



ноябрь 2022 • #111

# Движок

про автомобили в деталях

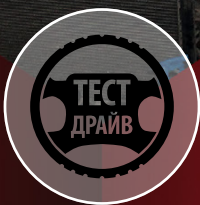
Сколько стоят запчасти для популярного бюджетника

РЕМОНТИРУЕМ  
**Renault Logan**



**Haval Dargo** Осторожно, большая собака!..

Не такой, как все... «Китайцы»  
**Geely Tugella**



24 28



54

Тест ремней крепления груза

Разрываем семь образцов



10

СТО и мобилизация

Рынок автосервисных услуг в новых реалиях

48

Солярка против электричества

Как в США электрифицируют грузовики и выгодно ли это автопаркам



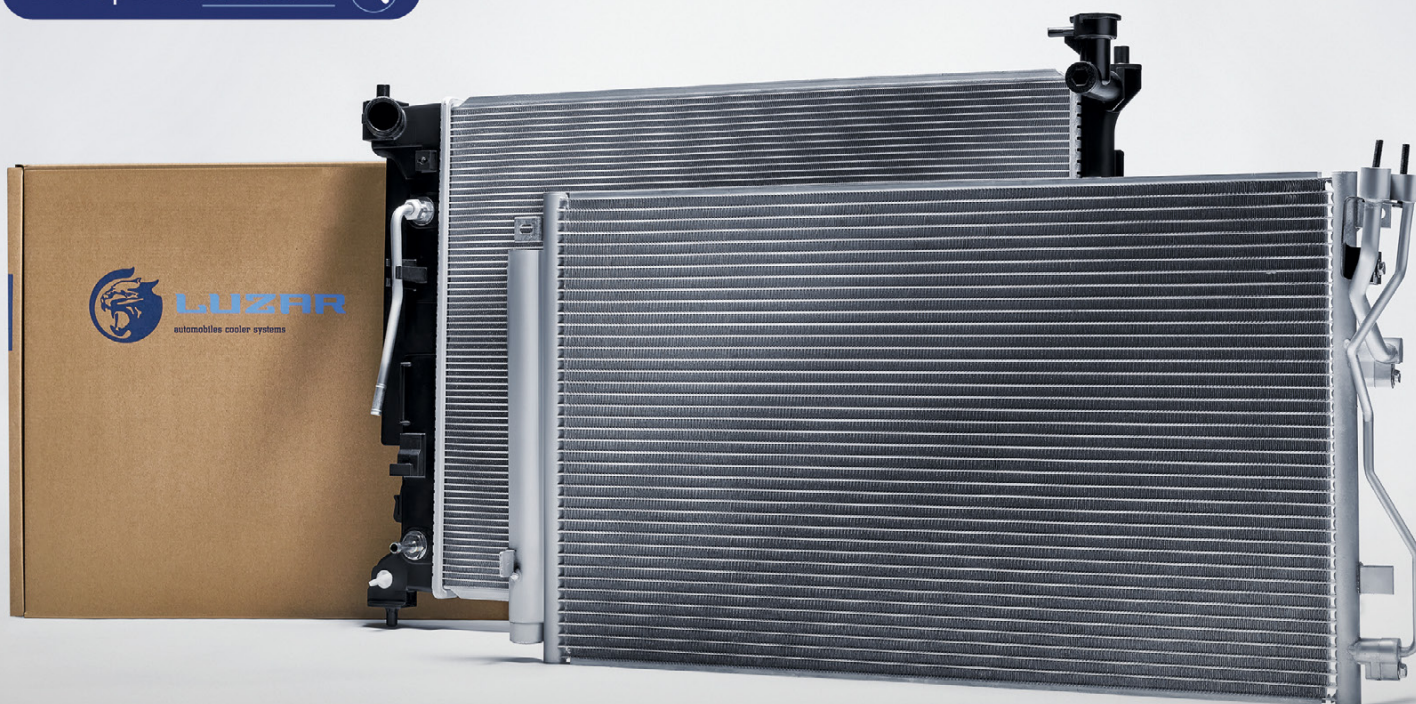
**LUZAR**  
детали системы охлаждения

# 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



## КОЛПАКИ НА ДИСКИ

Яркая индивидуальность!



Защита тормозной системы от грязи



Открытый доступ к ниппелю



Индивидуальный дизайн

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

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:  
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:  
Силков Константин Валентинович

Главный редактор:  
Зубко Роман Юрьевич

Обозреватели:  
Вадим Аскарлов  
Александр Ефимкин

Дизайн журнала и сайта:  
Владимир Мироненко

Сайт журнала:  
dvizhok.su



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

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

Подписано в печать 10.11.2022 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется  
БЕСПЛАТНО

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

Мнение редакции может не совпадать  
с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности  
за содержание предоставленных  
рекламных материалов.

# Китайская ЭКСПАНСИЯ



**Пересядут ли россияне на машины из Поднебесной?**

«Так ведь, похоже, уже пересаживаются!» — ответит на вопрос, вынесенный в заголовок, читатель, внимательно следящий за новостями автобизнеса и ситуацией на российском авторынке. Не стоит, однако, делать поспешных выводов из текущей статистики.

Не так давно на российском первичном авторынке произошло весьма знаменательное событие: согласно подсчетам аналитического агентства «Автостат», которое ведет сейчас свою статистику, опираясь на данные АО «Электронный паспорт», по итогам третьего квартала нынешнего года совокупная доля китайских марок в общем объеме продаж на рынке РФ превысила отметку в 25% и достигла 26%. Бренды из Поднебесной, таким образом, суммарно уступили только отечественным маркам и «подвинули» казавшихся королями сегмента иномарок «корейцев».

Весьма прочно обосновались «китайцы» и в рейтинге самых востребованных в России новых автомобилей. В топ-10 сейчас — и Haval Jolion, и Chery Tiggo 7 Pro с Tiggo 4, и Geely Coolray с Atlas Pro. Добавим к этому тот факт, что, по данным того же «Автостата», лавина доля (свыше 60%) новых автомобилей, импортируемых сегодня в Россию, родом

из Поднебесной, — и получим картину явной «китаизации» отечественного авторынка!

Однако если смотреть не на доли рынка разных марок и моделей в процентах, а на объемы продаж в штуках, то выяснится, что масштабы «китайского наступления» не так уж и велики. Например, самый востребованный в России автомобиль китайского бренда — кроссовер Haval Jolion — разошелся по стране в январе — октябре, по данным «Автостата», тиражом 14 080 машин. В то время как самый популярный в РФ «кореец» Kia Rio нашел у нас за тот же период 23 157 покупателей.

Если же проанализировать статистику российского рынка автомобилей с пробегом, то выяснится, что у нас правят бал отнюдь не «китайцы». И в «докризисном» первом квартале, и во втором и третьем, когда «структурная трансформация экономики» уже весьма существенно влияла на авторынок, наибольшую долю в общем объеме импортированных в Рос-

сию б/у автомобилей занимали машины из Японии: 86,6%, 87,4% и 68,0% соответственно. Автомобили японских брендов (наряду с корейскими) числятся также в лидерах российского рынка подержанных машин в целом.

Самый интересный вопрос: что будет дальше? Здесь, как всегда, возможны варианты. Если режим вынужденной изоляции на российском авторынке установится всерьез и надолго — у покупателей новых автомобилей может просто не остаться особого выбора: «Лады» да «китайцы»; ну, может быть, еще «корейцы», когда и если они наладят поставки комплектующих на свои российские заводы. Если же «новый железный занавес» в обозримом будущем так или иначе начнет приоткрываться, то «некитайские» бренды, скорее всего, смогут отыграть как минимум часть потерянных позиций (с точки зрения доли рынка) довольно быстро.





На вторичном же рынке до фундаментальных перемен в любом случае пока слишком далеко. «Лады», «японцы» и «корейцы» будут «рулить» на нем еще очень долго. Ну а китайским производителям движущийся российский автопарк до таких объемов еще насыщать и насыщать...

**START  
VOLT**

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

**TecDoc®**  
DATA SUPPLIER

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ

-  Индивидуальный технический паспорт в комплекте
-  Полностью автоматическая сборка при производстве
-  100%-й контроль качества
-  Расширенная гарантия



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

## Новая стратегия Nokian Tyres

Бизнес без участия России

14



## Авторынок и санкции

Доступные машины по схеме параллельного импорта

22



48

## Солярка против электричества

Как в США электрифицируют грузовики и выгодно ли это автопаркам



## Дешевле некуда

Подбираем самые доступные видеорегистраторы

58



38

## Изучаем Renault Logan I поколения

Сколько стоит ремонт популярного бюджетника



## Автобизнес

---

- 6 **Новости**
- 10 **СТО и мобилизация**  
Рынок автосервисных услуг в новых реалиях
- 14 **Новая стратегия Nokian Tyres**  
Бизнес без участия России
- 16 **Параллельный импорт работает, цены снижаются**  
Итоги конференции «Авито Авто»

## Автомобили

---

- 18 **Новости**
- 22 **Авторынок и санкции**  
Доступные машины по схеме параллельного импорта
- 24 **Осторожно, большая собака!..**  
Тест-драйв Haval Dargo
- 28 **Не такой, как все... «китайцы»**  
Тест-драйв обновленной Geely Tugella

## Автокомпоненты

---

- 32 **Новости**
- 38 **Изучаем Renault Logan I поколения**  
Сколько стоит ремонт популярного бюджетника
- 40 **Стабилизаторы поперечной устойчивости**  
Функции, история применения, особенности установки

## Комтранс

---

- 42 **Новости**
- 46 **В Петербурге прошел круглый стол Nexus**  
по запчастям для грузовой техники
- 48 **Солярка против электричества**  
Как в США электрифицируют грузовики и выгодно ли это автопаркам

## Автоаксессуары

---

- 52 **Новости**
- 54 **Тест ремней крепления груза**  
Разрываем семь образцов
- 58 **Дешевле некуда**  
Подбираем самые доступные видеорегистраторы

## Автоспорт

---

- 60 **Мировой автоспорт:**  
новости, цифры, факты, герои месяца
- 62 **Баха «Тихий Дон – 2022»**  
Возвращение «Черного рыцаря», титул Васильева и первый сход Нифонтовой



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»



## Отчет АЕБ: рынок новых автомобилей РФ в октябре просел на 62,8%

**Ассоциация европейского бизнеса опубликовала статистику отгрузок машин в дилерскую сеть за октябрь 2022 года.**

По итогам октября в России было продано 45 228 автомобилей, следует из данных организации. Это на 62,8% меньше, чем в октябре 2021 года, а по сравнению с сентябрем продажи снизились на 3,1%. Таким образом, за первые 10 месяцев 2022 года в России было продано 502 474 новых автомобиля, что на 60,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Сейчас 42 из 100 проданных новых автомобилей в России – это Lada (19 145 ед., –25%). На втором месте по объему продаж в октябре Haval (4426 ед., –8%). Третью строчку занял ГАЗ (3912 ед., –33%), следом расположились Kia (3333 ед., –79%) и УАЗ (3134 ед., –16%). Места с шестого по десятое заняли Geely (2950 ед., –2%), Hyundai (1840 ед., –86%), Nissan (1212 ед., –77%), Renault (1131 ед., –88%) и Skoda (812 ед., –85%).

«Нива» по итогам октября стала второй (4755 ед.) вслед за Granta: самый дешевый автомобиль на российском рынке составляет более четверти его объема (12 426 ед.). На третьем месте Haval Jolion (3049 ед.), на четвертом – Geely Coolray (1660 ед.). На пятую строчку опустился бестселлер прошлого года Lada Vesta (992 ед.). В топ-10 самых продаваемых моделей по итогам октября также попали УАЗ Patriot (890 ед.), Geely Atlas Pro (747 ед.), Hyundai Santa Fe (671 ед.), Haval F7 (623 ед.; 940 ед. вместе с F7x) и Kia Seltos (548 ед.).

С российского рынка легкого коммерческого транспорта постепенно пропадают елабужские Ford Transit (4-е место; 352 ед.). Лидирует «Газель» (3091 ед.), продажи которой, однако, за год упали на треть. Зато очередной ренессанс переживает «буханка» (1413 ед.). На третьем месте по итогам октября горьковский «Соболь» (821 ед.), а на пятом – ульяновский Profi (294 ед.) ■



## Минфин упростил импорт машин через порт Владивостока

**С 1 ноября все жители Дальневосточного ФО могут пользоваться услугами таможенного представителя для ввоза автомобилей.**

Новый приказ Минфина расширил круг лиц, которые могут растаможить автомобиль в порту Владивостока без посещения таможни. Если прежде таким правом обладали только жители Приморского края (1,86 млн человек, по данным Росстата), то с 1 ноября к ним добавились жители всего Дальневосточного федерального округа (около 8 млн человек), сообщает издание VPost.

Гражданам остальной части РФ для растаможки ввезенной через Дальневосточный порт машины по-прежнему необходимо приехать на таможню с документом, подтверждающим временную прописку или пребывание в Приморье, – например, справку из гостиницы во Владивостоке.

По данным Владивостокской таможни, за 9 месяцев 2022 года через Дальний Восток было ввезено 120 тыс. автомобилей для личного пользования – преимущественно праворульных. При этом в сентябре и октябре в Россию было ввезено по 20 тыс. машин.

Однако сейчас аналитики рынка отмечают восстановление спроса к прежнему высокому уровню. При этом на активность российских покупателей повлияла мобилизация: в первые три недели октября спрос снизился на 30% ■

## Renault и Geely объявили о создании СП по выпуску двигателей

**Стороны заявляют о планах стать одним из крупнейших производителей силовых установок в мире.**

Французский автогигант Renault Group и китайская компания Geely Auto подписали рамочное соглашение о создании совместного предприятия, которое займется разработкой и производством двигателей внутреннего сгорания и гибридных силовых установок. По условиям сделки стороны будут иметь в новом СП по 50% акций, сообщает пресс-служба французского концерна.

Французско-китайскому СП будут принадлежать 17 заводов по выпуску двигателей, а общее число сотрудников составит около 19 тыс. человек. Совокупная производственная мощность этих предприятий позволяет выпускать более 5 млн ДВС, гибридных установок и трансмиссий ежегодно. География поставок включает в себя более 130 стран, ассортимент выпускаемой продукции закрывает около 80% потребностей мирового рынка ДВС, заявляют представители Renault.

