немецких «одноклассников»! Не будем показывать пальцем...
Качество материалов	8	
Простор	10	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	9	
Багажник	9	
<b>ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>	<b>8,2</b>	
Динамика	9	Атмосферная «шестерка» разгоняет двухтонный кроссовер весьма шустро. К тому же она отлично ладит с 9-ступенчатым «автоматом» и не страдает повышенным «аппетитом». Управляется Pathfinder надежно и предсказуемо, но не изысканно.
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	8	
<b>КОМФОРТ</b>	<b>8,33</b>	
Акустический	8	Подвеска жестковата на асфальте, но радует энергоемкостью на проселке. С шумоизоляцией — порядок. За более широким списком опций — только в премиум-класс (например, к Infiniti)...
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	9	
<b>ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА</b>	<b>8,51</b>	<b>Одно из лучших предложений в классе!</b>



## StartVOLT выпустил новые элементы топливной системы для иномарок

Фирменный ассортимент бренда StartVOLT пополнился новыми модулями и моторами топливных насосов, а также различными датчиками и фильтрами.

Как уточняет пресс-служба бренда, перечень новых модулей топливного насоса для корейских машин составляют детали для Hyundai Solaris и Kia Rio, Hyundai Tucson и Kia Sportage, Hyundai Santa Fe и Sorento, а также Elantra.

«Европейские» новинки – это модули топливного насоса для Renault Megane и Fluence, Arkana, Duster, Volkswagen Tiguan и Skoda Kodiaq, VW Touareg и Porsche Cayenne, VW Tiguan и Audi Q3, а также Skoda Fabia.

StartVOLT начал продажи топливных насосов для ряда китайских моделей: Great Wall Hover H3 и H5, Chery Bonus и Tiggo 2, Bonus 3, Fora, Indis и QQ. Еще одна новинка в этой товарной группе – бензонасос для Chevrolet Spark.

Новый мотор бензонасоса и датчик уровня топлива предназначены для обслуживания Hyundai Creta и Solaris, а также Kia Rio. Фильтры тонкой очистки бренд предлагает владельцам Hyundai Solaris и Kia Rio, а также Subaru Forester и XV. Наконец, фильтры бензонасоса StartVOLT теперь выпускает для Subaru Forester и Infiniti FX и для соплатформенных Hyundai Solaris и Kia Rio ■



## Zekker расширил ассортимент тормозных колодок

Бренд Zekker объявил о расширении фирменной линейки тормозных колодок за счет новых моделей для популярных в России автомобилей отечественных и зарубежных марок.

Ассортимент бренда, как сообщает его пресс-служба, пополнили 43 новых артикула колодок для российских машин и иномарок.

Наиболее востребованными в рамках текущего расширения в Zekker называют артикулы для таких автомобилей, как Lada Vesta и XRay; Skoda Kodiaq 2016 модельного года, Octavia (2020 м.г.); Hyundai Creta (2016 м.г.), Santa Fe (2020 м.г.), Tucson III (2015 м.г.), Solaris II (2017 м.г.); Kia Seltos (2019 м.г.), Ceed III (2018 м.г.), Sorento IV (2020 м.г.), Sportage IV (2015 м.г.), Optima IV (2015 м.г.); Volkswagen Tiguan II (2016 м.г.), Golf VIII (2019 м.г.), Passat VIII (2014 м.г.).

Тормозные колодки Zekker, как отмечают в руководстве бренда, соответствуют стандарту ECE R90, что «гарантирует высокий уровень качества, безопасности и эффективности». Сертификация действительна во всех странах Европейского союза.

До конца нынешнего года, по информации «Движка», бренд Zekker намерен вывести на российский рынок термостаты, вентиляторы радиатора, стартеры, катушки зажигания, генераторы. В начале 2023 года в продажу поступят рулевые рейки ■



## Пневмостойки Febest для Mercedes-Benz поступили в продажу

Бренд Febest начал выпуск пневматических амортизационных стоек для флагманских кроссоверов Mercedes-Benz.

С расширением ассортимента, как сообщает пресс-служба бренда, для заказа со склада стали доступны два новых пневматических амортизатора для задней оси.

Первый из артикулов, 16110-001R, – это задний амортизатор для кроссоверов Mercedes-Benz GL и GLS поколения X166, а также ML и GLE поколения W166 (в том числе AMG-версии). Как и оригинальная деталь, пневмостойки Febest оснащены клапаном регулировки жесткости ADS. Вторая новинка – амортизатор 16110-002R – предназначена для послегарантийного обслуживания предыдущего поколения кроссоверов ML (W164) и GL (X164).

Компания Febest производит автомобильные амортизаторы с 2020 года. Первые запчасти разрабатывались в сотрудничестве с Hitachi High Technologies Russia и предназначались для автомобилей японских марок: Mazda, Mitsubishi, Nissan и Toyota. Со временем бренд начал выпуск амортизаторов для Renault, Ford, Volvo и других иномарок, в том числе бюджетных.

На все амортизаторы Febest распространяется расширенная гарантия, сообщает пресс-служба бренда ■





## TMI Tatsumi начал выпуск катушек зажигания

В ассортименте бренда TMI Tatsumi появилась новая товарная группа. Около 135 артикулов катушек зажигания уже доступны для заказа со склада.

Представители TMI Tatsumi напоминают, что от состояния катушки зажигания напрямую зависит работа двигателя, и просят незамедлительно менять запчасть в случае неисправности.

Выход катушки зажигания из строя приводит к значительной потере мощности и неустойчивой работе (так называемому троению) ДВС, а если катушка используется для формирования импульсов на всех свечах зажигания, мотор и вовсе перестанет работать.

Заявлено, что по техническим характеристикам фирменные катушки зажигания «нисколько не уступают, а порой и превосходят оригинальные детали». Формовочный процесс катушек происходит в вакуумной среде, что призвано исключить образование пустот в корпусе. Все металлические детали проходят процедуру закалки.

Все фирменные запчасти сертифицированы в соответствии с требованиями российского рынка. Заводы компании соответствуют стандарту ISO/TS 16949:2009. На все катушки зажигания TMI Tatsumi действует гарантия 2 года с момента покупки ■



## Бренд Free-Z выпустил новые помпы

Ассортимент автозапчастей бренда Free-Z дополнили новые водяные насосы системы охлаждения.

Как сообщают представители компании Carberry, более 20 артикулов насосов системы охлаждения бренда Free-Z уже доступны для заказа со склада.

Среди новинок в Carberry выделяют насосы системы охлаждения для Audi A4, A5 и A6 2007 м.г. (арт. KP0297), Geely Atlas 2016 м.г. (арт. KP0306), а также для SsangYong Actyon и Kyron 2005 м.г. (арт. KP0314).

Корпусы фирменных насосов изготавливаются из алюминиевых сплавов, чугуна либо композитных материалов, на производстве внедрена технология ультразвукового контроля качества литья. Также в компании заявляют о высоком качестве сальника, устойчивого к воздействию химических составов антифризов, и прочном пластике или металле, из которых изготовлена крыльчатка.

Специалисты бренда напоминают, что из-за неисправной помпы системы охлаждения двигатель может перегреться и выйти из строя.

Вся продукция бренда Free-Z сертифицирована в соответствии с законодательством ЕС и стран Таможенного союза. Все заводы Carberry GmbH имеют сертификаты системы качества ISO/TS 16949:2009. На все фирменные помпы распространяется гарантия 1 год с момента покупки ■



# Всё, что нужно — в России



## АВТОЗАПЧАСТИ ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ



БОЛЕЕ 4000 ПОЗИЦИЙ  
УЖЕ НА СКЛАДЕ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
СТАНДАРТ КАЧЕСТВА\*



ГАРАНТИЯ  
НА ВСЕ ДЕТАЛИ — 1 ГОД



PARTS-MALL  
CORPORATION



FMC

PARTS-MALL



RAON

EX-TRIM

X2

Addax-Q

VICHURA

Подписывайтесь  
в соцсетях



parts-mall.com

РЕКЛАМА

\*Сертификаты соответствия OS 9000-9001 и ISO 9001 на всю продукцию



## От «Таврии» до BMW: Trialli представил новые тормозные колодки

**Бренд Trialli выпустил на российский рынок новые тормозные колодки для отечественных моделей и иномарок.**

Теперь Trialli предлагает комплекты передних тормозных колодок с датчиками износа для семейства Lada Largus и Dacia/Renault Logan первого поколения (арт. PF 4395). Стоимость запчасти – 1570 рублей.

Еще одна новинка предназначена владельцам ЗА3-1102 «Таврия» – это колодки для барабанных тормозных механизмов (арт. GF 202) по цене 1190 рублей. Также в ассортименте бренда появились задние колодки для BMW первой и третьей серии с опциональной тормозной системой M Sport (арт. PF 4013). Стоимость в рознице – 4250 рублей.

Новые задние тормозные колодки для моделей баварского бренда предназначены и для семейства 3 Series E90 (арт. PF 4151;



## LUZAR выпустил новые помпы для российских машин и иномарок

**Ассортимент бренда LUZAR дополнили новые водяные насосы, предназначенные для BMW X5, VW Golf, УАЗ «Патриот» и других популярных в России автомобилей.**

В частности, три новые помпы LUZAR стали доступны владельцам BMW. Детали предназначены для седана третьей серии поколения E90, кроссоверов X1 (E84) и X3 (E83) с 2,0-литровым дизелем (арт. LWP 2600; 4820 рублей), а также кроссовера X5 с дизелем 3.0 поколения E70 (арт. LWP 2606; 7210 рублей) и F15 (арт. LWP 2607; 7660 рублей).

Бренд теперь выпускает помпы и для Kia Sorento первого поколения с мотором 2.4 (арт. LWP 08384; 2940 рублей) и машины второй генерации (вместе с Hyundai Santa Fe) с дизелями 2.0 и 2.2 (арт. LWP 0870; 3180 рублей).

Также в список новинок вошли два водяных насоса для моделей концерна Volkswagen с моторами 1.2 TSI (Golf VI, Jetta и Skoda Yeti; арт. LWP 1833; 7040 рублей) и 1.9TDI/2.0TDI (Passat B5 и B6; арт. LWP 1843; 2920 рублей).

Запчасть для седанов Chevrolet Cobalt и Gentra (арт. LWP 0568) оценена в 5080 рублей, а аналогичная помпа для Nissan Almera N15 и Primera (арт. LWP 1403) – в 2460 рублей.

Еще два водяных насоса предназначены для послепродажного обслуживания внедорожников УАЗ «Патриот» (арт. LWP 0309; 5590 рублей), а также Land Rover Discovery и Range Rover Sport с 2,7-литровым дизелем (арт. LWP 1011; 4240 рублей) ■



2750 рублей) и кроссоверов X5 (E53) вместе с седаном 7 Series (E38) (арт. PF 4155; 2850 рублей).

Тормозные колодки для передней оси от Trialli стали доступны владельцам BMW X1 (E83) (арт. PF 4152; 2900 рублей), X5 (E53) и 5 Series (E39) (арт. PF 4154; 4100 рублей), X5 (E70) (арт. PF 4156; 5810 рублей) и X6 (E71 и F16) (арт. PF 4157; 5310 рублей).

Кроме того, передние тормозные колодки бренд предлагает для Mercedes-Benz A-Class (W169) (арт. PF 4158; 2190 рублей) и «каблучков» Renault Kangoo первого поколения без антиблокировочной системы (арт. PF 4159; 1380 рублей). Еще две новые позиции – это задние тормозные колодки для Ford Transit 2013 м. г. (арт. PF 4392; 2115 рублей) и колодки для прицепов BPW (арт. PFT 29175; 15 840 рублей) ■

## НК расширил ассортимент тормозных шлангов

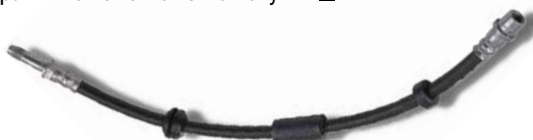
**Фирменный ассортимент тормозных шлангов бренда НК дополнили 115 новых артикулов.**

Как сообщает пресс-служба бренда, теперь для заказа со склада доступно более 1500 артикулов тормозных шлангов. По оценке специалистов компании, нынешняя номенклатура запчастей охватывает более 250 млн автомобилей европейского автопарка.

Среди новинок для европейских автомобилей – шланги для Aston Martin, Audi, BMW, Citroen, FIAT, Land Rover, Mercedes-Benz, Mini, Opel, Peugeot, Renault, Rolls-Royce, Saab, Seat, Smart, Skoda, Vauxhall, Volkswagen и Volvo.

Ассортимент бренда расширили тормозные шланги для ряда моделей Chevrolet и Ford, а также для Hyundai и Kia. Кроме того, в фирменном каталоге НК появились новые артикулы тормозных шлангов для машин японских марок: Honda, Lexus, Mitsubishi, Nissan, Subaru и Toyota.

Заявлено, что посадочные размеры фирменных тормозных шлангов соответствуют параметрам оригинальной детали, что обеспечивает простоту установки. На тормозные шланги НК действует гарантия 5 лет с момента покупки ■





**FEBEST**

A U T O P A R T S



**КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ FEBEST - ЭТО:**

Расширенная гарантия – 2 года или 40 000 пробега  
Современные технологии производства  
Высококачественные материалы изготовления  
Контроль качества  
Высокая надежность  
Доступная цена

**КАТУШКИ  
ЗАЖИГАНИЯ**



## Новые антифризы Carville Racing поступили в продажу

**Бренд Carville Racing расширил фирменный ассортимент охлаждающих жидкостей за счет новинок для популярных на рынке РФ автомобилей.**

Первый из новых антифризов изготовлен по технологии OAT (Organic Acid Technology) с применением этиленгликоля и пакета карбоксилатных присадок. Как заявляют представители бренда, фирменный антифриз соответствует требованиям концернов Volkswagen (в том числе грузового подразделения Traton Group), Ford, Renault, а также КАМАЗа, Volvo AB и др.

Антифриз сохраняет устойчивость к кристаллизации при температуре до  $-40^{\circ}\text{C}$  и не закипает вплоть до  $+110^{\circ}\text{C}$ . Рекомендуемый срок эксплуатации составляет 5 лет или не более 250 тыс. км пробега.

Органические антифризы Carville Racing подкрашены красным цветом и доступны в канистрах массой 1 кг (270 рублей), 5 кг (1025 рублей) или 10 кг (1950 рублей).

Антифризы HOAT (Hybrid Organic Acid Technology) изготовлены по гибридной технологии, где в пакете присадок используются силикаты. Такие «незамерзайки» дешевле, но и ресурс у них меньше: 3 года или 150 тыс. км. При этом температура кипения и замерзания у обеих жидкостей одинаковая, а их состав соответствует требованиям BMW, Ford, GM, Volkswagen и других автоконцернов.

Отличить «гибридные» антифризы Carville Racing можно по зеленому красителю и непрозрачной канистре. Цена килограммовой тары составляет 265 рублей, 5-килограммовой – 1005 рублей, а 10-килограммовой – 1905 рублей ■



## АвтоВАЗ расширил ассортимент запчастей и аксессуаров Lesar

**Ассортимент бренда Lesar дополнили 260 артикулов глушителей, фильтров, тормозных цилиндров и различных аксессуаров.**

Среди новинок в категории запчастей стоит выделить тормозные цилиндры для различных моделей Lada – 2110/Samara/Kalina/Priora – и семейства Niva. Владельцам первых (а также Vesta и XRay) также адресованы комплекты поршневых колец Lesar.

Новые глушители бренд предлагает для иномарок (Ford C-Max и Focus, Volvo C30, S40 и V50), в том числе бюджетных (Chevrolet Lanos, Daewoo Matiz и Nexia, Hyundai Solaris, Renault Logan и Sandero, Kia Rio и др).

Расширен также перечень фирменных прокладок ГБЦ и выпускного коллектора для Lada и внедорожников УАЗ. Значительно выросло число фильтров – как воздушных, так и салонных. Список их назначений огромен: от первого VW Passat до Toyota Land Cruiser, от Zaz Sens до Range Rover и Porsche Cayenne, есть и запчасти для самых популярных в России машин.

Кроме того, Lesar теперь выпускает каркасные шторки для передних дверей. Аксессуары предназначены для всей вазовской линейки последних 15 лет, от Kalina до Vesta.

А для Hyundai Creta и Solaris, Kia Rio, Seltos и Sportage, Mazda CX-5, Mitsubishi Outlander, Nissan Qashqai и X-Trail, Renault Kaptur, Skoda Karoq и Rapid, Toyota RAV4, а также VW Polo и Taos стали доступны амортизаторы капота и защита картера. Появились и тягово-сцепные устройства для локализованных в России моделей Renault (кроме Arkana).

Линейку автохимии дополнили антидождь и антизапотеватель, также появились смазки различного назначения ■



## Jikiu выпустил новые детали системы рулевого управления

**Ассортимент компонентов системы рулевого управления бренда Jikiu дополнили семь новых артикулов, предназначенных для послегарантийного обслуживания Renault Duster, Kia Sorento, Toyota Land Cruiser Prado и других популярных в России иномарок.**

Как сообщают представители бренда, с расширением ассортимента для заказа со склада стали доступны наконечники рулевых тяг (арт. ET52006), предназначенные для хэтчбека Chevrolet Spark третьего поколения.

Аналогичные оригинальным наконечники рулевых тяг бренд также предлагает владельцам пикапа Toyota Hilux седьмого поколения (арт. ET26881). Деталь подойдет и для первого поколения соплатформенного внедорожника Toyota Fortuner и грузовика Toyota Дуня с бортовой платформой.

Для Toyota Fortuner, но уже второго поколения, предназначены тяги заднего стабилизатора (арт. LS21034), а владельцам Renault Duster первого поколения бренд предлагает шаровые опоры (арт. JB22021).

Кроме того, в фирменном ассортименте бренда появились опоры двигателя для кроссовера Kia Sorento второго поколения (арт. M113043).

Наконец, еще две новинки предназначены для моделей Toyota. Продольные тяги (арт. RS21037) стали доступны владельцам внедорожника Toyota Land Cruiser Prado 120, а задние поперечные рычаги (арт. RN21006) – универсала Toyota Caldina T210 ■





## Восемь немецких электромобилей получат передний световой модуль от Hella

**Фальшрадиаторная решетка для электромобилей, разработанная компанией Hella, приглянулась автопроизводителям «Большой немецкой тройки».**

Как сообщает пресс-служба компании, в середине 2025 года восемь полностью электрических моделей немецких премиальных брендов (к ним обычно причисляют Audi, BMW и Mercedes-Benz, однако заказчик официально не раскрывается) будут оснащаться поставляемым Hella светодиодным модулем, который закроет всю переднюю часть кузова.

Стоимость контракта на поставку модулей превышает 1 млрд евро, уточнили в пресс-службе компании. Разработкой и производством версии для европейского рынка займется подразделение Hella в Любляне (Словения), а световые модули для локализованных в Китае машин будут поставлять с местного завода компании.

Разработка от компании Hella была представлена публике в марте этого года. Помимо светодиодных модулей, в корпус можно интегрировать радары, лидары и камеры различных электронных ассистентов, от простых парктроников до автопилота.

Панель сконструирована таким образом, чтобы защищать датчики от повреждения. Для одного из заказчиков Hella внедрила в конструкцию слой самовосстанавливающейся полиуретановой пленки, которая может затягивать места сколов под воздействием тепла.

Среди преимуществ новой технологии немцы также упоминают возможность менять внешность машины за счет использования различных сочетаний светодиодов, уже сейчас компания разработала для автопроизводителей более 140 вариантов дизайна ■



# ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО ДЛЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ



WWW.JIKIU.RU





# MIMS Automobility Moscow 2022

## Автомобильные масла: новинки и тренды

ВЫСТАВКА



Роман Зубко

Моторные масла и другие виды автомобильных смазочных материалов вследствие «структурной трансформации» экономики и ухода из России ряда мировых брендов стали одним из самых дефицитных товаров на нашем рынке послепродажного обслуживания. Но свято место, как известно, пусто не бывает: ниши, освобожденные мировыми гигантами, активно стремятся занять независимые от них новые (или хорошо забытые старые) бренды. О маслах, представленных на выставке MIMS Automobility Moscow, а также о том, как именно трансформировался российский рынок смазочных материалов в 2022 году, — в материале «Движка».



### Sintec Group

Компания из Обнинска представила на MIMS 2022 весьма обширные линейки премиальных моторных масел, охлаждающих жидкостей и автохимии под собственными брендами Sintec и Dr. Active, а также масла брендов Rolf и Takayama для европейских и азиатских автомобилей, которые группа эксклюзивно распространяет в РФ и странах СНГ. Бренды Sintec Group, как рассказали «Движку» ее представители, в настоящее время активно расширяют свое присутствие на российском рынке, в том числе за счет локализации всех линеек, стремясь заместить продукцию брендов, ушедших из России, и наращивая объемы производства и поставок смазочных материалов.

В общей сложности в нынешнем году Sintec Group вывела на рынок более 70 новых продуктов. Доля компании на российском рынке

за первое полугодие выросла более чем в два раза (по некоторым брендам — в пять раз), в частности за счет целого ряда ниш, освободившихся после приостановки поставок со стороны крупных мировых производителей масел. Стратегия Sintec, по словам специалистов группы, состоит в том, чтобы предлагать клиентам продукты того же качества, как и те, которыми они пользовались ранее (а зачастую — и более высокого), по более приемлемой цене.

На рынок сегодня активно выходят неизвестные прежде производители и бренды из Турции, Египта и других стран, которые также стремятся занять освободившиеся ниши. Своим ключевым преимуществом в этих условиях в Sintec Group видят 20-летний опыт как в производстве продукции, так и в сферах контроля качества и эксплуатации масел. Кроме того, компания запустила фирменную сервисную





программу, включающую техническую поддержку и инструменты развития компетенций партнеров и направленную на повышение эффективности их бизнеса. Нынешний год в руководстве Sintec Group намерены завершить со значительным ростом продаж.

### Bell1

Компания «Импорт Лубрикантс» представила на выставке линейку масел, выпускаемых под брендом Bell1, который принадлежит сингапурскому предприятию United Oil. Последнее, как уточняют представители компании, является на сегодняшний день крупнейшим «блендером» в Сингапуре и одним из крупнейших – на всей территории Азии. В линейку смазочных материалов Bell1 входит широкий ассортимент продуктов для автоматических трансмиссий, а также моторных масел как для легковых, так и для коммерческих автомобилей. Масла позиционируются на рынке как премиальные с точки зрения качества по цене, соответствующей среднему диапазону.

Процесс «структурной трансформации» экономики в целом и рынка смазочных материалов в частности, по словам представителей компании, еще идет. Пока можно констатировать, что уход из РФ ми-

ровых брендов и закрытие их российских заводов создало на рынке существенный дефицит. В «Импорт Лубрикантс» в связи с этим отмечают, что в компанию стал поступать «вал заказов»: оборот растет, все продукты востребованы, и если ранее клиенты интересовались в основном ценами на смазочные материалы, то сегодня ключевой вопрос – наличие товара.

Что же до разного рода санкций, то, как сообщили «Движку» представители «Импорт Лубрикантс», компании они не страшны: продукция





бренда Bell1 как поступала в РФ, так и продолжает поступать без каких-либо перебоев. 2022 год компания рассчитывает закончить с существенным ростом продаж по сравнению с 2021-м, причем в ряде сегментов он может быть многократным.

## Verity

Базирующаяся во Владивостоке компания «Шик-авто» выставила на MIMS Automobility Moscow линейку масел японского бренда Verity. Со смазочными материалами бренда компания работает с 2017 года, и в последнее время, по словам ее представителей, на рынке в связи с уходом мировых производителей отмечается повышенный спрос на масла Verity.

Продукция бренда производится в Японии и предназначена главным образом для японских автомобилей. Масла соответствуют последним мировым стандартам API SP. В линейке представлены продукты разного класса вязкости, включая современные маловязкие масла (0W-20 и 0W-16), весьма широко применяемые в японских автомобилях 2020-х годов выпуска. Масло Verity подходит также для машин не японских брендов, в спецификациях которых указаны стандарты API и ILSAC.

Российский рынок смазочных материалов, по словам представителей компании, меняется сегодня вслед за автомобильным: европейские производители прекращают отгрузки в РФ, и интерес потребителей смещается главным образом в сторону азиатских поставщиков. Японские производители масел, как рассказали «Движку» специалисты «Шик-авто», продолжают работать на рынке РФ, хотя периодически случаются перебои как в логистике, так и в сфере трансграничного движения финансов. Кроме того, как отмечают в компании, весьма высокую долю на нашем рынке могут занять корейские производители, являющиеся лидерами в области переработки масел.

Еще одна тенденция, которую отметили представители компании, — появление на рынке новых брендов с европейскими и японскими

названиями, продукция которых выпускается, однако, в России. Последним мировым стандартам такие масла, как правило, не соответствуют и для современных машин не подходят, предупреждают специалисты.

## Lubrex

Компания «АА Индастриал» представила на московской выставке смазочные материалы под маркой Lubrex, выпускаемые в Объединенных Арабских Эмиратах на одноименном заводе — Lubrex FZC. Предприятие было зарегистрировано в 2005 году в Свободной экономической зоне Хамрия (эмират Шарджа) и на сегодняшний день является одним из крупнейших в ОАЭ.

Масла Lubrex позиционируются как премиальные; производятся они с применением современных пакетов присадок Infineum и Chevron Oronite, а также высококачественных базовых масел. В основе техно-





логии производства последних – нефть из стран Персидского залива, отличающаяся низким содержанием серы.

Бренд Lubrex впервые был представлен на российском рынке четыре года назад. За это время, по словам представителей «АА Индастриал», он весьма успешно пережил «коронакризис» и связанные с ним карантинные ограничения и «находится в постоянном росте» продаж и доли на рынке.