На первых этапах проекта силовые установки будут поставляться на автозаводы собственных брендов – Renault, Dacia, Geely, Volvo, Lynk & Co и Proton, а также ближайших партнеров Nissan и Mitsubishi. В дальнейшем список заказчиков планируется расширить за счет сторонних автопроизводителей.

По мнению главы Renault Group Луки де Мео, до заката эры двигателей внутреннего сгорания еще далеко: вместе с гибридными силовыми установками они продолжат играть важную роль в цепочках поставок мирового автопрома. Он также выразил надежду, что ДВС и гибридные установки нового СП станут лучшими в своем классе ■





## Bridgestone заявила о намерении продать активы в РФ

### Поиск покупателя и закрытие сделки займут несколько месяцев.

«В условиях неопределенности и сохраняющихся сложностей в цепочке поставок компания Bridgestone объявляет о запуске процесса поиска локального покупателя своих активов в России», – сообщает пресс-служба японского производителя шин.

С 18 марта завод Bridgestone в Ульяновской области находится в режиме простоя. Также прекращены поставки шин в Россию из-за нарушений логистических цепочек. Представители Bridgestone уточнили, что компания оказывает поддержку своим сотрудникам, выплачивает заработную плату в полном объеме и сохраняет все программы льгот и компенсаций.

В компании ожидают, что процесс поиска покупателя и закрытия сделки займет несколько месяцев. В сделку также войдет офис продаж и маркетинга, расположенный в Москве.

Российский завод Bridgestone в индустриальном парке «Заволжье» был открыт в декабре 2016 года, на предприятии работают более 900 человек. Совокупный объем инвестиций в производство составил около 12,5 млрд рублей ■

## Mazda не будет выпускать машины в России

### Японский автопроизводитель передаст «Соллерсу» долю в совместном предприятии за символическую сумму 1 евро.

Корпорация Mazda передаст российской группе «Соллерс» свою долю в СП во Владивостоке, отмечается в финансовом отчете японского автопроизводителя за второй квартал 2023 финансового года. Стоимость сделки составит символический 1 евро, однако у «Мазды» будет право обратного выкупа российских активов в течение следующих трех лет, следует из текста документа.

Там также указано, что соглашение о передаче доли в совместном предприятии в пользу «Соллерс Авто» было подписано 24 октября. Mazda отразит в отчетности убыток в размере 12 млрд иен (около 82 млн долларов), связанный с продажей доли в СП «Соллерсу». Процедура передачи прав собственности будет завершена после одобрения российских властей.

Завод «Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус» во Владивостоке прекратил работу в конце апреля, после того как на складах закончились запасы японских машинокомплектов. На предприятии «отверточным» методом собирали кроссоверы CX-5 и CX-9 и седаны Mazda6. Мощности завода позволяют выпускать до 100 тыс. автомобилей ежегодно.

Ранее в пресс-службе «Соллерс Авто» «Движку» сообщили, что намерены использовать освободившиеся площади предприятия во Владивостоке для выпуска автомобилей других марок. По всей видимости, новое контрактное соглашение будет заключено с автоконцерном из Китая ■



# IT WORKS FOR ALL.

**ZEKKERT. ЭТО РАБОТАЕТ ДЛЯ КАЖДОГО.**

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

 **ZEKKERT**  
www.zekert.de

## В Евросоюзе приняли закон о полном отказе от ДВС к 2035 году

**Начиная с 2035 года во всех странах Европейского союза нельзя будет поставить на учет легковой автомобиль или LCV с ненулевыми показателями вредных выбросов. Но без послаблений, как водится, не обошлось.**

Соответствующее соглашение Еврокомиссия, Европарламент и страны — члены ЕС утвердили 27 октября. Также окончательно утверждена стратегия Fit for 55, которая предполагает снижение к 2030 году выбросов углекислого газа у новых автомобилей на 55% относительно показателей 2021 года.

В рамках закона будет действовать несколько послаблений. Нишевые автопроизводители, такие как Ferrari и Lamborghini, получат отсрочку на один год и должны будут отказаться от продажи машин с ДВС в Евросоюзе только в 2036-м.

Европейские власти также не станут запрещать синтетическое топливо, к которому относится и биотопливо, — сейчас набирает популярность использование гидроочищенного растительного масла (HVO), использование которого позволяет снизить показатели вредных выбросов на 70–95%. Это, в частности, уступка Германии, крупнейшему авторынку ЕС. Ранее немецкий министр транспорта Фолькер Виссинг заявил, что страна намерена разрешить использование двигателей внутреннего сгорания на биотопливе и после 2035 года.

Ряд крупнейших автопроизводителей ЕС планируют отказаться от производства машин с ДВС даже раньше намеченного парламентариями срока. Концерн Volkswagen ранее сообщал, что может перейти на электрокары уже в 2033 году, а Mercedes-Benz в 2025 году полностью прекратит разработку машин с двигателями внутреннего сгорания. Также о планах по форсированному переходу на электротягу объявили Ford, Jaguar Land Rover и альянс Stellantis ■



### Volkswagen продал 500-тысячный электрокар семейства ID

**Еще 135 тыс. клиентов получат батарейный VW в ближайшее время.**

Концерн Volkswagen отчитался о передаче клиентам по всему миру полумиллиона электромобилей семейства ID. В статистику вошли четыре модели на платформе MEB: хэтчбек ID.3, кроссоверы ID.4, ID.5 и ID.6 (последний официально доступен только в Китае).

Продажи ID.3 стартовали в октябре 2020 года, то есть отметку в полмиллиона переданных клиентам ID-каров бренд Volkswagen преодолел чуть больше чем за два года. Самым продаваемым электромобилем VW в минувшем октябре стал электрический кроссовер ID.4.

Электрокары ID выпускаются в Цвиккау (Германия), Чаттануге (США) и на двух совместных предприятиях — FAW и SAIC — в Китае. Немцы сообщают, что главным препятствием для увеличения объемов производства был дефицит комплектующих. Так, прямо сейчас отгрузку клиентам ожидают 135 тыс. оплаченных электромобилей. По словам главы отдела маркетинга и послепродажного обслуживания Имельды Лаббе, концерн делает все возможное, чтобы передать эти электромобили заказчикам в кратчайшие сроки.

С 2033 года Volkswagen перестанет выпускать машины с ДВС в Европе, а уже к 2030-му доля полностью электрических моделей в статистике продаж на континенте должна достигнуть 70% (в США и Китае — минимум 50%). К 2026 году ID-линейку пополнят 10 новых моделей. VW хочет, чтобы его электромобили присутствовали в как можно большем количестве рыночных сегментов и намерен стать мировым лидером по этому показателю ■

### Euro NCAP ужесточит требования к безопасности машин с 2023 года

**Организация Euro NCAP опубликовала программный документ Vision 2030: A Safer Future for Mobility, в котором указано, как будут меняться методы тестирования безопасности автомобилей.**

Испытания на фронтальный и боковой удар останутся прежними, но теперь в рамках столкновения с деформируемым барьером будут учитываться повреждения головного мозга. Вдобавок к лабораторным краш-тестам, а также испытаниям систем активной безопасности на полигоне со следующего года в программе испытаний появится компьютерное моделирование. Оно позволит ввести дополнительные параметры: положение кресла, возраст, пол, рост и вес ездока.

Также будет доработан алгоритм оценки повреждений головы для пешеходов и велосипедистов при наезде. С 2023 года в категорию «уязвимых участников дорожного движения» будут включены еще и мотоциклисты, а перечень испытаний систем предотвращения столкновений расширят.

В очередной раз ужесточатся требования к вспомогательной электронике. Дополнительные баллы будут начисляться за системы напоминания о забытых в салоне детях или домашних животных, а к 2025-му эта система станет обязательной. Кроме того, уже в 2023 году недоберут баллов новые автомобили, лишённые системы мониторинга усталости водителя.

Следующие крупные реформы запланированы на 2026 год. Тогда Euro NCAP начнет применять матрицу Хэддона, которая систематизирует факторы риска, средства и меры по их ограничению в зависимости от времени возникновения происшествия. Сами тесты Euro NCAP будут разделены на четыре группы: безопасное вождение, предотвращение столкновения, защита при столкновении и безопасность после аварии ■



## Mercedes-Benz подтвердил продажу активов в России

**Новым собственником, как и ожидалось, станет российский дилер немецкой марки – компания «Автодом».**



В рамках ухода с российского рынка немецкий автоконцерн передаст в собственность «Автодома» местные дочерние компании АО «Мерседес-Бенц РУС», ООО «Мерседес-Бенц Мануфэкчуринг Рус», ООО «Мерседес-Бенц Файненшл Сервисез Рус», ООО «Мерседес-Бенц Банк Рус» и ООО «Мерседес-Бенц Капитал Рус», сообщает пресс-служба АО «Мерседес-Бенц РУС».

«Основными приоритетами при согласовании условий сделки были максимальное обеспечение выполнения обязательств перед клиентами из России в сфере как послепродажного обслуживания, так и предоставления финансовых услуг, а также сохранение рабочих мест сотрудников российских подразделений компании», – отметила генеральный директор АО «Мерседес-Бенц РУС» Наталья Королева.

Главным активом немецкой компании в РФ является завод «Мерседес-Бенц Мануфэкчуринг Рус» в подмосковном Есипово, открытый в 2019 году. Инвестиции в запуск российского производства составили около 19 млрд рублей. Там выпускались седаны E-Class, а также кроссоверы GLC, GLE и GLS. Производственная мощность предприятия составляет 25 тыс. автомобилей в год.

В пресс-службе Минпромторга сообщили, что помогут «Автодому» с поиском нового технологического партнера для производства машин в Есипово. По словам замглавы Минпромторга Альберта Каримова, сделка «позволит обеспечить работоспособность завода, сохранить высококвалифицированные рабочие места и компетенции». Техническим обслуживанием автомобилей Mercedes-Benz также займется «Автодом» ■

## Ford выходит из СП с компанией «Соллерс»

**Компания Ford Motor официально объявила о выходе из совместного предприятия «Соллерс Форд» путем продажи принадлежавшей ей доли в СП.**



Как уточняет пресс-служба Ford Motor Company, в «Соллерс Форд» компании принадлежал пакет из 49% акций. Продажа пакета последовала за остановкой компанией операций в России в марте нынешнего года, включая производство, поставку запчастей, IT- и инженерную поддержку, сообщает также американский автопроизводитель.

Акции Ford Motor будут переданы руководству совместного предприятия по их номинальной стоимости, уточняется в официальном заявлении компании.

Кроме того, Ford сохранит за собой право на обратный выкуп акций в течение пятилетнего периода; произойдет это в случае, если «изменится ситуация в мире», заявляют в руководстве компании.

СП «Соллерс Форд» управляло целым рядом производственных площадок в России, где выпускались различные автомобили марки Ford для рынка РФ. Среди них – завод во Всеволожске Ленинградской области, а также предприятия в Республике Татарстан: в Набережных Челнах и Елабуге ■



### タツミパフォーマンススペアパーツ



## Автокомпоненты TMI TATSUMI

Японские традиции  
инженерного искусства

## Рынок автосервисных услуг в новых реалиях



Роман Зубко

# СТО и мобилизация

Аналитическое агентство Gruzdev-Analyze и сеть СТО FIT Service провели онлайн-конференцию, в рамках которой представили совместный отчет о ситуации на российском рынке послепродажного обслуживания автомобилей и автосервисных услуг по итогам трех кварталов 2022 года. Основной темой отчета стала работа СТО в текущих реалиях. При этом особое внимание эксперты уделили влиянию мобилизации на автосервисную отрасль. Основные тезисы конференции – в материале «Движка».

### Авторынок РФ за три квартала: продажи и пробег

По словам основателя и директора агентства Gruzdev-Analyze Александра Груздева, в процессе подготовки отчета было проведено 981 интервью с руководителями автосервисных станций; опросы охватывали четыре типа СТО: станции официальных дилеров, сетевые и несетевые независимые СТО, а также мини-СТО и шиномонтажные мастерские. Все интервью были взяты в онлайн-режиме. Погрешность итоговых данных

составляет менее 5%, отметил основатель агентства.

Наблюдаемое в настоящее время падение продаж на российском первичном авторынке (на 59,8% за I–III кварталы 2022 года и на 59,6% в одном только сентябре, по данным АЕБ), по словам А. Груздева, является гораздо более драматическим, нежели в памятном многим «ковидном» 2020 году. Если тогда

рынок довольно быстро перешел к восстановительному росту, то сейчас он стабилизировался на весьма и весьма низких объемах ежемесячных продаж. «Нет ни одного эксперта, который прогнозировал бы возвращение к докризисным объемам продаж новых автомобилей в более-менее обозримом будущем», заявил директор Gruzdev-Analyze.

Подобная ситуация существенно (и весьма негативно) повлияет на автосервисную отрасль. Снижение объемов реализации машин ведет к сокращению активного (движущегося) автопарка – соответственно, меньше становится заездов машин на станции техобслуживания. «Сегодня это непроданные автомобили – завтра это не приехавшие на независимые автосервисы клиенты», – отметил сооснователь и директор сети FIT Service Данил Соловьев. Долю российских автомобилистов, предпочитающих обслуживать и ремонтировать машины на независимых СТО после окончания официальной гарантии, он оценивает примерно в 80%.

Александр Груздев, в свою очередь, уточнил, что при нынешнем объеме рынка и прогнозируемых на этот год продажах на уровне 600 тыс. машин «мы не досчитаемся в автопарке как минимум 400 тыс. автомобилей». «Это снижает движущийся автопарк России примерно на 1–2%», – заявил Д. Соловьев.

В конечном итоге, по его словам, это отразится и на количестве автосервисов в нашей стране.

Не радует экспертов и наблюдаемая в нынешнем году динамика среднегодового пробега легковых автомобилей в РФ. Снижение данного показателя по сравнению с 2021 годом, по данным Gruzdev-Analyze, составляет 15%, причем даже традиционный летний рост пробега, связанный с отпускным и дачным сезоном, был в нынешнем году существенно меньше, чем в прежние годы; осеннее же падение, напротив, оказалось более существенным. По словам Александра Груздева, на сокращение среднего пробега нынешней осенью напрямую повлияла мобилизация.