Сегодняшнюю ситуацию на российском рынке, связанную с уходом из РФ крупнейших мировых производителей и поставщиков, в компании называют непростой. Вместе с тем Объединенные Арабские Эмираты, как и прежде, находятся в числе стратегических партнеров РФ, поэтому поставки масел Lubrex на наш рынок продолжают и идут бесперебойно. Масла, по словам специалистов компании, имеются в наличии у дистрибьюторов и имеют допуски ведущих мировых автопроизводителей (Mercedes-Benz, Volkswagen Group, BMW и др.).

Не ждут в компании серьезных проблем и в дальнейшем. Хотя, по словам ее представителей, весной наблюдались сбои в логистике, связанные с тем, что основные каналы поставок были завязаны на Европу. Однако затем были найдены альтернативные логистические маршруты. 2022 год компания рассчитывает закончить с более чем двукратным ростом продаж по сравнению с 2021-м.

### «Альфа Хим Групп»

Компания «Альфа Хим Групп» представила на MIMS 2022 фирменную линейку смазочных материалов, автокосметики, автошампуней и антифризов. Продукцию компания выпускает под двумя брендами: премиальным Rixh и более бюджетным AKross. На рынке компания присутствует более 10 лет; ее завод расположен в Армавире (Краснодарский край).

В России масла и автохимия производства «АХГ» продаются в 73 регионах, продукция компании распространяется также в странах



# IT WORKS FOR ALL.

**ZEKERT. ЭТО РАБОТАЕТ ДЛЯ КАЖДОГО.**

Создавая свою продукцию, мы учли потребности каждого клиента. Наша цель — предложить лучшее решение, отвечающее высоким стандартам современного рынка автозапчастей.

 **ZEKERT**  
www.zekert.de



СНГ (Казахстане, Туркменистане, Грузии, Армении, Киргизии и т. д.) и дальнем зарубежье – на рынках Ливии, Сирии и Ирака.

В настоящее время, по словам специалистов компании, наибольшим спросом пользуются премиальные продукты бренда Rixh, поскольку потребители активно ищут смазочные материалы и автохимию, которые могли бы заменить продукцию крупных мировых брендов, ушедших из РФ или приостановивших поставки. Есть также спрос на антифризы марки AKross; кроме того, не так давно компания вышла в новый для нее сегмент бытовой химии.

Оценивать все последствия «структурной трансформации» российского рынка смазочных материалов и автохимии, по мнению представителей «Альфа Хим Групп», еще рано, так как «санкции никто пока не отменял». Санкционное давление продолжается – покупатели активно ищут альтернативу ушедшим с рынка продуктам. На этом фоне появляются новые бренды. Кто из них и как будет позиционироваться, какая у них окажется доля на рынке – покажет только время. Текущий год компания рассчитывает закончить со значительным ростом продаж, который, по словам ее специалистов, уже сейчас исчисляется десятками процентов.

### «ХИМАвто»

Главной новостью от компании «ХимАвто» в рамках MIMS Automobility Moscow 2022 стал запуск нового бренда RhinOil, который призван выполнять функцию импортозамещения по тем продуктам, которые оказались «вымыты» с российского рынка. Продукция бренда рассчитана прежде всего на коммерческий транспорт, а также промышленные предприятия горнодобывающей, лесозаготовительной и других отраслей.

Компания представила на московской выставке и свой основной ассортимент: автомобильные масла марки Profi, разного рода растворители, технические жидкости, автошампуни, а также охлаждающие жидкости. Все эти продукты выпускаются на основной производственной площадке компании в Дзержинске Нижегородской области.



Процесс «структурной трансформации» российского рынка смазочных материалов, по словам специалистов «ХимАвто», еще идет; многие факторы продолжают действовать, и результат их воздействия станет ясен позднее. В частности, многие предприятия, работавшие в отрасли, сегодня необходимо, по сути, открывать заново, иначе никакой «структурной трансформации» не произойдет. Рынок, таким образом, по мнению представителей компании, находится сейчас на распутье.

Среди рыночных ниш, освободившихся с уходом крупных мировых брендов, в «ХимАвто» называют прежде всего сегмент смазочных материалов для коммерческого транспорта и промышленных предприятий. Ранее, по словам специалистов компании, эта ниша была занята зарубежными производителями примерно на 70%. 2022 год в «ХимАвто» рассчитывают завершить со значительным ростом продаж.

### Vitex

Компания Vitex привезла на MIMS Automobility Moscow фирменную линейку масел, автохимии и антифризов, выпускаемых под одноименной маркой на заводе компании в Дзержинске. Одной из главных новинок от Vitex стала линейка моторных масел для дизельных двигателей, применяемых на спецтехнике. Кроме того, компания представила легкомоторные, трансмиссионные и специальные масла, а также линейку масел для двухтактных и четырехтактных двигателей.

«Структурная трансформация» российского рынка смазочных материалов, по словам представителей Vitex, еще продолжается. Несмотря на уход из РФ крупных мировых производителей, остатки их продукции на складах дистрибьюторов еще есть – по прогнозам специалистов компании, их хватит примерно на полгода.

Кроме того, в различных сегментах рынка трансформационные процессы идут по-разному. В рознице, например, еще есть те самые остатки импортной продукции, к тому же на нашем рынке по-прежнему велика доля контрафакта. Коммерческий сегмент меняется





быстрее, на предприятиях понимают, что смазочных материалов мировых брендов нет и не будет еще долго, поэтому уже сейчас активно заменяют их, в частности, отечественной продукцией.

Производители же, в свою очередь, столкнулись с необходимостью удовлетворять растущий спрос: по словам специалистов Vitex, все российские игроки рынка модернизируют свои производственные площадки и ищут пути увеличения объемов производства. Незакрытая рыночная ниша, по мнению представителей компании, есть до сих пор и размеры ее огромны.

В начале весны, по словам специалистов Vitex, наблюдались серьезные проблемы в сфере логистики, а также дефицит сырья и компонентов, вследствие чего цены на смазочные материалы существенно выросли, причем в наибольшей степени подорожали синтетические масла и другие высокотехнологичные продукты. К сегодняшнему дню ситуация с поставками нормализовалась. 2022 год компания рассчитывает закончить со значительным ростом продаж, отмечают ее специалисты, добавляя, что «30-летний опыт Vitex позволяет компании оперативно и гибко реагировать на все изменения рынка».

## Alleya Group

Компания Alleya Group представила на MIMS Automobility Moscow весьма обширную линейку смазочных материалов и автохимии брендов Lubex, Ruseff, Opet, ReinWell, Setral, Bizol.

Продукция ReinWell ориентирована в основном на сервисный сегмент: не самая широкая линейка обеспечивает тем не менее потребности СТО в моторных маслах, спецжидкостях и сервисной химии. Не так давно продукция марки начала расфасовываться в потребительскую упаковку (пригодную для розничной торговли).

Бренд Ruseff, напротив, изначально задумывался под розницу. В его ассортименте сегодня порядка 170–180 позиций, и он регулярно обновляется (по словам представителей компании, раз в месяц появляется что-то новое). Товарная линейка бренда шире: помимо масел, в ней есть разного рода смазки и очистители, много товаров для ухода за салоном автомобиля и лакокрасочным покрытием, три



вида очистителей стекол, антикоррозионные материалы, есть также антифризы, тормозная жидкость и т. д. Кроме того, под брендом Ruseff производятся масла для двухтактных двигателей, а также смазки для цепей бензиновых пил.

Alleya Group также привезла в столичный «Экспоцентр» немецкие масла Bizol и смазочные материалы турецких брендов Lubex и Opet. Два последних – крупнейшие в Турции производители масел, продукция которых имеет допуски ведущих компаний-автопроизводителей.

В России масла Lubex и Opet начали продаваться в конце весны – начале лета 2022 года. Их продажи, по словам представителей Alleya Group, идут весьма успешно на фоне общего сокращения ассортимента на рынке в связи с уходом крупных мировых брендов. Потребитель же, как отмечают в компании, привык к импортной продукции – именно поэтому в портфеле Alleya Group появились немецкие масла Bizol как премиальные продукты, а также Lubex и Opet – как более бюджетные.

2022 год компания рассчитывает закончить с ростом продаж за счет широкого ассортимента продуктов и брендов и охвата основных сегментов рынка смазочных материалов.

## Каков итог?

Главный вывод, который напрашивается по итогам общения с представителями отечественных и зарубежных компаний – производителей смазочных материалов, заключается в том, что на таком рынке, как российский, до нуля продажи не упадут в любом случае. Даже если его, как сейчас, начнут покидать крупные мировые производители и поставщики.

Кроме того, альтернативу премиальным импортным маслам российские потребители начали искать давно: со времен кризиса 2014–2015 годов с его памятным обвалом курса рубля. Теперь же эта тенденция усилилась вследствие санкций, ухода мировых брендов и той самой «структурной трансформации экономики». В общем, без масел отечественный рынок не останется, ну а по каким ценам мы их будем покупать – покажут итоги первого года работы рынка в условиях санкционного давления.



# Шинный рынок в эпоху кризиса



Вадим Аскарлов

**«Зима близко», — сказали бы сейчас фанаты популярного сериала. А это значит, что российским автомобилистам вновь приходится задумываться над сезонной сменой шин. Вот только из-за всем известных событий рынок новых покрышек сильно сузился: кто-то из производителей остановил свои заводы в России, а кто-то и вовсе прекратил официальное присутствие на нашем рынке. Самое время посмотреть на товарные остатки и выяснить, из чего теперь может выбирать российский автовладелец.**

Проверить наличие на рынке новых зимних шин мы решили на примере самых популярных в России автомобилей. Для этого мы вжились в роль среднестатистического российского автовладельца и попытались приобрести шипованную резину размерности 185/65 R15, которая устанавливается на множество легковых автомобилей, в том числе на Lada Vesta и бюджетные корейские седаны Hyundai Solaris и Kia Rio. В качестве мест для «контроль-

ной закупки» (вернее, контрольного запроса) мы выбрали крупнейшие сетевые магазины по продажам шин.

## Шинный гипермаркет «Колесо»

Колес искомой размерности здесь нашлось всего лишь шесть вариантов. Самыми доступными оказались шины отечественного бренда Cordiant. За модель Snow Cross просят чуть больше 3,5 тыс. рублей за одну покрышку. Следующей по цене оказалась резина Sunfull SF-W11. Родину бренда и страну производства уточнять, думается, не нужно. За эту шину просят чуть больше 4 тыс. рублей.

Точно в такую же цену обойдется шина другого китайского бренда — Ovation — модели Ecovision W686. А вот далее неожиданно следует Bridgestone с моделью Blizzak Spike-02. Неожиданно, потому что еще в марте японцы остановили завод в Ульяновске и прекратили экспорт. Стоят эти покрышки ощутимо дороже российских

и китайских аналогов: почти 5,5 тыс. рублей за колесо.

Практически в такую же сумму обойдется покупателю модель известной фирмы Pirelli под названием Formula Ice. В наличии есть также модель Ice Zero, но она дороже: более 6,3 тыс. рублей за единицу. Столь широкое присутствие бренда в разных ценовых сегментах объясняется прежде всего тем, что завод Pirelli в России продолжает работу и выпускает шины для нашего рынка, хоть и в ограниченных объемах.

## Vianor

Крупная сеть шинных центров предлагает гораздо более широкий выбор колес, но отнюдь не все из них есть в наличии, хотя по предзаказу менеджеры сети обещают привезти продукцию практически любого известного бренда. Так, в каталоге под наш размер подходит резина одного из мировых лидеров шинной отрасли — концерна Continental. Однако модель IceContact 3 стоимостью 7190 рублей за штуку

**Зимние покрышки, которые можно купить в России**

можно приобрести только по предзаказу, а сроки поставки довольно размытые.

Зато в немалых количествах доступны шины от других мировых брендов, в том числе официально ушедших из РФ. Например, по цене почти 7 тыс. рублей здесь можно приобрести модель Michelin X-Ice North 4. Есть в Vianor и шины марки Nokian Tyres (финский концерн официально из России ушел, но завод во Всеволожске, по информации «Движка», работает в автономном режиме и выпускает шины для рынков РФ и СНГ). За 10 тыс. рублей можно купить флагманскую модель Hakkapeliitta 10.

Чуть дешевле 6 тыс. рублей в Vianor продаются зимние шины Goodyear UltraGrip Ice Arctic. За Dunlop SP Winter Ice 03 попросят 7,5 тыс. рублей. По цене около 6,5 тыс. предлага-



ются упомянутые выше модели Bridgestone и Pirelli.

Также в каталоге сети — довольно обширный ассортимент бюджетной резины российского и китайского производства.

К примеру, около 3,5 тыс. рублей попросят за «нашу» шину Viatti Brina Nordico. Примерно столько же стоит Cordiant Snow Cross. В сумму около 4 тыс. рублей оценена продукция китайских брендов LandSail, Sunfull, Maxxis, Nitto и Nexen.

За корейскую шину Kumho W131 придется выложить уже около 5 тыс. рублей. Для любителей недорогой классики есть модели бренда Nordman: в частности, в 6360 рублей оценена шина Nordman 8, которая является упрощенной версией покрышки Nokian Hakkapeliitta 8.

#### «Мосавтошина»

Похожий набор предложений и у этой крупной сети. Ценники — тоже соответствующие, так что интересно отметить прежде всего необычные предложения компании. Так, любители экзотики

могут приобрести модель TI 501 IceLynX бренда Triangle, который известен в России больше как производитель шин для грузовиков и прочей коммерческой техники. Самое бюджетное предложение — китайские покрышки HiFly Win-turi 215 за 3020 рублей. Чуть дороже обойдется модель Tunga Nordway. За 4 тыс. рублей предлагается еще одна малоизвестная китайская шина — Centara Snow Cutter.

Стоит отметить широкое присутствие в «Мосавтошине» именно брендов из Поднебесной: здесь есть также Doublestar, Haida, Ovation, Taurus, Formula Ice. Но основной ассортимент составляют известные отечественные и мировые бренды: Cordiant, Michelin, Nokian, Bridgestone и т. д.

#### «Колеса Даром»

Этот магазин предлагает не столь широкий выбор зимних колес искомого размера. Основу ассортимента составляют те же шины Cordiant, Michelin, Nokian, Bridgestone и Pirelli. Зато есть новые имена в рубрике «Неиз-

вестный Китай»: шина Ling Long Green-Max Winter Grip оценивается в приличные для «китайцев» 4,6 тыс. рублей. Отдельно заметим, что, помимо возможности заказать самую дорогую шину в ассортименте магазина — Continental Ice Contact 3, — есть также возможность купить продукцию суббренда концерна Continental. Компания Matador выпускает зимнюю модель MP30 Sibir Ice 2, и в сети «Колеса Даром» ее можно приобрести по цене 5720 рублей за штуку.

#### Каков итог?

Из представленных в Рунете площадок по продаже шин мы охватили большинство наиболее крупных. В этот обзор можно было бы включить еще с десяток магазинов, но ассортимент у них примерно одинаковый, а различаются они только ценами. Но разница в любом случае не десятки процентов. Так что вывод напрашивается вполне очевидный: паника среди тех, кто ожидал глобального дефицита на шинном рынке, оказалась напрасной.

Рынок все еще наполнен множеством предложений самого разного толка — от дешевого «китая» до мировых брендов. Вот только цены сейчас отнюдь не те, что мы могли наблюдать перед началом сезона год назад.

Однако главное — не делать поспешных выводов и не думать, что проблемы нет вообще! Большинство крупных дистрибьютеров и шинных магазинов планирует свою деятельность больше чем на один сезон. Соответственно, те объемы, что есть на рынке сейчас, были закуплены задолго до кризиса. Это подтверждается, в частности, доступностью в продаже тех шин, которые не поставляются в Россию и не производятся в нашей стране. К тому же после начала «большого исхода» компаний с нашего рынка крупные игроки закупились продукцией впрок. А вот что будет в следующем году, когда запасы шин мировых брендов на рынке кончатся... Об этом не хочется пока даже думать!..



## LAGOM ÄR BÄST — ровно в меру!

### 3 уровня гарантийного пробега:

ПОДШИПНИКИ  
СТУПИЦЫ  
ШРУСЫ



6 месяцев



ЭКОНОМ-ЛИНЕЙКА

1 год



ОСНОВНАЯ ЛИНЕЙКА

2 года



ПРЕМИУМ-ЛИНЕЙКА



www.b-ring.com



# Шкив коленвала С ДЕМПФЕРОМ

Привод навесных агрегатов двигателя (генератора, насоса ГУР, компрессора кондиционера и т. д.) реализован посредством отбора части крутящего момента с коленчатого вала на эти агрегаты с помощью ременной передачи. На хвостовик коленвала устанавливается шкив, вращающий поликлиновый или (на более старых двигателях) одинарный клиновый ремень. Многие годы в конструкции двигателей для этой цели применялся примитивный шкив, представляющий собой массивную сплошную деталь с практически неограниченным ресурсом. Однако сегодня все больше автовладельцев могут услышать в автосервисе, что нужна замена шкива коленвала. О том, что это за шкивы и почему их нужно менять, нам рассказали специалисты Febest.

**Конструкция,  
причины поломок,  
лучший вариант  
замены**

## Тенденции моторостроения

Мотористы, по сути, вынужденно разработали более сложную конструкцию в то время, когда усилились сразу две тенденции современного двигателестроения. Первая – увеличение количества навесных агрегатов

и потребляемой ими мощности. Если 50 лет назад на «копейке» единственный клиновой ремень вращал маломощный генератор и водяной насос, то на современном моторе ремню приходится приводить во вращение еще и насос гидроусилителя руля, и компрессор кондиционера.

Кроме того, мощность генераторов растет вслед за увлечением числа потребителей тока в современных машинах.

Вторая тенденция – увеличение мощности двигателей и, в особенности, рост крутящего момента в нижнем диапазоне рабочих оборотов. Расплачиваться

за рост тяги «на низах» приходится нарастанием колебаний коленвала, которые наиболее ярко проявляются на дизельных двигателях. Эти крутильные колебания могут пагубно сказаться как на самом коленчатом вале,



так и на навесных агрегатах, которые могут пострадать от пульсаций крутящего момента.

Получается, что рост мощности и тяги «на низах» одновременно с увеличением количества и мощности навесных агрегатов вызывает высокие нагрузки в месте их «соприкосновения». С одной стороны, нужно защитить навесное оборудование от вибраций коленвала, с другой – защитить сам коленвал от чрезмерной нагрузки и сгладить его колебания. Для этой цели и был внедрен демпфер крутильных колебаний, выполняющий роль сглаживающей «прослойки» между коленчатым валом и приводным ремнем навесного оборудования.



Этот демпфер встроен в шкив коленвала. Конструкция получилась вполне рабочей, при этом компактной. Шкивы с демпфером впервые появились на дизельных двигателях, но постепенно распространяются и на бензиновые моторы.

### Как устроен шкив с демпфером

В отличие от обычного, демпферный шкив состоит чаще всего из двух частей: внутренней обоймы с креплением на коленвал и внешней обоймы с ручьями для поликлинового ремня. Внутренняя и внешняя части скреплены между собой слоем резины, которая и выполняет роль демпфера.

Таким образом, конструкция шкива с демпфером очень сильно напоминает сайлент-блок: внутренняя и внешняя части – с прослойкой из резины, обеспечивающей определенную подвижность. Технология производства шкивов с демпфером схожа с изготовлением резино-

металлических шарниров – это использование особых клеев для соединения металла и резины, а также вулканизация непосредственно на детали.

Поскольку демпферному шкиву необходимо лишь сглаживать колебания, подвижность внутренней обоймы относительно внешней незначительна по сравнению с другими резино-металлическими шарнирами автомобиля, так что жесткость и прочность резинового демпфера выше.

На двигателях с высоким крутящим моментом применяются более сложные шкивы с несколькими слоями демпфирующего наполнителя, разделенными металлическими частями. Для двигателей с системой «старт-стоп» разрабатываются еще более сложные и дорогие шкивы, способные выдержать большее количество запусков мотора, ведь значительная нагрузка на демпфер приходится именно на моменты запуска.

### Причины и опасность выхода из строя

Наиболее распространенная причина поломки шкива – износ резинового демпфера. Со временем, под влиянием внешних факторов, резина начинает терять свои свойства: становится жесткой и менее упругой и под воздействием нагрузок постепенно разрушается. Все начинается с трещин, а закончиться может полным разрушением с проворотом внешней части шкива относительно внутренней. Специалисты отмечают также случаи перегрева шкива из-за возрастающей нагрузки в условиях высокой температуры в подкапотном пространстве – в этом случае резина

начинает плавиться и «вытекает» из шкива.

На ресурс шкива с демпфером в первую очередь влияют условия эксплуатации, в особенности – температура. Мороз уменьшает эластичность резины, вместе с тем при холодном пуске нарастают как вибрации коленвала, так и нагрузки от навесного оборудования (в первую очередь от генератора). Поэтому холодный пуск в сильный мороз – стресс для шкива с демпфером. Именно на зимнюю эксплуатацию приходится наибольший износ демпфера. К температуре добавляется и негативное влияние реагентов, так или иначе попадающих в подкапотное пространство.

Чем опасен поврежденный шкив коленвала? Резина, потерявшая упругость, перестает сглаживать колебания между коленвалом и навесными агрегатами. Это непосредственно влияет на навесное оборудование: на ресурс подшипников генератора и компрессора кондиционера, а также уплотнительных манжет – на сальники компрессора, насоса ГУР, водяного насоса. Помимо разрушения навесного оборудования, крутильные колебания, лишённые сглаживания, негативно влияют и на ресурс



коленчатого вала. Вибрации ведут к усилению износа шеек коленвала, коренных вкладышей.

### Что выбрать на замену?

В случае повреждения шкива коленвала на замену зачастую предлагается лишь оригинальная деталь – в большинстве случаев неоправданно дорогая. Б/у запчасти рассматривать всерьез не стоит: речь идет о работоспособности всего двигателя и потенциальном износе коленчатого вала. По этой причине необходимо выбирать только новые запчасти.

У Febest – один из наиболее комплексных ассортиментов шкивов коленвала. Компания производит запчасти всех конструкций: как сплошные для старых двигателей, так и демпферные для современных моторов. Предложение Febest включает наиболее востребованные варианты применения. Например, демпферы для распространенных дизельных двигателей японского производства (4D56, 4M41, TD27, 1HD-FTE), закрывающие большую часть модельного ряда дизельных Toyota, Mitsubishi и Nissan.

Не обделены и бензиновые моторы – в ассортименте присутствуют изделия практически для всех бензиновых двигателей Toyota, начиная от почтенных агрегатов серий A и S и заканчивая современными 4ZZ и легендарными 2JZ-GTE. Стоит упомянуть также артикулы для бензиновых моторов Nissan (VQ20/30, VQ25/35, MR20DE) и Mitsubishi (4G63, 4G69, 4G93).

Все детали Febest полностью соответствуют требованиям автопроизводителей, проходят необходимые испытания и тесты.







# CTR

## начал выпускать стойки стабилизатора нового поколения

**Компания CTR вывела на российский рынок автозапчастей детали подвески нового поколения: гибридные стойки стабилизатора. «Движок» разобрался в особенностях конструкции и ключевых преимуществах новых стоек.**

Среди главных особенностей гибридных стоек стабилизатора производитель называет их взаимозаменяемость с оригинальными изделиями, долгий срок службы, облегченную конструкцию, повышенную устойчивость к коррозии, а также больший угол отклонения шарового пальца.

Детали подвески вследствие особенностей их расположения (внутри колесных арок) постоянно подвергаются весьма агрессивному внешнему воздействию: на них попадают пыль, вода, песок, гравий, соль и другие дорожные реагенты. Стандартные детали, изготавливаемые из стали, имеют, как правило, защитное покрытие, однако, со временем оно начинает отслаиваться. Вследствие этого детали подвергаются коррозии и теряют прочность.

В конструкции гибридных стоек стабилизатора марки CTR

применяется алюминиевый сплав и армированный полимер, устойчивые к коррозии компоненты, поэтому, как отмечает производитель, такие детали не теряют прочность даже после длительного пробега автомобиля.

Гибридные стойки стабилизатора CTR изготавливаются из алюминиевого сплава серии 6000, отличающегося высокими

показателями прочности и коррозионной стойкости. Алюминий этой серии используется, в частности, при производстве автомобилей, морских и речных судов и строительных конструкций. При этом сохраняется ключевое пре-

имущество «крылатого металла»: малый вес. Алюминиевые тяги гибридных стоек стабилизатора CTR обеспечивают, по данным производителя, заданную прочность при весе на 20–30% меньше, чем у стальных тяг стандартных стоек.

Еще один материал, применяемый при изготовлении гибридных стоек CTR, — полимер, армированный стекловолокном, — также отличается повышенной прочностью при малом весе. Он легче алюминия, а по прочности не уступает стали. Поэтому его широко применяют в строительных материалах, корпусах судов и резервуарах высокого давления. Гибридные стойки





стабилизатора CTR, изготовленные из армированного полимера, демонстрируют, как отмечает производитель, повышенную эффективность и прочность независимо от внешних воздействий.

Дно шарнира традиционной стойки стабилизатора имеет стальную пластину, завальцованную для обеспечения герметичности шарнира. В результате коррозии стальных деталей изделие такой конструкции может потерять герметичность, что будет способствовать образованию коррозии или износу из-за трения между компонентами. Шарнир гибридной стойки стабилизатора CTR имеет цельнолитой корпус.

В конструкции шарового шарнира сферическая головка должна свободно вращаться внутри шарового седла. В стальной конструкции трение стали о сталь будет генерировать тепло, а частицы износа — вызывать задиры. В новом поколении стоек стабилизатора CTR используется полимерные шаровые седла.

Дополнительным преимуществом гибридных стоек в CTR называют то, что армированный полимер выдавливается в форму вокруг сферической головки. Увеличенная площадь контакта и более плавное скольжение между шаровой головкой и шаровым седлом приводят к повышению эффективности и долговечности, обеспечивая надежность гибридных стоек в течение более длительного срока эксплуатации.