Директор сети FIT Service отметил, что этот тренд также напрямую затронет автосервисную отрасль, причем его влияние станет ощущаться гораздо быстрее, нежели падение продаж новых машин. Причем, по словам Д. Соловьева, для СТО ситуация, когда автовладельцы начинают меньше ездить, существенно хуже, чем та, при которой они ездят, как прежде, но экономят на обслуживании. Поскольку в первом случае меньше вероятность каких-либо поломок и меньше потребность в плановом ТО.

Рост цен на рынке автозапчастей в России, по словам А. Груздева, в нынешнем году существенно превышает уровень



## — Динамика среднегодового пробега легковых автомобилей



GRUZDEV-ANALYZE × FITSERVICE

Copyright Gruzdev-Analyze

## — Рост тревожности россиян



Данные ФОМ

GRUZDEV-ANALYZE × FITSERVICE

Copyright Gruzdev-Analyze

## — Мобилизация сотрудников СТО



GRUZDEV-ANALYZE × FITSERVICE

13 | Copyright Gruzdev-Analyze

инфляции, наблюдаемый Росстатом. За первые три квартала, по расчетам РСА, запчастей в стране подорожали в среднем примерно на 30%, в то время как Росстат ожидает, что инфляция в стране по итогам года составит около 20%.

### Мобилизация и рынок автосервисных услуг

Объявленная в сентябре частичная мобилизация, по данным Фонда «Общественное мнение», которые привел Александр Груздев, привела к резкому росту тревожных настроений у российского населения. Если в начале первого месяца осени свое состояние оценивали как тревожное 51–52% опрошенных фондом респондентов, то в конце сентября – начале октября их доля возросла до 69–70%.

Тревожные настроения негативно влияют на траты населения, отметил А. Груздев, что, естественно, не ведет к росту среднего чека за услуги СТО. Данил Соловьев, в свою очередь, отметил, что в сети FIT Service подобные настроения среди клиентов все чаще приводят к конфликтам с персоналом станций. «В случае рекламаций, например, доходит порой и до рукоприкладства», – сообщил глава сети.

«Сколько сотрудников вашего предприятия мобилизовали?» – такой вопрос задавали в рамках исследования специалисты Gruzdev-Analyze руководителям российских СТО. Вариант «Мобилизовали хотя бы одного сотрудника» в сентябре выбрали в итоге 52% опрошенных; в середине октября доля ответивших подобным образом выросла до 62%.

При этом 7% автосервисов сообщили, что у них под мобилизацию попали трое и более человек. Относительно среднего количества сотрудников независимых СТО это более чем четверть работников, что может оказаться критичным для возможности продолжения работы предприятия, отметил А. Груздев. Потерю же одного сотрудника большинство руководителей СТО критичным не считает. Весьма высока (21%) оказалась по итогам опроса доля ответивших, что

на их станциях в действующую армию пока не отправился никто, но повестки люди получили...

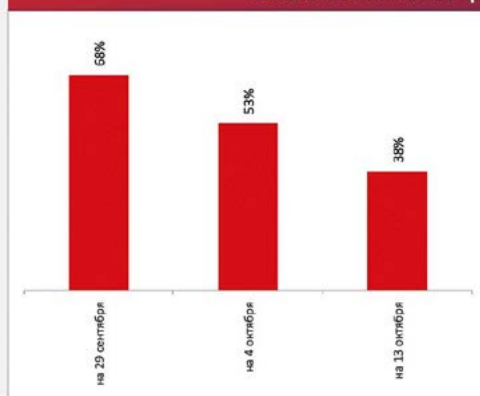
Среднее количество мобилизованных на одну станцию оказалось наибольшим в дилерском сегменте (1,1 чел.); доля ответивших, что мобилизован как минимум один сотрудник, здесь стала максимальной: 65%. В несетевых независимых СТО эти показатели составили 0,7 чел. и 56% соответственно; в сетевых — 0,8 чел. и 46%. Меньше всего мобилизованных на одну станцию оказалось в сегменте мини-СТО и шиномонтажных мастерских: 0,3 чел.; хотя бы одного сотрудника мобилизовали на 27% станций. Однако с учетом среднего количества сотрудников на каждой из таких станций (2 чел.) доля мобилизованных здесь оказалась максимальной: 12,9%; в дилерском сегменте — 5,2%. Совокупные же потери персонала в отрасли (по всем типам предприятий) составили, по расчетам Gruzdev-Analyze, более 28 тыс. человек.

На вопрос о том, как мобилизация отразится на рынке труда в автосервисной отрасли, лишь 10% руководителей станций (большинство которых представляли мини-СТО) заявили, что она не повлияет никак. Согласились с тем, что в будущем отрасль может столкнуться с серьезными трудностями в привлечении кадров, 90% опрошенных. Большинство руководителей считает, что итогом негативных процессов станет то, что «некому будет работать»; еще одна весьма популярная точка зрения — «останутся одни старики, через 2–3 года возникнут проблемы, когда механиков совсем не станет». Многие отметили, что станциям волей-неволей придется нанимать на работу мигрантов.

Мобилизация повлияла также на клиентов СТО и их поведение. По результатам опросов, проведенных Gruzdev-Analyze, лишь 17% владельцев автосервисов заявляют, что количество клиентов у них не изменилось. При этом у 98% СТО число клиентов как минимум не увеличилось, а руководители более двух третей станций пожаловались на снижение клиентского потока на 1–19% и более.

## Мобилизация сотрудников СТО

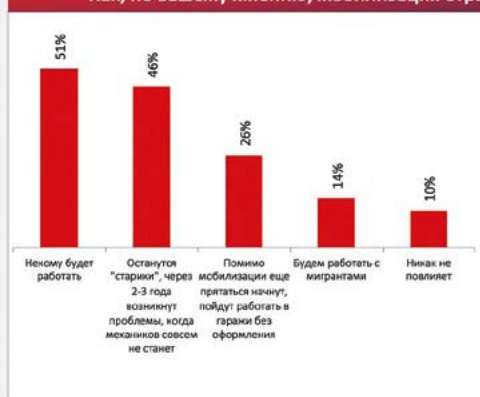
Изменение количества призванных с течением времени



- Доля предприятий, декларирующих мобилизацию хотя бы одного сотрудника, стремительно росла неделя к неделе.
- На середину октября чуть более трети предприятий автосервисной отрасли декларируют, что у них не призвали ни одного сотрудника.

## Мобилизация сотрудников СТО

Как, по вашему мнению, мобилизация отразится на рынке труда в автосервисной отрасли?



- Лишь 10% автосервисов, большинство из которых мини СТО, считают, что мобилизация никак не повлияет на рынок труда.
- 90% автосервисов согласны с тем, что в будущем отрасль может столкнуться с большими трудностями с привлечением кадров, в частности, механиков.

## Мобилизация сотрудников СТО

Доля мобилизованных

Сегмент	Среднее количество сотрудников	Среднее количество мобилизованных	Доля мобилизованных
Оф. дилер	21	1,1	5,2%
Сетевые НСТО	15	0,8	5,5%
Несетевые НСТО	11	0,7	6,5%
Мини СТО и шиномонтажи	2	0,3	12,9%

Совокупные потери персонала составляют более 28 000 человек

## — Количество мобилизованных сотрудников



## — Влияние мобилизации на клиентов СТО



## — Влияние мобилизации на клиентов СТО



Самым значительным снижением числа клиентов было у официальных дилеров: в среднем на 19%; у 55% дилерских СТО клиентов стало меньше на 20% и более. У сетевых независимых СТО среднее снижение клиентского потока составило 11%; у 55% станций посетителей стало на 1–10% меньше. В сегменте несетевых НСТО поток клиентов снизился в среднем на 8%; 65% станций отметили его снижение на 1–10%. У мини-СТО и шиномонтажных мастерских клиентский поток уменьшился в среднем на 2%, при этом руководители 64% таких станций заявили, что количество клиентов у них не изменилось.

### Каков итог?

Данные исследования, проведенного агентством Gruzdev-Analyze и сетью FIT Service, в целом неплохо коррелируют с оценками аналитиков ЦБ РФ о влиянии мобилизации на экономику страны. В бюллетене «О чем говорят тренды», опубликованном регулятором в конце октября, отмечается, в частности, что мобилизация создала «новые вызовы для производственных процессов», причем особенно ярко это проявилось «в сегменте малого и среднего предпринимательства».

Кроме того, аналитики ЦБ отмечают, что связанное с мобилизацией сокращение рабочей силы может усложнить для бизнеса решение проблем, «связанных с ограничениями на стороне предложения», что будет сдерживать в ближайшие месяцы «общую динамику экономической активности». В качестве еще одного примера отрицательного влияния мобилизации на экономику эксперты ЦБ приводят негативное воздействие как на предпринимательскую, так и на потребительскую уверенность.

В общем, в очередной раз приходится констатировать: на российский рынок послепродажного обслуживания автомобилей сегодня в гораздо большей степени влияет происходящее не в экономике, а в геополитике.



# Новая стратегия Nokian Tyres



Роман Зубко

В руководстве шинного концерна Nokian Tyres официально объявили о том, что начинают создавать новую компанию и выстраивать новую рыночную стратегию. Главным нововведением будет то, что бизнес компании перестанет базироваться на производственных мощностях, расположенных в России. Первые подробности о новой бизнес-стратегии финского шинного концерна – в материале «Движка».

## Шины Nokian – финские или российские?

В предыдущие годы, напомним, львиную долю производственных потребностей Nokian Tyres обеспечивал российский завод, расположенный во Всево-



ложке Ленинградской области. По данным самой компании, до нынешнего кризиса предприятие ежегодно производило порядка 82% всей продукции Nokian – на экспорт отправлялись примерно 6 из 10 выпускавшихся шин. Производственная мощность завода – до 17 млн

покрышек в год. Столь существенная доля всевозможного предприятия в общем объеме производства шин Nokian привела порой к довольно курьезным случаям, когда российские автомобилисты покупали по-

крышки марки в самой Финляндии и лишь в процессе установки их на машину обнаруживали клеймо “Made in Russia”.

Нынешний год, как отмечает компания в своем отчете по итогам 9 месяцев 2022 года, начинался для бренда Nokian Tyres весьма успешно: отмечался рост спроса на всех рынках. Однако уже в конце февраля на бизнес компании начал влиять военный конфликт на Украине, а с июля поставки шин из России в Европу и Северную Америку прекратились.

В июне, как уже сообщал «Движок», совет директоров Nokian Tyres принял решение о «контролируемом уходе из России». В рамках этого процесса во втором квартале были зафиксированы обесценения и списания в размере 300,7 млн евро, отмечается в отчете компании. Тем не менее всевозможный завод продолжал работать и выпускал шины для рынков России, Казахстана и Беларуси.

В руководстве российского подразделения Nokian Tyres заявляли тогда о намерении продолжать работу в РФ «в автономном режиме» и о том, что «соответствующее предложение было направлено совету директоров концерна». Судя по всему, предложение было принято, поскольку в конце октября в Nokian Tyres заявили о продаже российских активов.

Новым их собственником станет ПАО «Татнефть». Сумма сделки (без учета долговых обязательств и объема денежных средств на счетах российского подразделения Nokian Tyres) составляет около 400 млн евро. Когда именно она будет закрыта, в руководстве концерна не уточ-

Бизнес  
без участия  
России





няют: куплю-продажу активов должны утвердить регулирующие органы РФ — это, как заявляют в Nokian Tyres, «создает значительную неопределенность относительно сроков и условий сделки».

Зато уже известно, как именно будет выстраивать свою производственную и бизнес-стратегию финский концерн после ухода из России. В частности, нынешней осенью его руководство выкупило три гектара земли в финском городе Нокиа, где располагается штаб-квартира и завод Nokian Tyres, с целью расширения производственной площадки и административных площадей.

«Это приобретение создаст предпосылки для нашего будущего роста, — заявил тогда исполнительный вице-президент финского концерна Ману Сальми. — Как будет использоваться эта собственность — пока не решено, но это позволит нам расти и расширяться в городе Нокиа в будущем». В пресс-службе Nokian Tyres тогда же сообщали, что «расширение производственных мощностей в Европе — один из ключевых приоритетов компании в среднесрочной перспективе».

Согласно заявленным планам Nokian Tyres, уже в ближайшее время все шины марки, продаваемые в Скандинавских странах, должны будут выпускаться на заводе в Нокиа, а в Северной Америке концерн будет продавать покрышки, произведенные в американском Дейтоне и в Финляндии. Что же касается еще

одного важного для компании рынка — Центральной и Восточной Европы, то его потребности призван обеспечивать новый завод, который будет построен на территории этого региона.

### Производство: Румыния вместо Всеволожска

О строительстве нового предприятия в Европе в Nokian Tyres заявляли еще летом, когда объявили о сворачивании деятельности в РФ. В начале ноября концерн раскрыл первые подробности о подобных планах. Новый завод по производству автомобильных покрышек марки Nokian будет расположен в Румынии — в городе Орадя в северо-восточной части страны, неподалеку от границы с Венгрией.

Основной специализацией предприятия станет выпуск шин большого посадочного диаметра для легковых автомобилей, а также внедорожников и кроссоверов. Продукция румынского завода Nokian Tyres будет

поставляться главным образом на рынки Центральной Европы.

На первом этапе производственная мощность предприятия составит 6 млн шин в год; в дальнейшем объемы производства могут быть увеличены (и, скорее всего, будут увеличиваться сообразно росту спроса). Первоначально на новом заводе будут работать порядка 500 человек.

Строительство румынского предприятия Nokian Tyres стартует в начале 2023 года; первые покрышки будут выпущены во втором полугодии 2024-го. Старт серийного производства шин намечен на начало 2025 года.