Гибридные стойки стабилизатора CTR имеют также двойной пыльник, который обеспечивает широкий диапазон движения, — это гарантирует большую гибкость в различных дорожных условиях. Даже при максимальном рабочем угле благодаря уникальному материалу, который используется в оригинальном производстве, пыльник меньше растягивается. Использование нижнего и верхнего стопорных колец гарантирует повышенную эффективность уплотнения и герметичности.

CTR в течение многих лет поставляет оригинальные гибридные стойки стабилизатора на конвейеры ряда автопроизводителей. Детали выпускаются на основе спецификаций ориги-

нальных комплектующих, поэтому их прочность и рабочие характеристики полностью удовлетворяют требуемым критериям.

Для рынка автозапчастей гибридные стойки стабилизатора CTR на первых порах будут выпускаться в версиях для автомобилей наиболее популярных марок и моделей — главным образом, азиатских брендов и ряда европейских. В частности, новые стойки подходят для таких машин, как Hyundai Sonata, Tucson, Elantra; Kia Sportage, Rio, Ceed; Honda Jazz, Pilot, CR-V; Mazda 323, Mazda3; Mitsubishi Outlander XL, Lancer X; Nissan Note, Tiida, Pathfinder; Infiniti FX35, FX45; Suzuki SX4, Grand Vitara; Toyota Camry, RAV4, Corolla, Yaris; Lexus RX330, GS300,

ES350; BMW 3 Series (E90); Ford Focus, C-Max, Kuga; Volvo C30, S40, C70; Chevrolet Aveo T200, Captiva, Cruze; Opel Mokka.

Стандартный код продукта CL для стоек стабилизатора CTR в случае с гибридными стойками меняется на код PL, что означает Premium Stabilizer Link. При этом остальная часть в коде остается прежней. Стандартные стойки

стабилизатора будут также представлены на рынке — наряду с премиальными гибридными стойками.

Опознать новые гибридные стойки стабилизатора CTR можно будет не только по внешнему виду, но и по маркировке на упаковке. Детали будут относиться к новой премиальной линейке CTR RedEdition, в которую входят изделия повышенной производительности и безопасности.

Гарантия на стандартные стойки стабилизатора CTR составляет 1 год или 20 тыс. км пробега. На новые гибридные стойки, учитывая их более высокую производительность и долговечность, производитель установил расширенную гарантию: 2 года или 40 тыс. км.







## Daimler Truck запустил

## производство грузовиков в Китае

**С конвейера совместного предприятия корпораций Foton Motor и Daimler Truck в Пекине сошел первый тягач Mercedes-Benz Actros местной сборки.**

На новом заводе BFDA общей площадью 400 тыс. кв. м, расположенном в районе Хуайжоу, северном пригороде Пекина, будут выпускаться тягачи Actros и Actros C. Последний, как уточняет пресс-служба Daimler Truck, представляет собой модернизированную версию «Актроса», адаптированную для китайского рынка; автомобиль адресован «клиентам с гибкими схемами логистики».

Mercedes Actros, выпускаемый на новом заводе BFDA, оснащается рядным 6-цилиндровым двигателем OM 471 третьего поколения. Параллельно с локальным производством двух версий нового «Актроса» корпорация Daimler Truck продолжит импортировать в Китай грузовики марки Mercedes-Benz.

В основном это будут шасси для специализированных надстроек: пожарных машин, бетононасосов, а также рекреационных автомобилей. Кроме того, в портфеле совместного предприятия Daimler Truck и Foton Motor останется бренд Auman. Первые поставки тягачей Mercedes-Benz Actros и Actros C пекинской сборки заказчикам в Китае запланированы на ноябрь нынешнего года.

Компания Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) основана в 2012 году. Первоначально ее основной специализацией было производство, продажи и обслуживание грузовиков марки Auman на китайском рынке ■

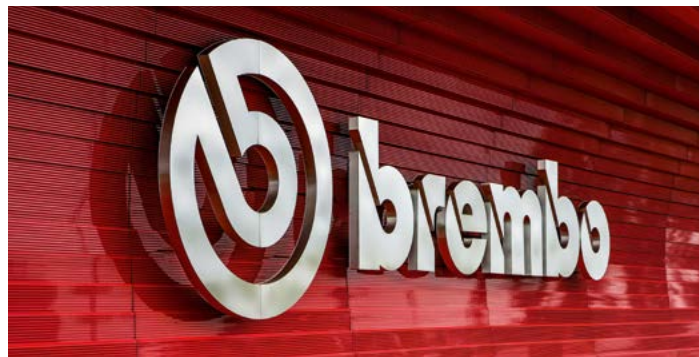
## Колодки Brembo с технологией Enesys появились в рознице

**На рынке запчастей для послепродажного обслуживания машин сегмента LCV стали доступны тормозные колодки Brembo с технологией Enesys.**

Технология Enesys (от Energy Saving System – «система сохранения энергии») дебютировала на тормозных колодках Brembo в 2020 году. Ее суть – в запатентованных пружинах, которые обеспечивают максимально быстрое размыкание колодок и диска при отпускании педали тормоза.

Итальянцы сообщают, что ноу-хау позволяет снизить лишнее трение, которое преждевременно изнашивает колодки и влияет на расход топлива. Эффективность тормозной системы, таким образом, повышается за счет в среднем более низкой температуры контактных поверхностей. Замедление износа колодок, соответственно, снижает количество «тормозной пыли» – твердых частиц вредного для окружающей среды фрикционного материала.

Первые два года тормозные колодки с технологией Enesys поставлялись исключительно для первичной комплектации автомобилей на заводы производителей (в частности, такие колодки применяются на малотоннажнике Iveco Daily). Однако теперь Brembo объявила, что первые колодки Enesys вышли на рынок запчастей для послепродажного обслуживания легкого коммерческого транспорта ■





СЦЕПЛЕНИЕ  
КАМАЗ



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ

# ОДОВБРЕНО ОДОМЕТРОМ



Зарулем **рейс**

Отличная надёжность  
согласно ресурсным испытаниям журнала «Рейс»

Сцепление TRIALLI для КАМАЗ успешно прошло независимые ресурсные испытания в журнале «Рейс» № 11 2021

Созданы с учётом  
особенностей  
КАМАЗ



Уникальный состав  
фрикционной накладки



Балансировка на передовом  
оборудовании с ЧПУ



Многоступенчатый контроль  
качества на всех этапах



## Новый мусоровоз на шасси Daewoo Novus представили в Москве

На Международной выставке технологий и оборудования для обращения с отходами WasteEcoExpo компания «НТМ Рус» представила мусоровоз NTM KGH на шасси Daewoo Novus.

Машина построена на шасси Daewoo Novus CH2CA с колесной формулой 4 x 2. Полная масса шасси при габаритах 7335 x 249 x 3015 мм составляет 18 тонн (заявленная грузоподъемность – 12 255 кг). Модель комплектуется 5,9-литровым дизелем Doosan DL06K (280 л.с., 981 Нм) экологического класса «Евро-5». Мотор агрегируется с 6-ступенчатой «механикой» ZF 6S1000TO.

Кузов мусоровоза объемом 15,3 кубометра – собственная разработка российской компании. Как сообщают представители «НТМ Рус», эффективность мусоровоза обеспечивается за счет оптимальной силы уплотнения (30,5 тонны), коэффициента прессования (1 : 7) и длительности цикла прессования (18–20 секунд).

Заявлено, что машина может перевозить до 11 тонн твердых коммунальных отходов и крупногабаритного мусора. Максимальное давление гидравлики составляет 260 бар, скорость потока – 90 л/мин.

Разработчики сообщают, что кузов можно оснастить порталным погрузчиком для работы с металлическими контейнерами объемом 8–12 куб. м, краном-манипулятором для обслуживания заглубленных контейнеров, а также лебедкой для работы с контейнером типа «лодочка» емкостью 3–8 куб. м. ■



## КАМАЗ выпустил автоцистерну на шасси K5

В скором времени структуры МЧС получат новый пожарный автомобиль – АЦЛ-3,0-50-24 на шасси КАМАЗ поколения K5.

Пожарная автоцистерна разработана на базе двухосного шасси КАМАЗ-63934 с кабиной K5 без спального места. Машина оснащена 6,7-литровым дизелем Cummins с отдачей 310 л.с. и 1200 Нм, который работает в паре с 9-ступенчатой роботизированной «механикой» ZF с коробкой отбора мощности. Автоцистерна предназначена для проведения аварийно-спасательных работ на высоте и подачи огнетушащих веществ. Боевой расчет – два человека.

В кабине дополнительно установлен блок управления всеми основными системами пожарного автомобиля. В частности, надстройкой – алюминиевым каркасом, который покрыт алюминиевыми листами без сварки, с использованием клеевых технологий.

Лестница может поворачиваться в вертикальной плоскости в диапазоне от 0 до 75 градусов, максимальный вылет с нагрузкой составляет 14 метров. При этом без нагрузки вылет достигает уже 18 метров, а рабочая высота лестницы – 24 метра.

Цистерна вмещает 3000 литров воды, бак пенообразователя – 180 литров. Мощность пожарного центробежного насоса – 50 л/с. Грузоподъемность лестницы при использовании в качестве крана превышает 1 тонну, при этом максимальная нагрузка на передний мост составляет 9 тонн, а на заднюю тележку – до 13 тонн.

После доводки и настройки электронных систем камазовцы передадут автоцистерну структурам МЧС РФ для тестовой и подконтрольной эксплуатации, сообщает пресс-служба КАМАЗа ■

## Первые серийные грузовики Tesla будут возить газировку

Электрогрузовик Tesla Semi встал на конвейер. Машины из первой партии получит известный производитель прохладительных напитков – компания Pepsi.

Об этом сообщил в своем твиттер-аккаунте гендиректор Tesla Inc Илон Маск; он также отметил, что грузовики из первой партии пополнят автопарк компании PepsiCo Inc. Первые машины будут поставлены заказчику 1 декабря нынешнего года, уточнил г-н Маск.

Мировая премьера электрогрузовика Tesla Semi состоялась в Калифорнии в 2017 году. В ее рамках Илон Маск пообещал запустить производство модели к 2019 году, напоминает агентство Reuters. Однако впоследствии старт производства Semi несколько раз переносился в связи с нехваткой компонентов.

В августе нынешнего года Маск, наконец, объявил, что грузовик начнет выпускаться в 2022-м. В другом своем твите он еще раз заявил, что Tesla Semi сможет преодолеть на полностью заряженной батарее 500 миль (805 км).

Ожидается, что в США новый электрогрузовик будет стоить 180 тыс. долларов; покупатели смогут оформить налоговый вычет в размере 40 тыс. долларов в рамках госпрограммы субсидирования экологически чистого транспорта, одобренной Сенатом.

PepsiCo зарезервировала сотню грузовиков Tesla Semi еще в 2017 году, напоминает Reuters. Ранее в руководстве компании заявили о намерении сократить затраты собственного автопарка на топливо и снизить объемы выброса вредных веществ в атмосферу ■





## Китайские погрузчики Sany SW955K1 начали поставляться в Россию

Компания «Бизон ДСТ» начала поставку фронтальных погрузчиков Sany SW955K1 грузоподъемностью 5,5 тонны.

Погрузочно-разгрузочная машина оснащена 6-цилиндровым двигателем Weichai WP10G220E343 рабочим объемом 9,7 литра, который развивает мощность 220 л.с. и крутящий момент 980 Нм. Двигатель работает в паре с двухступенчатой планетарной коробкой передач с гидротрансформатором.

Топливный бак объемом 300 литров снабжен трехступенчатым топливным фильтром. Емкость гидравлического масляного бака — 220 литров. Также предусмотрена централизованная система смазки.

Машина предложена со стандартной, удлиненной и суперудлиненной стрелами, оборудованными ковшами объемом от 2,7 (для «короткой» стрелы) до 4 куб. м. Шарнирная пластина с пролетом 850 мм призвана обеспечить высокое сопротивление кручению и большую несущую способность.

Сила копания ковша достигает 175 кН, высота опрокидывания — 3126 мм. Опрокидывающая нагрузка под углом составляет 11,6 тонны, без наклона — 13,2 тонны. Полная масса машины — 17,9 тонны.

Техника имеет стояночный тормоз и механизм экстренного торможения. Погрузчик штатно оснащается отопителем и кондиционером, функцией запуска двигателя с кнопки и сиденьем с широкими диапазонами регулировок.

На российском сайте компании указана цена новинки: фронтальный погрузчик Sany SW955K1 доступен у официального дилера в розницу за 6 176 575 рублей. Предусмотрены различные финансовые инструменты приобретения: кредит и лизинг ■



## Isuzu может остановить завод в РФ

Российское представительство Isuzu сообщило, что менеджмент компании следит за текущей обстановкой и прикладывает все усилия для сохранения бизнеса в России.

Ранее японская газета Yomiuri сообщала, что компания Isuzu рассматривает вариант с закрытием завода в Ульяновской области, где налажена сборка трех семейств грузовиков массой от 3,5 до 33 тонн. В качестве причины называлась невозможность обеспечить предприятие комплектующими из-за нарушения логистических цепочек. Завод находится в режиме простоя с марта, когда поставки машинокомплектов из Японии прекратились.

В российском представительстве компании уточнили, что сборочное предприятие в Ульяновске находится в вынужденном простое, при этом сотрудники завода получают выплаты в соответствии с трудовым законодательством, сообщает газета «Известия».

«Сейчас сборочное предприятие находится в вынужденном простое, а сотрудники завода получают выплаты в соответствии с трудовым законодательством. Тем не менее на складе дистрибьютора на данный момент имеются собранные шасси и полнокомплектные автомобили, готовые к отгрузке и продаже как дилерам, так и конечным клиентам», — проинформировали издание в пресс-службе «Исузу Рус».

При этом все официальные дилеры (около 100 центров в РФ, Армении, Белоруссии и Казахстане) «продолжают оказывать поддержку и обслуживание клиентов в России», а менеджмент компании «следит за текущей обстановкой и прикладывает все усилия для сохранения бизнеса в России», уточнили в представительстве Isuzu ■



## DAF LF получил доработанные дизели

Грузовики DAF семейства LF начали оснащаться новыми силовыми установками на базе дизельных двигателей PACCAR.

В зависимости от массы грузовики семейства LF будут оснащаться двумя рядными дизельными двигателями марки PACCAR — 4-цилиндровым PX-5 объемом 4,5 литра и 6-цилиндровым PX-7 объемом 6,7 литра.

«Четверка» доступна в трех вариантах форсировки: 170 л.с. (700 Нм), 190 л.с. (750 Нм) и 210 л.с. (800 Нм); 6-цилиндровый мотор может развивать от 230 л.с. и 900 Нм до 310 л.с. и 1200 Нм.

Как сообщает пресс-служба DAF Trucks, моторы подверглись модернизации с целью снижения расхода топлива. Блок цилиндров и ГБЦ выполнены из чугуна с вермикулярным графитом, использованы новые поршни со сниженным показателем трения, также заменены турбина и регулировочный клапан.

Моторы могут агрегатироваться с четырьмя трансмиссиями: 6- и 9-ступенчатой «механикой» либо автоматической коробкой от Allison (применяется для спецтехники — мусоровозов и пожарных машин) и ZF.

Последняя — 8-ступенчатый «автомат» PowerLine с измененными передаточными отношениями — в сочетании с модернизированными двигателями позволяет экономить до 7% топлива по сравнению с грузовиками LF прошлого модельного года, заявляют в DAF ■



# IAA Transportation 2022



Александр Ефимкин

## Грузовики и автобусы: модели новые — моторы старые

Одним из главных ньюсмейкеров на IAA стала компания DAF. Спустя год после премьеры семейства магистральных тягачей XF, XG и XG+ готова и четвертая модель — XD, предназначенная для региональных перевозок. Голландцы заявляют о лучшей в классе обзорности за счет низкой оконной линии и дополнительных окошек в нижней части дверей, а в качестве опции будут доступны наружные камеры заднего вида вместо традиционных зеркал.

В сентябре в немецком Ганновере после четырехлетнего перерыва прошла выставка коммерческого транспорта IAA Transportation. За время этой вынужденной паузы мир успел столкнуться с пандемией коронавируса и дефицитом полупроводников, а в Европе утвердили план по постепенному отказу от ДВС. Чем ответили на новые вызовы индустрии производители автомобилей и компонентов?

Новому XD пора на конвейер уже осенью этого года, поэтому с силовым агрегатом мудрить не стали — остановились на связке проверенной «шестерки» PACCAR MX-11 и роботизированной «механики» ZF TraXon. В Ганновере компания также представила четырехосный строительный грузовик XDC на базе новинки и электрическую модификацию тягача XF.

Концерн Daimler Truck презентовал в Ганновере новый Fuso eCanter. Второе поколение электрического среднетоннажника стало намного вариативнее, чем раньше: доступны три варианта

мотора: 110 либо 129 кВт). Длина колесной базы может составлять от 2500 до 4750 мм, а максимальная масса — от 4,25 до 8,55 тонн. Продажи в Японии начнутся весной 2023 года, а впоследствии планируются поставки в Европу, США, Японию, Австралию и Новую Зеландию.

Первые изображения новых автобусов **Setra TopClass** и **ComfortClass** появились еще в июле, но полноценную премьеру Daimler тоже решил попридержать до Ганновера. Как и флагманские тягачи Mercedes-Benz Actros L, автобусы Setra будут оснащать системой удержания в полосе Active Drive Assist 2 и системой экстренного торможения (вплоть до полной остановки) Active Brake Assist 5 на основе лидаров и камер. В широком списке оснащения — система камер кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с функцией распознавания дорожных знаков,

## Что показали в Ганновере мировые производители грузовиков и компонентов

кабины (шириной 1,7 или 2 м) и тяговой батареи (41, 83 или 124 кВт·ч; от емкости аккумулятора также зависит отдача электро-

DAF XD



Fuso eCanter



Setra TopClass и ComfortClass





бесключевой запуск и электронный стояночный тормоз, а пассажирский отсек за доплату оснащают панорамной крышей, кожаными креслами и даже ароматическим диффузором. Линейки моторов изменения не коснулись: 6-цилиндровые дизели OM 470 и OM 471 (для длиннобазных версий) по-прежнему в строю.

### LCV: водородные коллаборации и электрический Traffic

H<sub>2</sub> снова в моде. Во всяком случае, у участников ганноверской выставки, которые в один голос заявляют о превосходстве водородных малотоннажников над обычными «электричками» в деле перевозки тяжелых грузов на больше расстояние.

На стендах IAA Transportation было представлено сразу два автомобиля на топливных элементах при участии крупных концернов. **Schaeffler** вместе с китайской фирмой Refire оснастили водородной установкой собственной разработки VW Crafter, а **Hyundai** объединил усилия с **Iveco** ради выпуска вэна **eDaily**. Итальянско-корейский прототип заметно тяжелее (полная масса – 7,2 тонны), но и водородная установка у него мощнее: 90 кВт



вместо 50 кВт у Schaeffler. При этом отдача тяговых электродвигателей на передней оси одинако-

вая (140 кВт/190 л.с.), а в Hyundai даже назвали запас хода: 350 км с полностью заправленными

баками (они вмещают 12 кг водорода) и при полной загрузке.

Не осталась в стороне от популярной темы и **Forvia** – совместный бренд компаний Hella и Faurecia, – которая представила интегральную водородную установку, состоящую из системы топливных ячеек мощностью 150 кВт (204 л.с.) и бака для хранения 80 кг газообразного водорода. На стенде Forvia в Ганновере выставлена и технология хранения водорода в сжиженном виде – это ноу-хау компании Air Liquide. По словам представителей компании, инновационное решение позволяет вместить в баках прежнего объема на 40% больше водорода, а запас хода грузовика с жидким топливом на борту может достигать 1 тыс. км.

Компания **Renault** тоже уважает водородные прототипы – взять хотя бы крупный вэн Master H2-Tech, который создавался силами дочернего предприятия Huvia. Однако розничную цену таких машин пока никак не удается удержать в разумных пределах, поэтому в рестайлинговый **Traffic** установили 90-киловаттный электромотор от «каблучка» Kangoo E-Tech и тяговый аккумулятор на 52 кВт·ч. Сейчас за дизельный Traffic просят от 29 тыс. евро,





но батарейная версия E-Tech окажется ощутимо дороже: без госсубсидий тягаться с дизельными LCV в борьбе за рачительного покупателя электромобили пока не могут.

### Электромоторы и электроприводы: лучше меньше, да лучше

**Schaeffler** для ганноверской публики расстарался: концерт впервые принимает участие в «грузовом» IAA в качестве экспонента. Поэтому, кроме водородного «Фольксвагена», были и другие интересные новинки.

Одной из них стал электромотор для грузовой техники, который может работать и в связке с дизелем в составе гибридной установки. Немцы гордо заявляют о высоком КПД (97%), которого добились благодаря переходу на рабочее напряжение 800 В и применению карбид-кремниевых полупроводников. Эффективный электромотор потребляет меньше энергии и позволит использовать более компактную тяговую батарею. В Schaeffler посчитали, что при проектировании электрогрузовика с запасом хода 500 км можно будет использовать батарею на 14 кВт·ч меньшей емкости, что сделает машину легче примерно на 84 кг.

Помочь электрическим грузовикам ехать еще дальше и быстрее призваны новые осевые подшипники, которые компания из Херцогенаураха также представила на IAA 2022. Заявлено, что в одном из подшипников коэффициент трения снижен сразу на 56%, что для ведущей оси грузоподъемностью 13 тонн эквивалентно мощности 600 Вт. Также были представлены модели подшипников, совместимые с системой подкачки колес (в конструкции применены особые уплотнения) и датчиками контроля состояния обода и покрышек.

Свой 800-вольтовый электромотор в Ганновере показал не только Schaeffler. Концерн **ZF** приурочил к IAA премьеру электропривода CeTrax второго поколения. В 385-килограммовом корпусе объединены два тяговых электродвигателя,

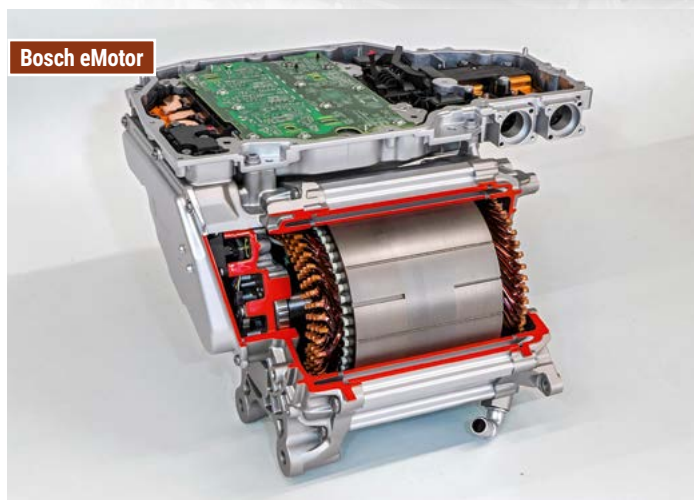


Schaeffler eMotor

E-Motor



ZF CeTrax2



Bosch eMotor

карбид-кремниевые инверторы и двухступенчатая трансмиссия. Рабочее напряжение выросло с 650 до 800 В, а номинальная мощность — за счет дополнительного мотора — более чем в два раза: с 175 до 360 кВт. CeTrax подходит для «электрификации» грузовиков и автобусов полной массой до 44 тонн. Первый заказ уже получен: модулем CeTrax 2 будет оснащаться одна из моделей мирового производителя грузовиков (марка не уточняется), которая пойдет в серию в 2023 году.

Пока другие гонятся за мощностью, Bosch разработал компактный электропривод для развозных грузовиков и малотоннажников. При массе всего в 80 кг он может развивать

до 129 кВт и 430 Нм: здесь тоже высокотехнологичные полупроводники и заявленный КПД 97% (то есть эффективность преобразования постоянного тока в переменный).

Разработка уже приглянулась концерну Daimler — электрический привод решено было установить «на грузовик с максимальной массой 8,5 тонн»... Еще не догадались? Это же и есть новый Fuso eCarter!

### Грузовые шины: у кого меньше первичного сырья?

Негласное состязание в Ганновере устроили два крупных производителя грузовых шин:





Goodyear

американская **Goodyear** и немецкая **Continental**. Дисциплина вполне в духе времени: у чьего прототипа покрышек в составе резиновой смеси выше доля возобновляемых материалов? В ход пошло все — пластиковые бутылки, рапсовое масло и даже переработанная рисовая шелуха. Но в экологию играют все, а побеждают...

В Ганновере сенсации вновь не случилось — прототип от Continental выиграл со счетом 68:63. Но если американцы в Ганновере ограничились реверансами в сторону экологии, то Continental вдобавок привез прототип шин для прицепов с электроприводом и вполне серийные покрышки для тягачей: Conti EfficientPro Gen 3+ со сниженным сопротивлением качению.

#### Каков итог?

Производители коммерческой техники похожи на своих клиентов. Это люди обстоятельные

и хозяйственные, если не сказать бережливые. Поэтому четко разделяют разработки на два ключевых направления: те, которые нужны рынку прямо сейчас, и те, что, наверное, пригодятся когда-нибудь.

Новые DAF и Setra должны бороться за покупателя уже сегодня — поэтому никакой электротяги, боже упаси, только дизель! Машинам поменьше — Renault и Fuso — уже можно доверить электромоторчик, но пока маленький и недорогой: для нишевого продукта сгодится.

А вот полноценный переход грузовиков и автобусов на электричество — и тем более с использованием водорода в качестве источника энергии — существует только в умах европейских законодателей и визионеров от индустрии: рынки сбыта несоизмеримы вложениям, а развитие зарядной инфраструктуры в Евросоюзе явно не поспевает за планами.