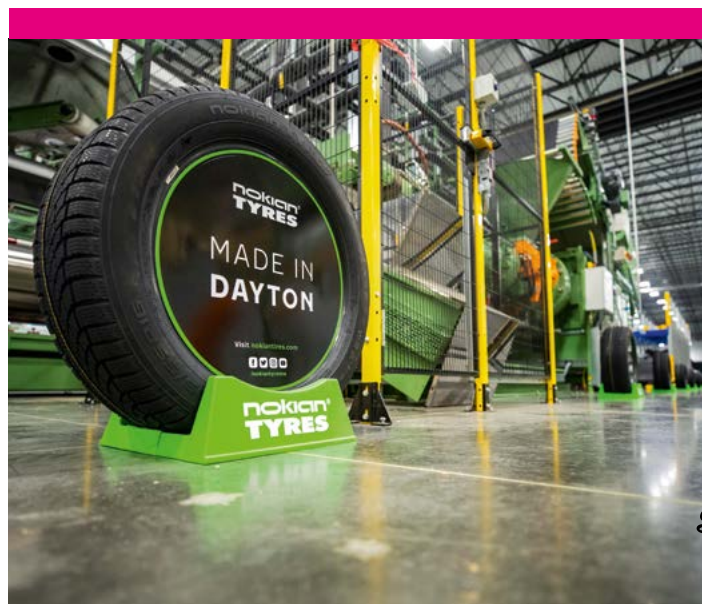
Озвучена также сумма инвестиций в проект: финский концерн вложит в строительство нового завода и запуск производства на нем около 650 млн евро. «Эти инвестиции — стратегическое решение с расчетом на будущий рост, — заявил президент и генеральный директор Nokian Tyres Юкка Мойсио. — Производ-

ство мирового уровня в Европе — ключевой шаг в обеспечении дополнительных объемов продукции и сбалансированной производственной платформы, в то время как мы начинаем создавать новую компанию без участия России».

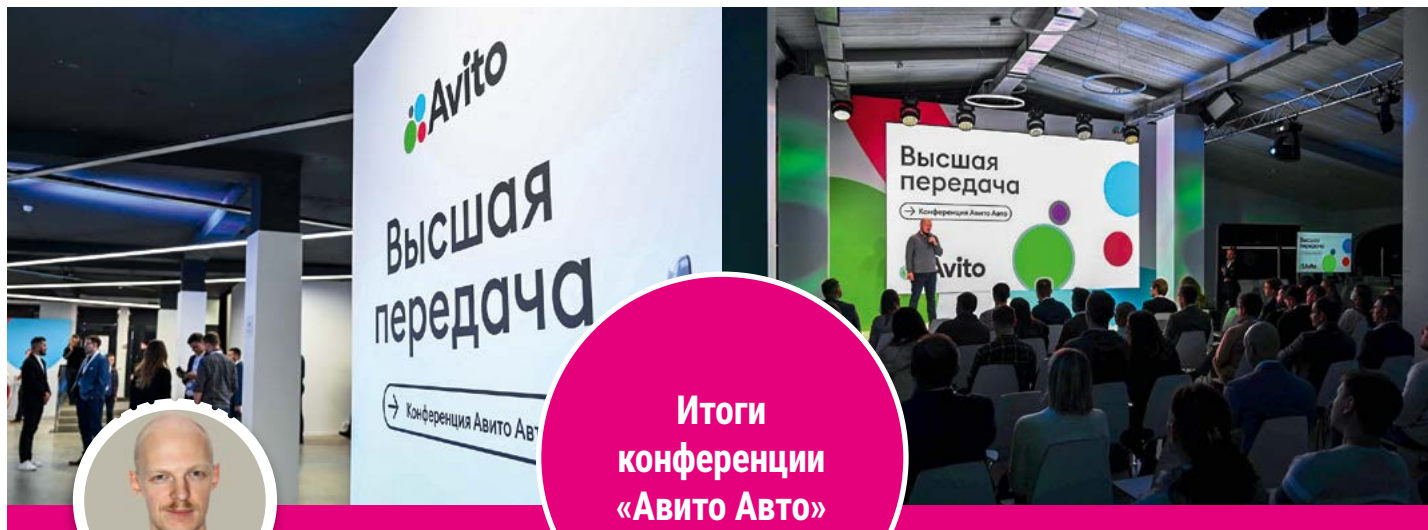
### Каков итог?

«Формально они ушли, но потом все равно вернуться», — прогнозировали многие аналитики после того, как стали появляться первые сообщения об уходе европейских брендов с российского рынка. Пример Nokian Tyres с продажей локальных активов и последующими крупными инвестициями в расширение производственных мощностей в Европе показывает, как может выглядеть полный уход компании из РФ. И если военный конфликт на востоке Европы будет затягиваться и дальше, пример этот будет явно не единичным.

Сработает ли новая стратегия компании, станет ясно из ее будущих отчетов, пока же не менее интересно другое: под каким брендом (или брендами) будет выпускать шины всеволожский завод, когда полностью перейдет под контроль «Татнефти»? Вряд ли за ним сохранится право производства продукции под лейблом Nokian Tyres — скорее всего, это будет уже известный в России Nordman. Или же новому владельцу придется провести полный ребрендинг. В любом случае это будет уже совсем другая история...



# Параллельный импорт работает, ЦЕНЫ СНИЖАЮТСЯ



Александр Ефимкин

В середине ноября в Москве прошла конференция «Авито Авто» под названием «Высшая передача». В ее рамках профессиональные продавцы и эксперты говорили о состоянии российского рынка подержанных автомобилей — как легковых, так и коммерческих. Обозреватель «Движка» собрал главные тезисы из выступлений спикеров.

## Легковые автомобили: предложение «китаизировалось», но сохранило объемы

Количество предложений по продаже новых легковушек относительно показателей 2021 года не изменилось, рассказал руководитель группы по работе с ключевыми клиентами «Авито Авто» Владислав Иванов. Однако пропорции теперь другие за счет роста числа предложений по продаже автомобилей из Поднебесной (Chery, Geely, Haval и др.), отметил он.

## За полгода цены упали почти на 5%

Начиная с конца марта на рынке новых машин наметился тренд

на снижение средней цены, также сообщил эксперт. Если в марте 2022 года средняя цена автомобиля в объявлениях составляла 3,1 млн рублей, то к концу октября она упала до 2,95 млн рублей.

## Параллельный импорт работает

В приведенную выше статистику не вошли автомобили, ввезенные в Россию с помощью параллельного импорта, — то есть без согласия правообладателя. Какую-то часть пути до автосалона эти машины преодолели

## Итоги конференции «АВИТО АВТО»

«на своих четырех», поэтому они представлены в категории «с пробегом». Хотя на их одометрах, как правило, нет и сотни километров.

Количество предложений по продаже «параллельных» автомобилей уже достигло 16 тыс., и с каждым месяцем это число растет в среднем на 2 тыс. Особый интерес у импортеров вызывают премиум-бренды — Cadillac, Land Rover, Porsche и Lexus, однако эксперты отмечают и рост предложений по продаже автомобилей Honda.

## Машины с пробегом стали продавать активнее

В марте-апреле, когда средняя цена в объявлениях была самой высокой, пользователи «Авито Авто» бросились продавать автомобили: количество соответствующих предложений выросло на 25% к показателям прошлого года. Активнее всех от своих машин избавлялись жители Дальневосточного (рост числа предложений на 108%) и Сибирского (рост на 60%) федеральных округов.

А вот сравнительно свежих машин (с пробегом 25–50 тыс. км) на вторичном рынке за отчетный период почти не прибавилось. По словам Владислава Иванова, количество объявлений по продаже таких автомобилей выросло за год лишь на 3–4%.

## Коммерческий транспорт: рост в полтора раза за счет новой техники

Несмотря на уход иностранных компаний и снижение объемов производства коммерческой техники на территории страны, число предложений в этом сегменте выросло на 47%. Такие данные привел менеджер по работе с клиентами «Авито Авто» Роман Александров.





По его словам, рост предложения обеспечен в первую очередь за счет притока новой техники. Если в октябре 2021 года соответствующие объявления составляли 38,5% от общего числа в категории «Грузовики и спецтехника», то спустя год — уже 46,8%, уточнил он. Чаще всего в разделе новых машин можно встретить объявления о продаже погрузчиков, строительной техники, навесного оборудования, автокранов, прицепов и экскаваторов. Отчасти это объясняется ростом предложений приобрести коммерческий транспорт и спецтехнику «под заказ»: доля подобных объявлений за год выросла с 15,1 до 22,6%.

#### Учим новые имена

Перечень самых востребованных погрузчиков сейчас выглядит так: Lonking, XCMG, SDLG LinGong, LiuGong и JAC. Менеджеры по закупкам из российских строительных компаний всю

практикуются в труднопроизносимых названиях, ведь бренды из Поднебесной также постепенно расширяют присутствие на нашем рынке автокранов, грузовиков, погрузчиков, строительной техники, тягачей и экскаваторов.

#### Покупатели коммерческой техники меняют предпочтения

Те, кто приобретает коммерческий транспорт и спецтехнику в 2022 году, не привязаны к домашнему региону и ищут предложения от продавцов по всей России, указал Роман Александров. За счет этого конкуренция между дилерами еще более обострилась: если покупатель не дожидается хорошего предложения в своем регионе, он купит необходимую технику где-то еще.

Это одно из следствий развития классифайдов в России. Так, в 2022 году уже 95% поисковых запросов на тему покупки коммерческого транспорта было

сделано с мобильных устройств. Для сравнения, в 2021-м таковых было 84%. По мнению менеджера продукта «Грузовики и спецтехника» Кирилла Полякова, для покупателей при выборе коммерческого транспорта и спецтехники большое значение имеет возможность узнать детали о технических характеристиках и сравнить несколько вариантов. Также покупатели все чаще общаются с продавцами в чате, сообщили эксперты.

#### Советы автодилерам

Менеджер продукта «Авито Авто» Юлия Митрофанова говорила на конференции о «клиентском пути» покупателя, то есть опыте его взаимодействия с онлайн-площадкой. И давала автодилерам советы, как не дать клиенту уйти к «частникам».

Главными преимуществами автосалонов перед частными продавцами, по мнению

Юлии Митрофановой, является большой выбор автомобилей и возможность быстро заключить сделку, а также бонусы и подарки. В то же время «частники» охотнее торгуются и могут больше рассказать о продаваемом автомобиле, считает она. Поэтому автодилерам стоит «демонстрировать готовность сделать скидку» при определенных условиях и «предоставлять максимально прозрачные отчеты» о состоянии продаваемого автомобиля, уверена эксперт.

Отдельным пунктом была упомянута гарантия. Директор по маркетингу автохолдинга РРТ Анна Касьян, ссылаясь на результаты совместного исследования «Автотеки» и Росгосстраха, заявила, что более половины покупателей готовы приобрести гарантию, если дилерский центр предложит такую услугу.



## Toyota представила Prius пятого поколения



На автосалоне в Лос-Анджелесе состоялась официальная премьера нового поколения самого популярного гибрида на планете — Toyota Prius.

Платформа TNGA-C (макферсон спереди, независимая «двухрычажка» сзади) со сменой поколения была доработана. Колесная база увеличена с 2700 до 2750 мм, а тяговая батарея и топливный бак расположены ниже, чем прежде, — вкуче с повышенной жесткостью кузова это призвано улучшить управляемость. Машина стала на 25 мм длиннее (4600 мм), на 50 мм ниже (1420 мм) и на 22 мм шире (1782 мм) прежней модели.

Передняя часть кузова новинки с С-образными фарами выполнена в духе нового семейства Crown. Селектор трансмиссии теперь расположен на центральном тоннеле, а цифровая «приборка» диагональю 7 дюймов — перед водителем, а не по центру передней панели, как было раньше. В базовое оснащение также входит набор электронных ассистентов Toyota Safety Sense и автопарковщик.

Prius сохранил две версии на выбор: обычный и подключаемый гибрид. HEV-версия будет доступна с бензиновым «атмосферником» объемом 1,8 литра (пиковая мощность системы — 140 л. с.) либо 2,0 литра (193 л. с.), в списке опций — система полного привода E-Four с дополнительным электромотором на задней оси. Мощность подключаемого гибрида выросла со 122 до 223 л. с., 2,0-литровый атмосферный мотор развивает 148 л. с., а установленный на передней оси тяговый электродвигатель — 160 сил.

Первые «Приусы» без возможности подзарядки от сети поступят к дилерам уже зимой, продажи подключаемого гибрида начнутся весной 2023-го ■

## Кроссовер «Москвич 3» получил ОТТС

В базе Росстандарта появились два Одобрения типа транспортного средства: на компактный кроссовер «Москвич 3» и его электрическую версию «Москвич 3е».

Первый автомобиль возрожденной марки оказался копией китайского паркетника JAC JS4 (4410 x 1800 x 1660 мм; колесная база — 2620 мм). Передняя подвеска — типа макферсон, сзади установлена полузависимая конструкция со скручивающейся балкой (полный привод не предусмотрен). Снаряженная масса бензинового «Москвича» составляет 1440 кг, а электрического кроссовера — 1800 кг.

Базовый «Москвич 3» будет оснащаться атмосферным двигателем 1.6 (109 л. с., 150 Нм) и 6-ступенчатой «механикой», а версию с 1,5-литровым турбомотором (150 л. с., 210 Нм) можно будет выбрать как с МКП, так и с вариатором Punch VT3S.

В базовое оснащение «Москвичей» войдут в том числе климат-контроль, водительская подушка безопасности и стеклоподъемники всех дверей, а за доплату будут доступны парктроники, камера заднего вида, пассажирский эйрбэг и круиз-контроль.

«Москвич 3е» — это российский аналог JAC iEVs4. На передней оси установлен синхронный электромотор SY Power TZ200XSIEM1 мощностью 50 кВт (68 л. с.), следует из ОТТС. На JAC этот же двигатель развивает 110 кВт (150 л. с.) и 340 Нм. Тяговую батарею емкостью 55 кВт·ч поставляет компания Sinoev Technologies. Паспортная дальность хода — 410 км.

До конца 2022 года на заводе «Москвич» московские власти планируют выпустить 600 машин: 400 «Москвичей 3» и 200 электромобилей «Москвич 3е» ■



## Volvo представила флагманский электрокроссовер EX90

**«Батарейный» аналог XC90 стал первым автомобилем шведской марки на полностью электрической платформе SEA1 холдинга Geely.**

Пятиметровый кроссовер на 25% состоит из переработанного алюминия и на 15% — из переработанной стали. В одной машине 48 кг переработанного пластика, а для обивки сидений использована смесь ткани и шерсти: никакой кожи!

Салон EX90 — семиместный, на передней панели расположен 14,5-дюймовый вертикальный дисплей с графическим процессором Nvidia и сервисами Google. Шведы обещают автопилот третьего уровня: над лобовым стеклом установлен лидар компании Luminar.