Continental



## Airline расширил линейку компрессометров

Ассортимент измерителей компрессии, давления масла и топлива от бренда Airline дополнили шесть новых устройств.

Как сообщает пресс-служба бренда, каждый набор упакован в пластиковый кейс и содержит различные насадки и переходники для работы с разными двигателями и топливными системами.

В набор «Бензин», кроме шланга и манометра, также входят две присоединительные втулки (с резьбой M14 x 1,25), конусная втулка и шланг с присоединительной резьбой. Розничная цена набора – 5770 рублей.

Набор «Бензин + Дизель» содержит дополнительный манометр и имитатор форсунки M24 x 2. Цена – 8830 рублей. Также бренд предлагает набор «Бензин + Дизель Плюс» с двумя дополнительными имитаторами свечей накаливания: M10 x 1 и M10 x 1,25. Такой набор доступен в рознице за 9750 рублей.

Набор для измерения компрессии «Дизель Мастер» включает в себя четыре имитатора форсунки для различных моделей малотоннажников Ford, Mercedes-Benz, Volkswagen и Volvo. Стоимость набора – 12 240 рублей.

С расширением ассортимента стал доступен набор для измерения давления масла с пятью адаптерами и тремя уплотнительными шайбами за 5910 рублей. Также Airline предлагает универсальный набор для измерения давления масла и топлива с двумя адаптерами подключения к топливной рампе, тройником, трубкой слива остатков топлива и шлангом с двумя хомутами. Такой набор доступен в розничной продаже за 6510 рублей ■



## В автомобилях BMW можно будет играть в компьютерные игры

Корпорация BMW Group объявила о заключении партнерского соглашения с AirConsole, результатом которого станет интеграция игровых сервисов в автомобили баварской марки.

Соответствующая функция в машинах BMW начнет появляться с 2023 года, уточняет пресс-служба компании из Мюнхена. AirConsole представляет собой игровую платформу с широким и разнообразным каталогом игр для одного или нескольких игроков.

Платформа будет встроена в мультимедийную систему автомобилей BMW с изогнутым дисплеем (BMW Curved Display) – игры, таким образом, будут запускаться прямо в бортовой «мультимедийке» и выводиться на центральный экран.

Технология, по которой будет работать соответствующая функция, позволит загружать и обновлять игры через беспроводное подключение (over-the-air); контролировать ход игры можно будет, используя смартфон.

Как заявляют в компании BMW, новая функция позволит владельцам машин скоротать время в ситуациях долгого ожидания – например, в очереди на паром или перед железнодорожным переездом, а также во время зарядки батареи электромобиля или гибрида ■

## Четыре новых ресивера Prology поступили в продажу

Бренд Prology выпустил на российский рынок новые модели ресиверов CMX-250, CMX-260, CMD-320 и CMD-330.

Модели CMX-250 и CMX-260 – это FM/USB-ресиверы с модулем Bluetooth, который позволяет управлять устройством с мобильного телефона на операционной системе Android или iOS. Ресиверы могут воспроизводить медиафайлы форматов MP3, WAV, и FLAC.

Устройства имеют максимальную выходную мощность 4 x 55 Вт, 10-полосный эквалайзер (также есть шесть фиксированных предустановок и одна пользовательская) и тонкомпенсации X-Bass (2 регулировки) и Loudness. Клавиши управления имеют многоцветную подсветку. Ресиверы отличаются только дизайном, поэтому их стоимость одинаковая: 3590 рублей.

Более «продвинутые» модели CMD-320 и CMD-330 уже имеют встроенный DSP-аудиопроцессор, который позволяет задать частоту среза и порядок фильтра для сабвуферных и фронтальных выходов. У таких ресиверов расширенный 25-полосный эквалайзер, пять регулировок тонкомпенсации Bass Boost и две – Loudness.

Еще одним отличием ресиверов семейства CMD является возможность управлять магнитолой с помощью кнопок на руле. Розничная цена ресиверов CMD-320 и CMD-330 составляет 5990 рублей ■





**CR**  
CARVILLE RACING

**ПРОИЗВОДИМ В РОССИИ**  
ТЕСТИРУЕМ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ



 **CARVILLE.RACING**



Рекомендовано ведущими производителями  
автокомпонентов и аксессуаров



Профессиональные  
автокомпоненты



Генераторы, стартеры,  
автоэлектрика



Детали системы  
охлаждения



Автомобильные  
аксессуары



# Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Вадим Аскарков



**Макс Ферстаппен** досрочно стал двукратным чемпионом мира в «Формуле-1» на этапе в Японии ■



Главная кузовная серия мира **WTCR** закроется по окончании текущего сезона ■



**Даниил Квят** сошел в гонке серии NASCAR в Шарлотт из-за проблем с мотором ■



**13,34 млн долларов** составили убытки серии Formula W. Женские гонки на грани закрытия ■



**0,326 секунды** уступил победителю гонки в Монце Клим Гаврилов в серии TCR Europe ■



**4 победы** из 6 возможных в сезоне завоевала команда Prema в серии ELMS ■

## Калле Рованпера стал самым молодым в истории чемпионом мира по ралли

Финский пилот досрочно выиграл титул — за два этапа до конца сезона WRC. Гонщику исполнилось 22 года за день до того, как он стал обладателем титула. До этого аналогичное достижение принадлежало Колину Макрею, который стал чемпионом в 27 лет.





## Баха «Холмы России – 2022»: не рыцарское дело

В конце сентября в Ульяновской области завершился финальный день этапа чемпионата России по ралли-рейдам и внедорожной серии «Холмы России». В этом году статус соревнования значительно вырос: среди участников были победители «Дакара» и чемпионы мира, а КАМАЗ подготовил для старта новый грузовик, который пилотировал титулованный Айрат Мардеев. Главные события и итоги этапа – в нашем обзоре.

На старт гонки вышли 43 экипажа, но главных дуэлей было, пожалуй, две. Первая – «битва двух столиц» (и двух Mini Countryman): Владимир Васильев (VRT) против Дениса Кротова (MSK Rally Team). Перед заключительным этапом пилотов разделяли лишь 8 очков, так что у Кротова были все шансы на лидерство в личном зачете.

Ну а вторая – российско-белорусская: КАМАЗ против МАЗа в зачете грузовиков. Командам не удалось помериться силами на нынешнем «Дакаре» (и, видимо, не удастся на следующем), так что «Холмы России» оказались в этом смысле весьма кстати. К тому же КАМАЗ подготовил для Ульяновска яркую новинку – доработанный капотный грузовик, который в команде успели прозвать «Черный рыцарь» за характерный декор.

В финальный день гонки в Ульяновской области было дождливо, и черноземная трасса быстро раскисла. Скорости стали ниже, а цена ошибки, наоборот, возросла. Дождь, как всегда, благоволит петербуржцам. Экипаж Владимира Васильева и Олега Уперенко держал высокий темп на всем протяжении первого спецучастка, сумев при этом избежать поломок. Накопленный же в дебюте гонки отрыв позволял осторожничать на заключительном спецучастке. Неудачи Васильева и Уперенко миновали: за 650 км гонки – лишь небольшие проблемы с навигацией и оторванный кусок бампера при проезде одного из бродов.



Сказались и опыт, и везение, и мастерство экипажа.

Москвичам повезло меньше. На втором этапе Денис Кротов и Владимир Жильцов пробили колесо, а на протяжении всей гонки мучились с запотевающим после каждого брода лобовым стеклом и пылью, которую поднимали грузовики. В результате плотной борьбы не получилось: на финише Васильев «привез» Кротову почти 14 минут.

А вот грузовики порадовали. Градус борьбы между «КАМАЗ-мастер» и «МАЗ-СПОРТавто» рос с каждым спецучастком, а к утру воскресенья Сергей Вязович даже вырвался вперед в битве

с Андреем Каргиновым. Незадолго до финиша третьего спецучастка гонщики столкнулись: КАМАЗ К5 Каргинова лишился лобового стекла, а у МАЗа Вязовича оказалась повреждена правая дверь.

В решающем заезде Каргинов был открыт всем ветрам. Восстановить машину к старту механики успели, но вернуть лобовое стекло на место не получилось, что сказалось на скорости. Столкновение лишило Каргинова шансов на победу. На первое же место вырвался молодой пилот КАМАЗа Богдан Каримов. И неожиданно победил, финишировав на 2 секунды раньше Вязовича. Сам 24-летний уроженец Елабуги

списал победу на удачу и штурманский опыт Евгения Яковлева, но отдал должное и машине. Бронзовые медали также отправятся в Белоруссию: ехавшего без лобового стекла Каргинова сумел опередить пилот МАЗа Алексей Вишневецкий.

Дебют «Черного рыцаря» вышел смазанным: Айрат Мардеев шел в неплохом темпе, но уже в пятницу возникли досадные проблемы с техникой. Мардеев отметил, что главной задачей была не победа, а испытания перспективной разработки в «боевых» условиях, тем более что «потенциал автомобиля огромный» ■



# Воцарение.

## Аркадий Цареградцев впервые стал чемпионом RDS GP



Александр Ефимкин

**На трассе «Сочи Автодром» состоялся финальный этап этого сезона «Российской дрифт серии», который в этом году правильнее назвать «финалом четырех»: настолько плотной выдалась борьба фаворитов в личном зачете. События и итоги главного уикенда сезона для Чивчяна, Идиятулина, Тиводара и Цареградцева – самых мастеровитых дрифтеров страны, – в материале «Движка».**

К старту сочинского уикенда в таблице личного зачета кипела интрига. Дуумвират Чивчяна и Идиятулина опережал Тиводара и Цареградцева всего на пару десятков баллов. Проще говоря, для чемпионства любому из первой четверки хватало победы на последнем этапе. Хотя судьба в итоге распорядилась иначе.

Субботняя квалификация оказалась самой немногочисленной за долгое время. В ней приняли участие всего 18 пилотов,

а до парных заездов добрались только 15 участников. В первом квалификационном проезде Дамир Идиятулин набрал гроссмейстерские 98 баллов, которых в итоге хватило для первой строчки. Вот только второй проезд для краснорядца закончился еще в первом повороте: на постановке у его Toyota Altezza оторвалось переднее колесо, и машина врезалась в отбойник. Идиятулин избежал серьезных травм, но восстановить автомобиль после сильнейшего удара не было никаких шансов.

Цареградцев в квалификации стал вторым (97 баллов),

Тиводар – третьим (96). В пятерку лучших также попали Чарльз Нг и Никита Шиков, Лосев – шестой (у всех по 95 баллов за лучший проезд). А вот Чивчян едва спасся: после «баранки» за распрямление на первом проезде «Гоча» набрал лишь 84 балла во втором. В результате – 14-е место и вынужденная дуэль с Тиводаром уже в топ-16.

Роман Тиводар проводит лучший сезон в карьере, но в парном заезде против именитого сокомандника он не справился с давлением: попытка нащупать границу максимальной скорости на постановке стоила сочин-

цу аварии на глазах у родной публики. Чивчян по привычке ехал очень близко, и отскочившая от стены машина Тиводара крепко ударила желтую Nissan Silvia. Чивчян покинул трассу своим ходом, однако механикам «Форвард Авто» пришлось потрудиться, чтобы их лучший пилот смог продолжить борьбу за чемпионство.

Путь Цареградцева в топ-8 состоял из одних «бай-ранов». После субботних соло-проездов первым очным соперником «Царя» должен был стать Борис Абрамов, который снялся с этапа из-за технических проблем.

В четвертьфинале, где Цареградцеву противостоял Сергей Сак из BY Motorsport, развязки долго ждать не пришлось: на фуридаши белорусский пилот вытолкнул Nissan FireLady Z Цареградцева в отбойник. Судейский мостик признал ошибку минчанина, а лидер «FailCrew Дарксайд» отправился в топ-4. От механиков в тот момент требовалось чудо: после аварии помятый «Ниссан» нуждался в замене подвески и ремонте тормозной системы.







Разыграть чемпионство в личной дуэли Чивчяну и Цареградцеву было не суждено. В топ-8 пилоту «Форвард Авто» достался многоопытный Евгений Лосев, проводивший решающий этап сезона на подменной Toyota Supra. К этому моменту за счет успешной квалификации Цареградцев уже лидировал в таблице, и ошибка Чивчяна автоматически приносила ему чемпионство.

А дальше все складывалось как нельзя лучше для Цареградцева, который не побеждал в чемпионатах RDS с 2016 года (тогда

самая сильная дрифт-серия России носила название «RDS-Сибирь»). Судьи не спешили с выбором победителя в паре, балуя публику перезаездами. Время шло. Механики устраняли неполадки. Но, как выяснилось, уже не для решающей битвы, а для красиво-го завершения золотого сезона: в конце концов Лосев сломил сопротивление «Гочи», и Аркадий Цареградцев стал чемпионом пятого сезона RDS GP. Не проведя к этому моменту ни одного полноценного парного заезда в рамках финального уикенда!