С Polestar 3 самая дорогая версия EX90 Performance разделит батарею и силовую установку. Литий-ионный аккумулятор емкостью 111 кВт·ч питает энергией два электромотора (по одному на каждой оси), которые развивают 380 кВт (517 л.с.) и 910 Нм. Будет у EX90 и модификация попроще, с отдачей 300 кВт (408 л.с.) и 770 Нм. Запас хода — 580 и 585 км в цикле WLTP, а разгон до 100 км/ч займет, соответственно, 4,9 и 5,9 секунды. Максимальная скорость ограничена на отметке 180 км/ч.

В конце 2023 года начнется выпуск модели на заводе в Риджвилле (США), а в 2024 году электрический кроссовер встанет на конвейер завода в Чэнду (КНР). EX90 будет доступен в лизинг и по подписке за 1400 евро в месяц (для машины на 300 кВт без дополнительных опций). Впрочем, можно и купить: начальная цена стандартного EX90 составляет 105 550 евро за 300-киловаттную версию и 110 650 евро — за машину с пакетом Performance ■



## Bentley Bentayga получил «экологичную» версию

**Устойчивое развитие по-британски: разноцветье натуральной кожи, редкая порода дерева с Гавайских островов и бензиновый V6.**

Bentayga Odyssean Edition, разумеется, гибридный. Отдача силовой установки на основе битурбомотора V6 достигает 462 л.с. и 700 Нм: недавно инженеры из Крю повысили мощность как ДВС, так и тягового электромотора (до 100 кВт), благодаря чему время разгона до «сотни» сократилось с 5,5 до 5,3 секунды (максимальная скорость 254 км/ч). Одновременно была увеличена емкость литий-ионной батареи: с 17,3 до 18 кВт·ч. Запас хода в полностью электрическом режиме вырос с 40 до 45 км.

Для отделки салона использована акация коа, древесина которой похожа на черный орех. Это охраняемый вид бобовых деревьев, который растет только на Гавайских островах. Интерьер обит кожей сразу трех оттенков — для Bentayga такая цветовая схема используется впервые.

Где же тут экология? Британцы отвечают так. Во-первых, толщина лакового покрытия, в три слоя наносимого на декоративный шпон, в 10 раз тоньше, чем обычно (0,1 мм). Во-вторых, в интерьере использован британский твид: чтобы доставить его до фабрики, не нужно жечь авиатопливо. А пользу для экологии от использования натуральной кожи в Bentley связывают с долгим сроком службы натурального материала.

Другими отличиями спецверсии станут 10-спицевые колеса диаметром 22 дюйма, шильдики на задней стойке и подсвеченные накладки на дверных порогах. Всего будет выпущено 70 кроссоверов Bentley Odyssean Edition ■



## Honda Pilot четвертого поколения представили официально

**Самая большая «Хонда» стала еще больше, мощнее и технологичнее.**

Со сменой поколения своей самой крупной модели японская компания привела внешность «передка» к единой лаконичной формуле, в которой к шестиугольной решетке примыкают небольшие диодные фары. Расстояние между осями у нового Pilot выросло до 2890 мм (+70 мм), а габаритная длина составляет 5080 мм. Ширина кузова — 1981 мм, высота — от 1778 до 1829 мм (в зависимости от модификации).

Под капотом расположен «атмосферник» V6 3.5 с двумя распредвалами, развивающий 285 л.с. и 355 Нм. С ним в паре работает 10-ступенчатый «автомат», в котором штатно предусмотрены пять ездовых режимов: Normal, Econ, Sport, Trail и Snow. Полноприводная трансмиссия i-VTM4 с индивидуальными муфтами подключения задних колес досталась «Пилоту» от машины прошлого поколения, но теперь на заднюю ось можно перебросить до 70% тяги. У полноприводной трансмиссии есть два дополнительных режима: Sand и Tow.

Особняком в перечне модификаций стоит версия TrailSport, которая вдобавок к особому декору предложит усиленную и перекалиброванную подвеску с увеличенным на 25 мм дорожным просветом, стальную защиту днища и 18-дюймовые колеса (вместо более крупных R20) с шинами Continental TerrainContact AT. У версий TrailSport и Elite в систему камер кругового обзора добавлен режим TrailWatch для езды по бездорожью на небольших скоростях.

Первые Honda Pilot нового поколения появятся у американских дилеров уже в декабре ■

## VW Multivan T7 попал в Россию

### через параллельный импорт



Дилеры Volkswagen в Москве, Санкт-Петербурге и других городах страны предлагают минивэны Multivan нового поколения T7. Соответствующие объявления появились на крупнейших онлайн-площадках по продаже автомобилей в РФ.

Как сообщает Autonews со ссылкой на автодилеров, в отсутствие официальных каналов поставок машины ввозятся через схемы параллельного импорта либо путем оформления на физлиц. Некоторые дилеры даже предлагают гарантию – но не заводскую, а собственную.

В Россию новый Multivan привезли в комплектации Life (вторая после базовой) с передним приводом и 2,0-литровыми турбомоторами – дизельным (150 л.с., 360 Нм) либо бензиновым (204 л.с., 320 Нм) – и тремя рядами сидений.

В минивэнах имеются передние и задние парктроники с камерой, восемь подушек безопасности, передние кресла с электрорегулировками и обогревом, адаптивный круиз-контроль и т.д., салон отделан тканью, панорамная крыша не предусмотрена. Впрочем, опциональный состав импортных машин несколько отличается.

Увы, путь из Германии в Россию ценник «Мультивэнов» перенес плохо и по прибытии распух. Самое доступное предложение на классифайдах: VW Multivan T7 за 7,6 млн рублей, при этом некоторые дилеры просят за редкую модель больше 9 млн. То есть, имея эквивалент российской стоимости T7 в евро, в Германии можно купить два новых «Мультивэна» в топовой комплектации Style (от 61,4 тыс. евро) ■

## Флагман УАЗа получил двигатель «Евро-2»

**«Патриоты» с мотором «Евро-2» дешевле на 20 тыс. рублей, но УАЗ предлагает способ сэкономить еще больше.**

Ульяновский автозавод начал продажи внедорожников Patriot и «Пикап» с моторами пониженного экологического класса, следует из прайс-листов, размещенных на официальном сайте компании.

Однако если «буханку» и «Хантер» в условиях дефицита импортной аппаратуры в свое время «обнулили» радикально, то экологический класс 2,7-литрового двигателя ЗМЗ 409051, которым оснащаются «Патриоты» и «Пикапы», понижен с «Евро-5» только до «Евро-2». Отдача мотора при этом не изменилась (150 л.с., 235 Нм), как и расход топлива в смешанном цикле (12,5 л / 100 км у «Патриота»; 12,8 л / 100 км у пикапа).

Пока что двигатель «Евро-2» доступен только в самой простой комплектации «Base Икар» (от 1,5 млн рублей; пикап на 25 тыс. рублей дороже) и агрегируется с 5-ступенчатой «механикой» китайской фирмы BAIC.

Таким образом, ульяновские внедорожники с моторами «Евро-2» оказались на 20 тыс. рублей дешевле более экологичных версий в аналогичной комплектации. Автомобили штатно оснащены датчиком ABS (без ESP), но подушек безопасности нет: дочерняя фирма «Икар» поставляет автозаводу рули без эйрбэгов. Впрочем, в обмен на скидку 5 тыс. рублей при покупке можно отказаться и от антиблокировочной системы ■



## Skoda представила электрокроссовер Enyaq RS iV

**RS-модификация модели Enyaq iV появилась вместе с купеобразной версией и поначалу предназначалась только ей. Устранить пробел чехи сподобились только сейчас.**

Технически новый Enyaq RS iV идентичен VW ID.4 GTX: на каждой оси установлено по тяговому электромотору, пиковая отдача составляет 220 кВт (299 л.с.) и 460 Нм. При этом Enyaq RS iV крупнее «Фольксвагена» (у Skoda – 4653 x 1879 x 1605 мм; колесная база – 2768 мм), а объем багажника – 585 литров: на 15 литров больше, чем у Enyaq Coupe iV RS.

Снаряженная масса несколько меньше, чем у ID.4 (Enyaq RS iV весит чуть больше 2,2 тонны), но в разгоне до «сотни» Skoda медленнее: 6,5 против 6,2 секунды. Максимальная скорость у обоих кроссоверов ограничена на отметке 180 км/ч.

Тяговый литий-ионный аккумулятор полезной емкостью 77 кВт·ч обеспечивает запас хода 500 км с лишним в цикле WLTP. Максимальная мощность зарядки составляет 135 кВт.

За счет агрессивного обвеса RS-кроссовер стал самым необтекаемым «Эниаком»: коэффициент Cx – 0,268. Штатно установлена заниженная спортивная подвеска (на 15 мм спереди, на 10 мм сзади) и 20-дюймовые колеса с аэродинамическим дизайном.

В базовое оснащение также входят трехзонный климат-контроль, панорамная крыша, индуктивная зарядка смартфона, а за доплату кроссовер можно оснастить аудиосистемой Canton с 12 динамиками, проекционным дисплеем с дополненной реальностью и креслами с кожаной отделкой и контрастной прострочкой.

Производство Enyaq RS iV на заводе в Млада-Болеславе начнется до конца 2022 года ■



## Седан Honda Accord сменил поколение

**Одиннадцатая итерация популярного в США седана поступит в продажу уже этой зимой.**

Колесная база (2830 мм), каркас кузова (ширина 1862 мм, высота 1450 мм) и силовые агрегаты – бензиновая «турбочетверка» 1.5 и гибридная установка на базе 2,0-литрового «атмосферника» – пережили смену поколения практически в неизменном виде. Седан стал длиннее (4971 мм) за счет увеличенных свесов, однако объем багажника не изменился: 473 литра.

Базовый турбомотор «Аккорда» получил доработанную систему непосредственного впрыска топлива и усиленный коленвал, но на отдаче это не сказалось: те же 195 л.с. и 260 Нм. Двигатель работает в связке с вариатором и передним приводом.

Гибридная силовая установка досталась седану от кроссовера CR-V: у бензинового мотора непосредственный впрыск вместо распределенного. Мощность стала ниже (207 л.с. вместо 215), а крутящий момент – выше (335 Нм против 315).

Салон выполнен в едином стиле с другими моделями Honda: штатно предусмотрена 10,2-дюймовая «приборка» и тачскрин мультимедиа-системы на 7 дюймов, но в дорогих комплектациях установлен сенсорный экран диагональю 12,3-дюйма – самый крупный в истории Honda. Во всех новых «Аккордах» 10 подушек безопасности и набор ассистентов Honda Sensing. В дорогих версиях доступен «кожаный» салон с вентиляцией передних сидений и подогревом задних.

Модель и дальше будет выпускаться на заводе компании в США (штат Огайо). В 2023 году 11-е поколение седана появится и в Китае: сборка «Аккордов» для местного рынка ведется силами совместных предприятий GAC-Honda (Гуанчжоу) и Dongfeng Honda (Ухань) ■



## Audi e-tron примкнул к семейству Q8

**У флагманского кроссовера Audi – модели Q8 – появилась полностью электрическая версия e-tron.**

Это не новая модель, а продукт рестайлинга электрокроссовера Audi e-tron, который производится уже четыре года и успел разойтись тиражом 150 тыс. экземпляров.

С обновлением электрокар получил новые фальшрадиаторную решетку с крупными сотами и бамперы: габаритная длина выросла с 4901 до 4915 мм. В результате коэффициент Cx у кроссовера снизился с 0,28 до 0,27, а у версии Sportback – с 0,26 до 0,24.

Базовая модификация Q8 50 e-tron имеет два электромотора (по одному на каждой оси) с пиковой отдачей 250 кВт (334 л.с.) и 664 Нм (в режиме boost). Версия Q8 55 e-tron выдает 300 кВт (408 л.с.) и те же 664 Нм, но емкость батареи у нее больше: 106 кВт·ч вместо 89.

Паспортный запас хода у базовой модели составляет 491 км (505 км у Sportback), а Q8 55 e-tron могут проехать, соответственно, 582 и 600 км на одной зарядке. Максимальная скорость ограничена на отметке 200 км/ч.

Модификация e-tron S после рестайлинга превратилась в SQ8 e-tron. Установка из трех электродвигателей в режиме boost выдает 370 кВт (503 л.с.) и 973 Нм. Разгон до «сотни» занимает 4,5 секунды, а электронный ограничитель отодвинут до 210 км/ч. Тяговая батарея у версий Q8 55 e-tron и SQ8 e-tron одинаковая, однако дальность хода у более мощной и тяжелой версии ниже: 494 и 513 км соответственно.

Без учета опций Audi Q8 50 e-tron будет доступен в Европе за 74,4 тыс. евро. Теперь это самый доступный Q8, ведь за бензиновую версию 55 TFSI quattro немцы просят минимум 81,4 тыс. евро ■

# Авторынок и санкции

Доступные  
машины по схеме  
параллельного  
импорта



Александр Ефимкин

Обозреватель «Движка» выяснил, какие новые автомобили, ввезенные по схеме параллельного импорта, есть в наличии в салонах дилеров и сколько за них просят продавцы. Все подробности — в нашем материале.

С тех пор как мировые автопроизводители стали в массовом порядке прекращать поставки машин в Россию и останавливать локальное производство, наш авторынок сузился до родных «Лад» и УАЗа да нескольких китайских брендов. Корейцы, европейцы и японцы пока распродают остатки машин на складах, но что будет дальше — пока неизвестно.

Однако минувшей весной Минпромторг утвердил механизм параллельного импорта, позволяющий ввозить автомобили в Россию без согласия правообладателя. Полностью компенсировать уход иностранных автоконцернов таким образом не выйдет, зато в шоурумах российских дилеров появилась экзотика — недорогие модели мировых брендов для азиатского рынка, которые вполне могут стать альтернативой нашим бюджетникам. Присмотримся?

## Mitsubishi Xpander и Xpander Cross

**Цена в Индонезии: от 300 млн 915 тыс. рупий (1,168 млн рублей по курсу ЦБ)**

**Цена в России: от 2,2 млн рублей**

Почти квадратный в сечении кроссвэн (ширина 1,8 м, высота 1,75 м) предназначен для стран АСЕАН, где пользуется активным спросом: за пять лет местные дилеры продали более 470 тыс. Xpander и Xpander Cross. При длине 4,5 м машина предлагает целых семь посадочных мест, но не обманывайтесь пластиковым обвесом кросс-версии: несмотря на внушительный клиренс (225 мм), привод тут только на передние колеса.

Под капотом — проверенный 1,5-литровый «атмосферник» 4A91 (105 л. с., 141 Нм). В Юго-Восточной Азии мотор штатно агрегатируется с 5-ступенчатой «механикой», но к нам привозят машины с опциональным 4-ступенчатым «автоматом».



Mitsubishi Xpander

климат-контроль, электроусилитель руля, задний парктроник, четыре подушки безопасности и подогрев передних кресел, но салон — тканевый, а задние тормоза — барабанные.

## Toyota Rush

**Цена в Индонезии: от 278 млн 800 тыс. рупий (1,087 млн рублей)**

**Цена в России: от 2,3 млн рублей**

Новая рамная «Тойота» за 2,3 млн? Да, если это кроссвэн Rush третьего поколения, близнец Daihatsu Terios. Тут 220 мм дорожного просвета, но полного привода нет: 1,5-литровый мотор 2NR-VE (104 л. с., 136 Нм) посредством 4-ступенчатой АКП связан с задними колесами.

Машина еще короче «Икспандера» (4435 мм) и еще «квадратнее» (ширина 1695 мм, высота 1705 мм), однако и Rush при необходимости увезет семерых. Дополнительно предусмотрены однозонный

## Volkswagen e-Lavida

**Цена в КНР: от 148,9 тыс. юаней (1,25 млн рублей)**

**Цена в России: от 2,395 млн рублей**

В 2021 году седан Lavida стал самой продаваемой иномаркой в Китае. Но один из российских дилеров VW привез седан с приставкой «e» — версию со 100-киловаттным (136 л. с., 290 Нм) синхронным электромотором на передней оси от европейского e-Golf. Массовый импорт таких «Фольксвагенов» вполне мог бы похоронить перспективы липецких Evolute i-Pro. За 2,4 млн рублей вы получаете гораздо более просторный седан (ширина 1806 мм против 1700 мм у i-Pro), который к тому же китайский только отчасти.



Toyota Rush



Volkswagen e-Lavida





Mazda CX-4



Suzuki Ciaz

Электро-VW тоже может разогнаться до 150 км/ч, а его главный недостаток — маленькая тяговая батарея: емкости 38,1 кВт·ч хватит только на 278 км по устаревшему циклу NEDC. Evolute пусть и некасист, но сможет проехать без подзарядки на 150 км дальше.

### Mazda CX-4

**Цена в КНР: от 148,8 тыс. юаней (1,26 млн рублей)**

**Цена в России: от 2,99 млн рублей**

Самый красивый автомобиль в нашей подборке! «Четверка» построена на шасси CX-5 (колесная база 2700 мм), но кузов у нее длиннее (4633 мм; +78 мм) и ниже (1535 мм; -135 мм). При этом дорожный просвет у приземистого кросс-купе даже больше, чем у российских CX-5: 208 мм. К сожалению, возить к нам машины с 2,5-литровыми двигателями Skyactiv (192 л. с., 252 Нм) экономически нецелесообразно, поэтому у дилеров можно найти только CX-4 с атмосферным мотором 2.0 (158 л. с., 202 Нм), который в Китае агрегируется с 6-ступенчатым «автоматом» и передним приводом.

Сейчас это самая дешевая Mazda на нашем рынке. Запасы компактного кроссовера CX-30 давно подошли к концу, а за новый CX-5 придется выложить никак не меньше 3,1 млн рублей: бережливым эстетам следует задуматься...

### Suzuki Ciaz

**Цена в Индии: 1,08 тыс. рупий (808 тыс. рублей) за комплектацию Alpha**

**Цена в России: 1,9 млн рублей**

Этот симпатичный седан выпускается крупнейшим автопроизводителем Индии — Maruti Suzuki. На местном рынке Ciaz не дает расслабиться даже «Солярису» (он же Hyundai Verna), хотя в целом индусы предпочитают машины поменьше и подешевле. По габаритам Suzuki идентичен «Солярису», но за счет более длинной колесной базы места сзади побольше, к тому же багажник вмещает целых 565 литров. Но есть климат-контроль, светодиодная оптика, задний парктроник с камерой и запуск двигателя с кнопки, а салон отделан черной кожей.

Не обошлось и без атавизмов, свойственных недорогим машинам для развивающихся стран, — 4-ступенчатого «автомата» и барабанных задних тормозов, — но 1,5-литровому мотору K15B (105 л. с., 138 Нм)

помогает... стартер-генератор! Так что Suzuki Ciaz — это самый доступный в России «мягкий» гибрид.

### Toyota Corolla Cross

**Цена на Тайване: от 789 тыс. долларов (1,55 млн рублей)**

**Цена в России: от 3,3 млн рублей**

Хотите как в Европе? С октября нынешнего года модель Corolla Cross японской сборки поставляется в страны Евросоюза. Увы, российские дилеры остановили выбор на версии для рынка Тайваня: VIN-номер ведет на тайбэйский завод Kuozi Motors. Местные Corolla Cross не чета европейским: вместо гибридной силовой установки тут обычный «атмосферник» 1.8 (140 л. с., 177 Нм), работающий в связке с вариатором и передним приводом.

В салоне — простенький кондиционер, безыскусный дисплей мультимедийной системы и обитые тканью сиденья с минимумом регулировок. Такое оснащение даже на Тайване является базовым и в переводе с китайского называется «спокойствие духа», хотя сюда бы лучше подошел иероглиф, обозначающий барабан.

### Chevrolet Captiva

**Цена в Колумбии: от 127 млн колумбийских песо (1,61 млн рублей) за комплектацию Premier**

**Цена в России: от 2,3 млн рублей**

Captiva второго поколения выпускается на заводе SAIC-GM-Wuling и является экспортной версией модели Baojun 530. Со знакомой нам «Каптивой» машину роднит только имя: вместо бензинового «атмосферника» либо дизеля установлен типичный для Китая турбомотор 1.5 (147 л. с., 250 Нм), а вместо АКП — более дешевый вариатор. Привод — только передний.

В богатой комплектации Premier есть отделка натуральной кожей, четыре подушки безопасности, климат-контроль, люк и мультимедиа-система с шестью динамиками и 8-дюймовым тачскрином с поддержкой Android Auto и Apple CarPlay, а по габаритам модель не уступает первой «Каптиве». Неплохо, если учесть, что за Chery Tiggo 7 Pro или Geely Atlas Pro сейчас просят на полмиллиона больше.



Toyota Corolla Cross



Chevrolet Captiva

ТЕСТ  
ДРАЙВ

Не многие новые автомобили на нашем рынке можно назвать ожидаемыми. В последние годы к нам приходят в основном безликие кроссоверы или бюджетники, которые меряются количеством опций и условиями заводской гарантии. Однако эту модель мы ждали. В кои-то веки на наш консервативный рынок решили вывести автомобиль с самобытной внешностью, а не классический обмылок универсального облика, разработанный, чтобы угодить как можно более широкой аудитории потребителей. Haval Dargo точно знает, для кого он предназначен. Но главный вопрос тест-драйва: скрывается ли что-то серьезное за brutальной внешностью?..



Вадим Аскарлов

# Haval Dargo

Очевидно, что разработчики делали основной упор именно на wow-эффект! Даже если вы не любитель brutальности в автомобильном дизайне, не отметить самобытность «Дарго» просто невозможно. Конечно, придирчивые покупатели увидят в кроссовере заимствованные элементы сразу нескольких культовых моделей. Больше всего бросается в глаза схожесть с новым Ford Bronco, но здесь китайцам предъяснить нечего, ведь у себя на родине Dargo, или Dagou («большая собака»), как его называют

в Китае, появился на рынке на год раньше новой генерации легендарного американского внедорожника. Во внешности автомобиля прослеживается также желание быть похожим и на Jeep Wrangler, и на Toyota Land Cruiser 300, а шильдик «Haval Dargo» на крышке багажника — и вовсе полная калька со знаменитого значка Land Rover.

Но все эти придирки меркнут на фоне образа автомобиля в целом, который, как ни крути, вышел самобытным и харизматичным. Утрированная визуальная простота передней светодиодной

оптики, агрессивная радиаторная решетка и массивный черный бампер сразу выдают в Dargo машину «с претензией». Округлые формы и «18-е» колеса визуально делают машину крупнее, чем она есть на самом деле. Сомнения вызывают только стальные пороги, которые самим фактом их наличия делают нелепыми все попытки воспринимать Haval Dargo как настоящий внедорожник.

В интерьере кроссовера прослеживаются те же мотивы, что и во внешности. Массивные

Осторожно,  
большая  
собака!..





*Полностью цифровая панель приборов вызывает один главный вопрос: почему с наличием таких широких возможностей персонализации практически во всем (к примеру, целой россыпи режимов движения) вариантов визуального оформления всего два? И где вариант с привычными «колодцами»?..*

ручки дверей и прикрученный к бардачку поручень для пассажира, огромные дефлекторы обдува с оранжевыми вставками и тумблеры на центральной консоли — всё напоминает, что у нас в руках вовсе не безликий продукт для офисных клерков. Вот только на поверку выясняется, что при всей брутальности образа Dargo за рулем этого автомобиля гораздо быстрее адаптируется любитель гаджетов и потребитель цифровых сервисов, нежели суровый рыбак-охотник в резиновых сапогах.

Дело в том, что управление практически всеми основными функциями вынесено на огромный сенсорный дисплей на центральной консоли. И трудности здесь поджидают даже автомобилистов со стажем. Да, всегда



*Крайний тумблер справа оказался нерабочим. Подозреваем, что там должна была располагаться принудительная блокировка заднего дифференциала, которая есть у «Дарго» на других рынках*

можно оправдаться, что машину покупают не на один месяц или даже год и за недельку-другую к любым органам и алгоритмам управления можно привыкнуть. Но даже если и так — ответьте себе на вопрос: какое количество действий вы считаете нормальным совершить, чтобы включить подогрев сидений? Ответ у каждого свой, но в Naval почему-то решили, что их должно быть четыре. Вместо классического нажатия на кнопку в «Дарго» для включения подогрева необходимо зайти

*Сиденья в топовой комплектации — не просто комфортные, а еще и весьма неплохо оборудованные. Помимо уже упомянутого подогрева, есть также кондиционирование и многорежимный массаж. Причем не уступающий в эффективности премиальным моделям. Вот только доступна подобная радость исключительно водителю*



в меню управления и провести целый ряд манипуляций.

Примерно такие же вопросы в стиле «А зачем?» можно задать, глядя на приборную панель. Козырек над дисплеем выполняет только одну функцию: показывает, какая передача сейчас включена. Больше никакой пользы от него нет, и если его задача заключается в уменьшении бликов на экране, то можно сказать с уверенностью: со своей работой он справляется плохо.

Вишенка на торте — «крутилка» переключения режимов движения, расположенная на том месте, где был придуман первый автомобильная аудиосистема, был регулятор громкости. Естественно, что первые несколько дней ты рефлекторно вместо громкости радио переключаешь режим движения. Конечно, всегда можно сказать, что за время владения машиной к этому миллион раз привыкнешь, но зачем менять те алгоритмы, которые эффективно работали десятилетиями? Чтобы во всеуслышание заявить, что ты не такой, как все? Но тогда «не таким» нужно быть до конца, а именно с этим у Naval Dargo возникают порой проблемы.

При такой внешности и претенциозности ожидаешь, что под капотом будет большой атмосферный V8, ну или V6, а за проходимость отвечает трансмиссия типа Part-time с «понижайками» и блокировками. На самом же деле у нас в руках машина на платформе L. E. M. O. N. — той самой, на которой построен Jolion. Как уверяет производитель, она серьезно переработана



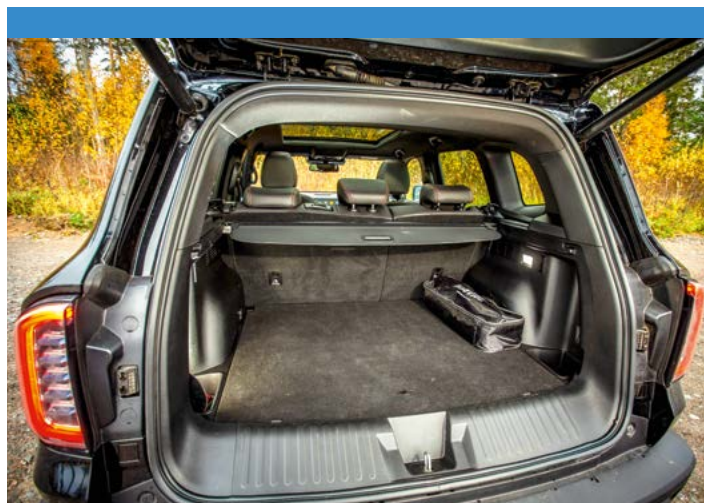
и настроена на российские дорожные реалии. Спереди – подвеска типа макферсон, сзади – «четырёхрычажка». За полный привод отвечает многодисковая фрикционная муфта Haldex пятого поколения, которая установлена у картера заднего моста. То есть на тесте у нас, по сути, просто «паркетник» с подключаемой задней осью.

Справедливости ради: кроссовер отнюдь не обделен талантами на бездорожье. Конечно, если сравнивать его с прямыми конкурентами, а не с серьезными внедорожниками, на которые так хочет быть похож «Дарго». Приличный клиренс 200 мм вкупе с большими ходами подвески дает возможность «Хавейлу» преодолевать весьма внушительные ухабы и вполне уверенно двигаться по легкому бездорожью. Тем более что и мотор вполне позволяет преодолевать весьма серьезные уклоны. Не очевидна только необходимость такого большого количества режимов,

в которых даже посвященный человек вряд ли разберется. Например, в чем разница между режимами «Грязь» и «Ухабы», для нас осталось загадкой...

Под капотом здесь – формально тот же двигатель, что и у F7, но конструктивно это совсем другой мотор с алюминиевым блоком и непосредственным впрыском. Выдает такой движок 192 л.с. и 320 Нм и, по заверениям китайцев, в Haval Dargo можно без опаски лить «92-й» бензин. Трансмиссия же позаимствована у F7: это 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя мокрыми сцеплениями, которую в концерне Great Wall разработали своими силами.