В первом полуфинале Чарльз Нг отстаивал честь российского гиперкароостроения: 900-сильный Flanker F под управлением гонконгца с каждым этапом RDS едет все лучше. После победы над Никитой Шиковым из Carville Racing единственной преградой на пути к финалу оставался Андрей Астапов, но и его усилий не хватило для того, чтобы лишить Чарльза Нг первого в сезоне подиума. В параллельной паре новоиспеченный чемпион Цареградцев на восстановленной машине продолжил победную

путь — и отправился в финал.

К этому моменту в Сочи уже начало темнеть. В утешительном финале Астапову не хватило выдержки: с бронзовой медалью из Сочи уехал Евгений Лосев. А в главном хите воскресенья Аркадий Цареградцев и Чарльз Нг ехали в свое удовольствие: дымно, близко и широко. Судьи тоже залюбовались — и назначили перезаезд, в котором все-таки присудили Цареградцеву победу.

На теперь уже домашней трассе «Царь» победил впервые. А до рекорда «Гочи» 2018 года по очкам за сезон не хватило всего восьми баллов — после победы в Сочи у лидера «Fail Crew Дарк-сайд» 1251 балл в личном зачете. Сам Чивчян вряд ли может быть доволен финалом, однако остальным конкурентам повезло еще меньше. У «Гочи» по итогам сезона 1157 баллов, у Идиятулина — 1148, у Тиводара — 1123. Лосев с 1018 баллами остался на пятом месте. Чтобы обойти Леонида Шнайнера (822 балла), Чарльзу Нг (811) не хватило всего ничего. Восьмую строчку по итогам сезона-2022 занял Григорий Гусев (740 баллов). Лидер Carville Racing Никита Шиков стал девятым: у москвича 707 баллов в личном зачете. Другие пилоты «Карвилля» в Сочи не поехали: Николай Горковенко (346 баллов) откатился на 18-ю строчку, пропустивший пять последних этапов Антон Клямко (124 балла) стал 29-м, а Григорий Бурлуцкий (41 балл) — 31-м.





# РСКГ-2022

ИТОГИ СЕЗОНА



Вадим Аскаргов

Борьба  
до финиша  
и пятый титул  
Брагина

На шестом этапе «Российской серии кольцевых гонок», прошедшем на автодроме «Крепость Грозная» в Чеченской Республике, определились чемпионы серии сезона-2022. Борьба за титул кипела до финишной черты практически в каждой из зачетных категорий, а вишенкой на торте (на этапе и в сезоне в целом) стала четырехчасовая гонка на выносливость Akhmat Race. Все подробности — в материале «Движка».

В отличие от предыдущего этапа в Санкт-Петербурге, чеченская гонка стала местом встречи пилотов не всех классов G-Drive SMP РСКГ, а только пяти. Да и в целом состав участников был отнюдь не оптимальным: в «Туринге» оказалось лишь 9 заявок, в «Супер-продакшн» на гонку заявили 8 пилотов, а в «Туринг-Лайте» и вовсе было только 7 гонщиков. Наибольшее число машин (10) вышло на старт в зачете «S1600».

В классе «SMP GT4 Russia» стартовали пятеро. При таком

> Дмитрий Брагин



< Дмитрий Брагин





редине финального круга он без борьбы пропустил вперед Андрея Масленникова, затем попробовал контратаковать, и на финишной прямой их разделили 0,033 секунды – чуть впереди оказался Масленников. На третьем месте гонку завершил Николай Карамышев. Владимир Черевань оставил позади Плотникова – они и замкнули пятерку лучших.

Во второй гонке Олег Кравцов мог стать звездой заезда – он стартовал с реверсивного поула и лидировал большую часть гонки, однако за пару кругов до финиша его Solaris потерял темп, и он оказался позади всех соперников. Этим воспользовался Дмитрий Дударев, который отыграл ряд позиций, сдержал атаки Карамышева на финальном отрезке гонки и вряд ли остался недоволен серебром, ведь он завоевал титул по итогам сезона. Бронза досталась Петру Плотникову, пятерку замкнули Владимир Черевань и Андрей Масленников.

Зачет «S1600» знал обладателя титула еще до приезда в Грозный. Рустам Фатхутдинов в статусе чемпиона выбыл из борьбы в первой гонке по техническим причинам. За лидерство вели спор двое претендентов на подиум по итогам сезона. Победу одержал Артем Антонов, оставив Даниила Харашуна вторым. Третьим финишировал Михаил Поченков, завоевав свой первый

раскладе Антону Немкину достаточно было ехать в своем темпе, чтобы оформить победу в сезоне. Александр Варганян стартовал с поула, наращивал отрыв с каждым кругом и благополучно финишировал на первом месте. На второе претендовали Антон Немкин и Виталий Ларионов, однако Виталий, для которого грозненский этап был дебютным, не стал атаковать партнера по команде, который боролся за титул, и довольствовался бронзой.

Вторая гонка в том же классе прошла спокойно: Александр Варганян вновь стартовал с первого места и первым пересек финишную черту. Антон Немкин снова получил серебро, и этого оказалось достаточно, чтобы по итогам года опередить не приехавшего в Грозный Вадима Мещерякова и стать победителем третьего сезона зачета суперкаров. Третья гонка (и последняя в сезоне) носила лишь формальный характер. Александр Варганян стартовал только пятым, но, расправившись с соперниками, бросился вдогонку за успевшим оторваться Виталием Ларионовым. Их схватка закончилась легким контактом, но все же ничто не помешало Александру завоевать третью за этап победу.

В первой гонке зачета «Туринг-Лайт» долгое время все шло под диктовку обладателя поула Дмитрия Дударева. Однако в се-







подиум в серии. В пятерку также вошли Илья Родькин и Кирилл Зиновьев.

Рустам Фатхутдинов реабилитировался во второй гонке и доказал, что он совсем не случайно приехал на этап в качестве досрочного чемпиона. Рустам довольно быстро прорвался на первое место, следом за ним финишировал Василий Кораблев. Таким образом, команда Akhmat Racing оформила дубль на домашней трассе. Третьим призером стал Кирилл Зиновьев, а пятерку замкнули братья Поченковы — Михаил и Александр.

В классе «Супер-продакшн» в первой гонке долгое время лидировал Самвел Искоянц, но незадолго до финиша его обогнал Николай Виханский и выиграл заезд. Тройку призеров замкнул Иван Чубаров. На бронзу претендовал также Леонид Панфилов, однако его подвела машина, которая на последних метрах потеряла темп и едва дотянула до финиша. В топ-5 пробился Ирина Сидоркова, оставив позади Александра Гармаша, Катерину Бояринову и Романа Голикова.

Вторая гонка развивались куда динамичнее. Ирина Сидоркова смогла в борьбе одержать победу, а оставшиеся места на подиуме и титул в сезоне были разыграны на последнем круге. За несколько поворотов до финиша Иван Чубаров, шедший

вторым, почти остановился из-за разрушившейся покрышки, и его место занял напарник по заводской команде Lada Леонид Панфилов, который оставил позади Николая Виханского. Но Чубаров пропустил на четвертое место и Самвела Искоянца, который отыграл много позиций и заслуженно отобрал титул у Чубарова.

В самом престижном классе «Туринг» судьба чемпионата также решалась на последнем этапе. На первом же круге столкнулись Кирилл Ладыгин и Егор Оруджев, начинавшие гонку с первого ряда. Этот инцидент стал фатальным для Ладыгина,



который добрался до боксов да там и остался, практически лишившись шансов на титул. Оруджев смог продолжить гонку, штампуя лучшие круги,

и бросился в погоню за лидерами. Выгодоприобретателями в итоге стали Павел Кальманович и Дмитрий Брагин. Первый вырвался на вторую позицию, а после схода Михаила Митяева и вовсе финишировал первым. Путь Брагина на второе место оказался сложнее: сначала он отбивал атаки Артема Слуцкого, а затем уперся в Захара Слуцкого, который сбросил темп, чтобы дать своему партнеру по команде Егору Оруджеву время догнать Брагина. Однако опытный Дмитрий сумел все-таки подловить соперника на ошибке и стал вторым, в то время как Оруджева Захар Слуцкий логично пропустил на третье место. Пятерку замкнул Артем Слуцкий. За ними заезд закончил Владимир Шешенин.

Во второй гонке класса Дмитрий Брагин стартовал с реверсивного поула и доказал, что достоин очередного, пятого, титула в сильнейшем зачете главной гоночной серии страны. Дмитрий всю дистанцию возглавлял пелотон, контролируя отрыв, и пересек линию финиша первым, забрав очередной титул. Братья Слуцкие отыграли на старте несколько позиций и забрали остатки подиума. Четвертым стал Павел Кальманович, а Владимир Шешенин смог лишь замкнуть топ-5. Михаил Митяев оказался шестым, а претендент на титул Кирилл Ладыгин финишировал только седьмым.





## Akhmat Race 2022: яркий финал «кольцевого» сезона



Sport TCR. Вторым в абсолютном зачете финишировал Борис Шмельмейстер за рулем суперкара Mercedes-AMG GT4. Третье место завоевал экипаж на Audi RS3 LMS класса «Туринг», которую пилотировали Алексей Дудукало и Егор Оруджев.

В классе «Туринг» бронзу завоевали, уступив «Ладе» и «Ауди», Лев Толкачев, Даниил Харашун и присоединившийся к ним экс-пилот РСКГ Клим Гаврилов, который сейчас выступает в европейских кузовных гонках. В «Супер-продакшн» до финиша добрались только два экипажа. Лучшим из них стал дуэт Леонида Панфилова и Максима Туриева, второе место завоевали Александр Винопал и Кирилл Еникеев. В «Туринг-Лайт» выступил единственный экипаж, который сформировали пилоты Алексей Басов и Владимир Атоев на Volkswagen Polo. Наибольшее число участников и максимально плотная борьба до самого финиша сложилась в классе «S1600». Команда Akhmat Racing оформила дубль: Джабраил Ахмадов и Петр Плотников заняли первое место, Василий Кораблев и Михаил Симонов – второе.

Не сражавшиеся (согласно регламенту) за Кубок России Михаил Алешин и Виталий Петров вполне логично стали лучшими среди пилотов на спортпрототипах и завоевали таким образом Кубок Чеченской Республики.



В рамках завершающего этапа сезона по традиции проходит четырехчасовая гонка на выносливость. На старт чеченского марафона вышли 50 пилотов, которые сформировали 23 экипажа. Большинство из них известны по участию в РСКГ. Однако были и приглашенные звезды: Виталий Петров и Михаил Алешин, которые пилотировали самый быстрый автомобиль в гонке – спортпрототип BR03, выступавший вне зачета. За официальную победу боролись экипажи на суперкарах класса «SMP GT4 Russia» и пилоты на машинах зачета «Туринг».

По итогам четырехчасового заезда, в котором лучшие экипажи преодолели около 500 км, Кубок России в общем зачете завоевали Кирилл Ладыгин и Иван Чубаров на Lada Vesta







# Эталон автомобильного радиатора

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



Профессиональные компоненты  
для грузового транспорта

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



**START  
VOLT**

**ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ  
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ  
АВТОМОБИЛЕЙ**

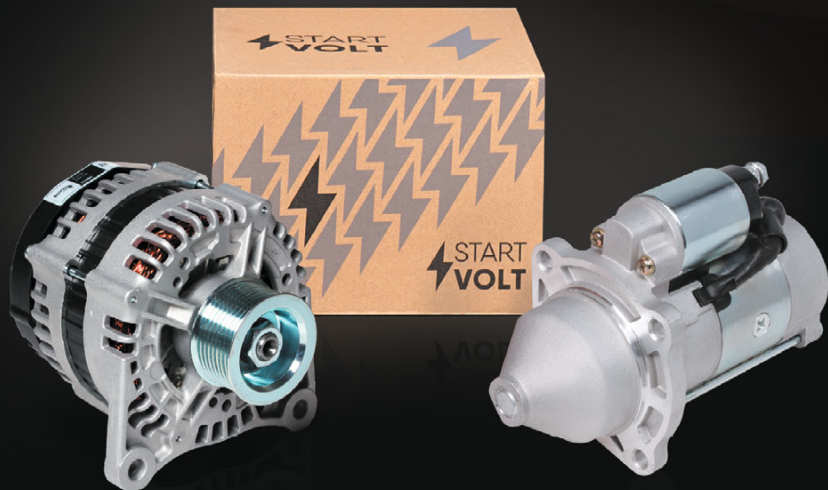
# КАЧЕСТВЕННАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА



Зарулем **рейс**

**Высокая надёжность  
согласно ресурсным испытаниям журнала «Рейс»**

Генератор и стартер STARTVOLT для ГАЗель NEXT успешно прошли независимые ресурсные испытания в журнале «Рейс» №3 2020



Индивидуальный  
технический паспорт в комплекте



100%-й контроль качества



Расширенная гарантия





# Тормозные диски и колодки TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ



# ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ  
ЗНАЧЕНИЕ



Эффективное торможение  
при любых дорожных  
условиях



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



Подходят для любого  
стиля вождения

тормозной путь

# 3 600 000

метров для каждого диска  
(~в условиях городской эксплуатации)



TRIALLI.RU