Такой силовой агрегат разгоняет кроссовер до 100 км/ч за 10 секунд, что весьма неплохо для этого класса и для машины снаряженной массой 1815 кг. Правда, за динамику приходится платить повышенным расходом бензина – пусть и относительно недорогого «92-го». По паспорту



*Задним пассажирам Haval Dargo предложит мягкий «диван» и собственные дефлекторы обдува, а также пару разъемов для зарядки гаджетов. Однако задних пассажиров явно считают не очень ответственными гражданами, так как им не позволено самим решать, когда включать обогрев сидений. Хотя общий тренд на отсутствие кнопок подогрева мы уже обсуждали...*



Dargo потребляет 9,2 литра топлива на 100 км пути в смешанном цикле, в реальности же расход у нас колебался в районе 10 литров.

Вот заявленной динамике веришь без сомнений! Машина, конечно, не вжимает в спинку сиденья, но и не заставляет сомневаться в своих возможностях. Да и повороты для «Дарго» – отнюдь не враги. Несмотря на некоторую «раздутость» в облике, кроссовер весьма неплохо слушается руля и держит траекторию до последнего, невзирая на значительные крены.

По традиции последних лет китайские автомобили не балуют большими багажниками, отдавая предпочтение комфорту и пространству для пассажиров сзади. Вот и «Дарго» визуально не обладает большим багажным отсеком, что, скорее всего, правда, так как сам производитель предпочитает

умалчивать его размер «под полку» и публикует только объем багажника при сложенных задних сиденьях. И даже в этом случае объем этот не слишком большой – всего 1342 литра. Да и погрузочная высота не добавляет удобства эксплуатации. Зато Dargo предлагает полноценную запаску, что редкость по нынешним временам в этом классе.

Конечно, когда мы говорим о новом китайском автомобиле, мы не можем не отметить обилие опций и систем помощи водителю. Именно этим козырем привыкли активнее всего пользоваться маркетологи из Поднебесной. В этом Haval Dargo не разочаровал: панорамная крыша с люком, электропривод багажника с возможностью бесконтактного открытия, двузонный климат-контроль, проекционный дисплей, функция «прозрачный капот», вентиляция сидений,

#### ХАРАКТЕРИСТИКИ Haval Dargo

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4620 x 1910 x 1780
Снаряженная масса, кг	1815
Объем багажника, л	1342
Клиренс, мм	200
Двигатель	
Тип	Бензиновый, турбо, R4
Объем, куб. см	1998
Мощность, л. с. при об/мин	192/5600–6300
Крутящий момент, Нм при об/мин	320/1500–4000
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10
Максимальная скорость, км/ч	180
Средний расход топлива, л	9,2

## ОЦЕНКИ Haval Dargo

ИНТЕРЬЕР	8,29	
Обзор	9	Сиденья — под стать многим представителям премиум-класса, а вот к эргономике, «заточенной» под управление всеми функциями через планшет, у многих возникнут вопросы.
Эргономика	7	
Качество материалов	8	
Простор	9	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	9	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,8	
Динамика	8	Мотор вполне бодро тянет довольно тяжелый автомобиль. Для своего класса Dargo весьма неплох на бездорожье.
Управляемость	8	
Тормоза	7	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	9	
КОМФОРТ	8,67	
Акустический	8	Ухабы и ямы Dargo преодолевает без проблем, а вот мелкие неровности дороги заявляют о себе более ощутимо.
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	10	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,25	

функция массажа, система кругового обзора, функция «умное уклонение от препятствия», круиз-контроль, распознавание знаков, система автоматической парковки и множество других полезных и не очень функций. Всё это является значительным

преимуществом перед конкурентами, даже при том, что цена «китайца» уже сопоставима с ними.

**Каков итог?**

Haval Dargo оказался весьма многоликим автомобилем. Первое, что ощущаешь при



знакомстве с ним, — это удовольствие от езды на большой и красивой комфортабельной машине, напичканной электроникой. Однако с течением времени это ощущение начинает притупляться, уступая место желанию реализовать потенциал кроссовера до конца. Например, неплохие внедорожные возможности хочется усилить, чтобы автомобиль в большей степени соответствовал тем ожиданиям, которые возникают благодаря его брутальной внешности.

Так что к оценке Haval Dargo лучше подходить с холодной головой, осознавая тот факт, что перед вами очень харизматичный и по-настоящему качественный автомобиль, но всё же просто кроссовер. Который точно займет свою нишу, но вряд ли станет знаковой машиной для российского рынка.



Стоимость  
на момент подготовки материала

Haval Dargo  
3 579 000 ₽



# Geely Tugella

ОБНОВЛЕННЫЙ



Вадим Аскарлов

Китайские автомобили не перестают заполнять не только наши дороги, но и различные топы продаж, оккупируя уже весьма высокие позиции. Рецепт успеха прост и понятен: красивая обертка, максимум оснащения и технологий, акцент на комфорте и цена дешевле, чем у прямых конкурентов. Вот только динамикой машины из Поднебесной прежде не баловали. Пока не появился купе-кроссовер Geely Tugella. Посмотрим, сможет ли самый быстрый китайский автомобиль в России открыть для нашего потребителя новые преимущества покупки машины из КНР? Тем более что теперь кроссовер пришел к нам уже в обновленном, «оспортивленном», виде.

У разных автомобильных компаний разные сильные стороны. Кто-то делает отличные моторы, кто-то лучше всех настраивает ходовую часть, а чьи-то машины славятся надежностью. Что можно сказать в этом плане про Geely? Она явно преуспела в... покупке других компаний.

Приобретение «китайцами» в 2010 году 100% акций Volvo Cars у Ford Motor стало поворотной точкой для бренда, а уже в 2012-м между производителями был подписан меморандум о передаче технологий. Собственно, именно шведские технологии и лежат в основе всех моделей Geely новой волны, но особенно ярко это проявляется именно в Geely Tugella.

Начнем с того, что за дизайн модели отвечал Питер Хорбери, который работал и в «Форде»,

## Не такой, как все... «Китайцы»

и в «Вольво». Он также участвовал в разработке и предыдущих моделей концерна, которые всегда соответствовали современным тенденциям и были лишены оттенка крикливой

«азиатчины», которой все еще грешат некоторые даже весьма известные китайские производители. Возможно, у многих были сомнения по поводу рестайлинга, поскольку зачастую небольшие локальные изменения в дизайне могут испортить общую стилистику автомобиля. В данном случае Tugella ничем не рисковала: обновление в России было исключительно формальным.

По сути, обновленный купе-кроссовер всего лишь получил внешность от Geely Xingyue S –





«спортивной» версии Tugella для рынка Китая. Для тех, кто не видит особой разницы, напомним, что изменилось: рестайлинговый автомобиль получил по-иному оформленную радиаторную решетку, черную накладку на переднем бампере и четыре патрубка выхлопной системы вместо двух. Столь аккуратный фейслифтинг в данном случае — скорее плюс, поскольку и до этого автомобиль выглядел вполне симпатично.

Внутри Geely Tugella во многом повторяет стилистику Atlas Pro.

*В аналоговом исполнении — только кнопки, отвечающие за климатическую систему; даже управление подогревом сидений «заши-то» в дисплей*

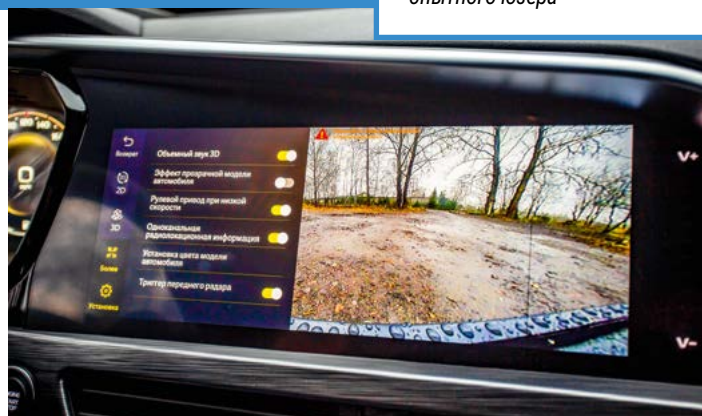


Управление практически всеми бортовыми системами и основными функциями возложено на сенсорный дисплей диагональю 12,3 дюйма. Управлять, кстати, есть чем: китайские автомобили традиционно предлагают весьма широкие возможности для персонализации. В данном случае к услугам водителя отнюдь не только электрорегулировки сиденья по 12 направлениям с функцией памяти — есть и ряд более «глубоких» персональных настроек. К примеру, на проекционный дисплей можно вывести сразу несколько комбинаций приборов, возможно также отключение или включение различных систем оповещения; кроме того, можно выбрать тему для цифровой приборной панели.

За звук в салоне отвечает аудиосистема Bose с 12 динамиками и сабвуфером мощностью 300 Вт; музыку можно слушать с телефона с помощью протокола связи Easy Connection, который позволяет вывести на экран картинку со смартфона. Есть также функция беспроводной зарядки смартфона — правда, соответствующая площадка расположена почему-то в «подвале» под центральным тоннелем, хотя непосредственно на нем есть место, идеально подходящее для такого типа зарядки.

Пассажирам сзади в Geely уделили не так много внимания.

*Система кругового обзора исполнена на очень хорошем уровне, разрешение картинки с камер вопросов не вызывает, но количество настроек заставит напрячься даже опытного юзера*





«Купе-кроссовер» – форм-фактор, безусловно, красивый, но за все приходится платить. В данном случае расплачиваться будут пассажиры ростом выше среднего, которым явно маловато места для ног, да и над головой запаса почти нет. И панорамная крыша с эффектной черной обивкой потолка вряд ли подсластит эту горькую пилюлю. Сиденья сзади – мягкие и удобные, но они не регулируются. Зато есть собственные дефлекторы обдува и двузонный подогрев, а также разъемы для зарядки гаджетов – как обычные USB, так и Type-C.

Багажник – наверное, самое спорное, что есть в этом автомобиле. С одной стороны, мечтать



о вместительном грузовом отсеке в купе-кроссовере несколько глупо. С другой – мы уже привыкли, что китайцы традиционно жертвуют объемом багажника ради простора на втором ряду сидений. Но в «Тугелле», как мы уже выяснили, места сзади впритык. И если учесть, что в комплектацию машины входит не полноразмерная запаска, а «докатка», складывается впечатление, что

*Компактные размеры багажника компенсируются наличием крючков, сеточек, мягкой отделкой, защитными алюминиевыми накладками и органайзером в подполье рядом с «докаткой»*



китайцы явно потеряли где-то ряд драгоценных кубических сантиметров: 326 литров под полку и 446 литров без нее – далеко не предел для машины подобных габаритов! Да и погрузочная высота великовата.

А что же по технической части? Здесь вновь вспомина-

ется скандинавское прошлое и настоящее Geely. Tugella построена на шведской платформе – такой же, как у Volvo XC40. Под капотом все по традиции укрыто пластиковой защитой, а уже под ней разместился также хорошо знакомый продукт шведской инженерной школы. Это 4-цилиндровый модульный турбомотор Volvo с алюминиевым блоком и непосредственным впрыском, развивающий мощность 238 л.с. и 350 Нм крутящего момента. Двигатель работает в паре с классическим 8-ступенчатым «автоматом» компании Aisin.

За подключение полного привода отвечает электрогидравлическая муфта Haldex на задней оси.

Именно в моторе и его тандеме с коробкой и крутятся главные козыри обновленной Gelly Tugella. По крайней мере, если говорить о китайских конкурентах (а какие

#### ХАРАКТЕРИСТИКИ Geely Tugella

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4605 x 1878 x 1643
Снаряженная масса, кг	1815
Объем багажника, л	326
Клиренс, мм	204
Двигатель	
Тип	Бензиновый, турбо, R4
Объем, куб. см	1969
Мощность, л.с. при об/мин	238/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	350/1800–4500
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	210
Средний расход топлива, л	8,1



еще остались?), причем вне зависимости от класса. Дело в том, что сейчас на рынке присутствуют и более мощные машины из Поднебесной — хотя бы по количеству «лошадей». Но даже премиальный (по мнению Chery) Exeed VX с 249 л.с. разменивает вторую «сотню» только за 8,5 секунды. Tugella же разгоняется до 100 км/ч за... 6,9 секунды! Весьма неплохой результат для машины марки, которая каких-то десять лет назад предлагала россиянам ультрабюджетный седан Geely MK.

В заявленные цифры паспортного разгона мы верим безоговорочно: tandem шведского турбомотора и японской коробки весьма работает едва ли не идеально, никаких провалов в тяге при переключении передач

нет: во время разгона видишь только смену цифр на дисплее приборной панели. Шведская «тележка», в свою очередь, не дала ни одного повода усомниться в способностях машины держать траекторию даже при весьма резких маневрах.

Что удивительно, при таких способностях машины к активной езде нельзя сказать, что баланс кроссовера увели в сторону управляемости в ущерб комфорту и энергоемкости подвески. «Тугелла» легко проглатывает мелкие неровности, а крупные стыки и выбоины не доставляют какого-либо критического неудобства. «Лежачие полицейские» — тоже не проблема для купе-кроссовера.

А вот для того, чтобы задуматься даже о легком бездо-



рожье, с Geely Tugella придется снять отличные покрышки Goodyear Eagle F1. Так как отличные они только для асфальта. Въехать на этих шинах на покрытый мокрой осенней листвою холмик — уже успех, размытая же дождем грунтовка может превратиться в непреодолимую преграду. Хотя теоретически у кроссовера весьма неплохие возможности: все-таки клиренс 204 мм и Haldex на задней оси в купе с продвинутой электроникой в режиме «Бездорожье» вряд ли сделают «Тугеллу» хуже большинства конкурентов на легком «офф-роуде».

### Каков итог?

Большинство «китайцев» оставляет о себе, как правило, двойное впечатление: удовольствие от обладания весьма технологичной машиной смазывается сомнительными ездовыми характеристиками. Tugella в этом

смысле вряд ли разочарует своего владельца: полностью реализовав возможности шведской платформы и создав красивый и опционально насыщенный автомобиль, в Geely наконец-то предложили россиянам удачный баланс основных потребительских качеств. Ну а легкие огрехи по части грузопассажирских возможностей вполне объяснимы спецификой форм-фактора: вряд ли кто-то покупает купе-кроссовер для того, чтобы возить на дачу рассаду.

По-настоящему сожалеть можно лишь об одном: при нынешних ценах на новые машины оценить все преимущества Geely Tugella смогут лишь весьма и весьма не бедные россияне!..



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

### Оценки Geely Tugella

Оценки	Geely Tugella	
<b>ИНТЕРЬЕР</b>	<b>7,86</b>	К управлению практически всеми функциями через дисплей придется привыкать. Зато материалы отделки — на весьма высоком уровне.
Обзор	8	
Эргономика	8	
Качество материалов	9	
Простор	7	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	7	
<b>ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>	<b>8,4</b>	«Китайцев» с такой динамикой в России до сих пор не было. При этом кроссовер еще и вполне комфортно едет по разбитым грунтовкам!..
Динамика	9	
Управляемость	9	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	8	
<b>КОМФОРТ</b>	<b>9,33</b>	К шумоизоляции практически не придраться, а опциональный состав близок к «премиуму».
Акустический	9	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	10	
<b>ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА</b>	<b>8,53</b>	

Стоимость на момент подготовки материала

Geely Tugella  
4 299 990 ₽



## LUZAR представил новые водяные насосы для иномарок

Ассортимент бренда LUZAR расширился за счет новых водяных насосов для Haval F7, Toyota Land Cruiser Prado, Volkswagen Tiguan и других популярных иномарок.

В зависимости от назначения фирменные насосы могут отличаться как конструкцией двухрядного подшипника (шариковый либо комбинированный), так и материалом крыльчатки (пластик, алюминий или листовая сталь), уточняет пресс-служба бренда.

Один из новых водяных насосов (арт. LWP 0901; 10 060 рублей) предназначен для машин с мотором 1.3 Turbo разработки концерна Daimler и альянса Renault-Nissan-Mitsubishi: Renault Arkana/Duster/Kaptur, Nissan Qashqai/X-Trail и базовых версий современных переднеприводных Mercedes-Benz.

Два водяных насоса адресованы «китайцам»: Cherry Tiggo T11 и Tiggo 3 (арт. LWP 3010; 4490 рублей), а также Haval F7/F7x и F9 с 2,0-литровым турбомотором (арт. LWP 3014; 4550 рублей).

Ассортимент водяных насосов для японских автомобилей пополнили запчасти для Mitsubishi Pajero Sport и Outlander III с 3,0-литровым «атмосферником» 6B31 (арт. LWP 1103; 5790 рублей) и Toyota Land Cruiser Prado, Fortuner и Hilux с турбодизелем 2.8 (арт. LWP 1952; 9020 рублей). Еще один насос (арт. LWP 1496; 2145 рублей) бренд предлагает для обслуживания Nissan Micra и Note с моторами объемом 1,0–1,4 литра.

Аналогичная запчасть (арт. LWP 1839; 5140 рублей) предназначена для широкого перечня автомобилей концерна Volkswagen с двигателями серии EA288 (1.6 TDI и 2.0 TDI). Новый водяной насос LUZAR (арт. LWP 2644; 4160 рублей) стал доступен и владельцам BMW первой (E81) и третьей (E90) серий с бензиновыми «атмосферниками» объемом 1,6–2,0 литра.

Завершает список водяной насос LUZAR (арт. LWP 1012; 8720 рублей) для автомобилей с двигателем Ford 2.2D, в том числе Land Rover Defender ■



## BIG Filter изменил конструкцию воздушного фильтра для Hyundai Starex

Отныне фильтр для корейского минивэна поставляется в пластиковом корпусе, как и оригинальная деталь.

Как сообщают представители компании, начиная с июня 2022 года фильтр GB-9996 поставляется в пластиковом корпусе, что соответствует конструкции оригинального фильтра Mobis 97617-4N000. Высота фильтра составляет 20 мм, длина – 202 мм, ширина – 120 мм.

Фильтр предназначен для минивэнов Hyundai H-1, H-1 Starex, H200 (версия для рынка Нидерландов), i800 (для Великобритании), iLoad (для Австралии) и Satellite (для Франции). Воздушные фильтры GB-9996 доступны в коробке по 2 шт.

Для вышеперечисленных моделей Hyundai бренд также предлагает воздушный фильтр GB-9996/C упрощенной конструкции – без торцевых планок ■

## TMI Tatsumi дебютировал в сегменте свечей зажигания

Бренд TMI Tatsumi выпустил на российский рынок полсотни артикулов свечей зажигания.

В фирменном ассортименте TMI Tatsumi представлены как стандартные, так и V-образные, иридиевые, иридиевые/платиновые и многоэлектродные свечи зажигания.

Заявлено, что электрод из иридиевого сплава устойчив к искровой эрозии, благодаря чему срок службы у таких свечей выше. Дополнительно увеличить ресурс запчасти помогает использование нескольких боковых электродов.

Платиновая пластина на электроде иридиевых и платиновых свечей позволяет уменьшить нагрузку на катушку зажигания и обеспечить оптимальное сгорание топливовоздушной смеси, заявляют представители TMI Tatsumi. Для снижения искрового напряжения и улучшения воспламеняемости в конструкции свечей применяется технология V-образной канавки ■



Амортизаторы  
**TRIALLI**



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ

# ДЕТАЛИ

ИМЕЮТ  
ЗНАЧЕНИЕ



средний ресурс

**3 000 000**

циклов сжатия/отбоя  
(~10 лет эксплуатации)



Эксплуатация в любых  
климатических условиях  
от -30 до +40.



Срок службы свыше  
100 000 км.



Расширенная гарантия  
до 2 лет или 60 000 км.



TRIALLI.RU

## StartVOLT расширил ассортимент компонентов стартера

**Бренд StartVOLT выпустил на российский рынок новые генераторы, стартеры, щеточные узлы, приводы стартера и тягивающие реле.**

С расширением ассортимента для заказа со склада стал доступен генератор для Renault Arkana и Duster второго поколения (арт. LG 0935; 27 720 рублей), сообщают представители бренда.

Для Hyundai ix55 2009 м. г. и Santa Fe 2018 м. г. бренд теперь выпускает стартеры (арт. LSt 0801; 10 040 рублей), щеточные узлы (арт. VBS0808; 645 рублей) и приводы стартера (арт. VCS0808; 940 рублей).

Владельцам Hyundai Santa Fe 2012 м. г. и Kia Sorento 2014 м. г. стали доступны фирменные стартеры (арт. LSt 0835; 8090 рублей), а Hyundai ix35 и Sonata – реле стартера (арт. VSR0808; 1555 рублей). Для вэна Fiat Ducato StartVOLT выпускает стартеры (арт. LSt 1622; 7880 рублей) и щеточные узлы (арт. VBS1622; 630 рублей).

Для обслуживания Mazda6 первого поколения бренд теперь предлагает стартеры (арт. LSt 2509; 7220 рублей) и бендиксы (арт. VCS2509; 810 рублей). Новые стартеры также стали доступны для Mazda 323/Demio (арт. LSt 2514; 6630 рублей).

Наконец, китайским пикапам Great Wall Deer и внедорожникам Safe адресованы новые стартеры (арт. LSt 2715; 6050 рублей), щеточные узлы (арт. VBS2715; 730 рублей) и тягивающие реле (арт. VSR3001; 1755) ■



## Jiķi выпустил новые детали ходовой части

**Бренд Jiķi объявил о расширении фирменной линейки автозапчастей за счет новых деталей ходовой части для популярных в России иномарок.**

Как сообщает пресс-служба бренда, текущее обновление затронуло запчасти для японских, европейских и корейских автомобилей.

В частности, в продажу поступили сайлентблоки передних рычагов для Infiniti Q70 (артикул BH22277).

Такого же рода детали (с артикулом BH31068H) стали доступны для Mercedes-Benz E200 (W210) и BMW 3 Series E90 (арт. BH32023H).

В Jiķi расширили и линейку рулевых тяг – новые детали адресованы владельцам Kia Sportage (арт. ER13017), Toyota Alphard (арт. ER21016) и Nissan Skyline V35 (арт. ER22003).

Владельцам Honda Stream стали доступны новые наконечники рулевых тяг марки Jiķi с артикулами ET28001L и ET28001R ■



## Febest обновил линейку деталей рулевого управления

**Новинки предназначены для обслуживания Renault Duster, Kia Optima и других популярных в России иномарок.**

Как сообщает пресс-служба бренда, в фирменном каталоге появились новые наконечники рулевой тяги – левый (арт. 0221-D10LH) и правый (арт. 0221-D10RH) для трех моделей альянса Renault-Nissan – это выпускавшиеся московским заводом Renault кроссоверы Duster и Kaptur, а также Nissan Terrano.

Также фирменный ассортимент дополнили передние тяги стабилизатора (левая – арт. 1223-SONFL; правая – 1223-SONFR) для корейских седанов Hyundai Grandeur, Sonata и Kia Optima (в том числе для гибридной версии, продающейся на внутреннем рынке).

Еще одна новинка – передние рычаги (левый – арт. 0524-KELH; правый – арт. 0524-KERH) для Mazda6 (поколений GH и GJ, в том числе универсала) и кроссовера CX-5 первого поколения.

Наконец, родственным моделям Toyota – внедорожнику Fortuner и пикапу Hilux – предназначен фирменный рулевой наконечник Febest (арт. 0121-HIL) ■



## НК представил биметаллические тормозные диски для BMW

**Новинки предназначены для широкого перечня моделей баварской марки E- и F-поколений.**

Как сообщают представители бренда, сейчас в ассортименте представлены 12 артикулов биметаллических тормозных дисков для BMW. Два артикула – для передней и задней оси – предназначены для обслуживания BMW первой, второй (речь идет о купе F22), третьей и четвертой серий.

Передние и задние тормозные диски бренд также предлагает для пятой (седаны E60 и универсалы E61) и шестой серий (купе E63 и кабриолеты E64). Кроме того, фирменные диски NK стали доступны владельцам более поздних моделей BMW: 5 Series (F10), 6 Series (F12) и 7 Series (F01).

В фирменный ассортимент также вошли биметаллические тормозные диски для кроссоверов X5 поколений E70 и F15 и X6 поколений E71 и F16, в том числе «заряженных» версий F85 и F86.

Заявлено, что размеры, материалы и заклепки фирменных тормозных дисков идентичны оригинальным деталям. Для изготовления запчасти применяется чугун GG15, деталь обработана антикоррозионным покрытием.

На все тормозные диски NK действует гарантия пять лет с момента покупки ■



# JKIU

**ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО  
ДЛЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ**



WWW.JIKIU.RU



## САЗ начал выпускать амортизаторы для Renault Logan

ООО «САЗ Комплект» освоило производство газонаполненных передних стоек и задних амортизаторов для Lada Largus, Renault Logan и Sandero.

Как сообщают представители предприятия, входящего в подконтрольную КАМАЗу Группу ОАТ, «на этапе проектирования и лабораторных испытаний изделий учитывались специфические требования автопроизводителей, а также отзывы и ожидания автовладельцев».

Комплектации клапанных систем подбирались и испытывались на спецполигоне «САЗ Комплект». Заявлено, что задачей работ было добиться «лучшего баланса основных ходовых характеристик автомобиля, включая комфорт и управляемость».

Новые амортизаторы сертифицированы согласно требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств ТР ТС 018, уточняют в «САЗ Комплекте».

«Высокое качество продукции обеспечивается и подтверждается длительными стендовыми и дорожными испытаниями, применением проверенных конструктивных решений со 100%-м контролем параметров безопасности и надежности, а также многолетним опытом сотрудничества и поставкой продукции ведущим российским автосборочным предприятиям. Это обеспечивает стабильную работоспособность и увеличенный ресурс амортизаторов при эксплуатации в различных климатических условиях с широким температурным диапазоном», — уточняет пресс-служба предприятия ■



## Zekert выпустил новые ролики ГРМ

135 новых артикулов предназначены для обслуживания популярных в России автомобилей азиатских и американских марок.

Среди самых востребованных новинок представители Zekert упоминают ролики для Kia Ceed первого и второго поколений и Cerato третьего и четвертого поколений, а также паркетника Seltos и кроссовера Sportage четвертой генерации.

Zekert также начал выпускать ролики ГРМ для Ford Fiesta (VI и VII поколений) Focus (II и III поколений), Focus C-Max, Galaxy (II поколения), Mondeo (III, IV и V поколений), S-Max, Transit (VII поколения) и Transit Connect (II поколения). Ассортимент роликов ГРМ также расширили запчасти для Chevrolet Aveo (Т300), Captiva (С100 и С140), Cruze (J300, J308 и J305), Tahoe (В2W) и Trailblazer (31UX).

В перечень новинок также вошли ролики для Nissan Qashqai (J10, NJ10 и JJ10E), X-Trail (Т31), Terrano (D10), Juke (F15) и Pathfinder (R51). Номенклатура запчастей для Opel пополнилась роликами ГРМ для Astra (поколений G и J), Corsa D, Insignia A, Meriva, Mokka и Vectra C.

Представители Zekert рекомендуют следить за исправностью роликов натяжителя, так как они напрямую влияют на работу и ресурс приводного ремня ■

## У Trialli появились новые комплекты сцепления для «китайцев»

Четыре новых артикула предназначены для сохранившихся на наших дорогах Chery, Great Wall и Lifan с механическими трансмиссиями.

Как сообщает пресс-служба бренда, один из новых комплектов сцепления (арт. FR2708) предназначен для обслуживания седанов Chery Bonus (A13) и хэтчбеков Very (A13). Разумеется, фирменная запчасть подойдет и версиям для рынка Китая – Chery Fulwin Hatchback и Fulwin Saloon. Розничная цена – 7180 рублей.

Фирменный ассортимент пополнился комплектом сцепления для моделей Lifan с атмосферным двигателем 1.8 (арт. FR2712). Это седан Solano (620) первого и второго поколений, а также компактный кроссовер Х60. Стоимость – 12 380 рублей.

Еще один комплект сцепления (арт. FR2710) Trialli выпускает для пикапов Great Wall Deer и внедорожников Safe ранних версий с механической раздаточной коробкой, которые производились только в Китае.

Впрочем, есть версия и для Great Wall с турбодизелем 2.2 и электронной «раздаткой»: Deer, Safe F1, Sailor и Wingle 3 (арт. FR2720). Рекомендованная цена запчастей одинакова и составляет 7500 рублей ■





**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**

# ИЗУЧАЕМ Renault Logan первого поколения



Роман Зубко

Принято считать, что 10–12-летних автомобилей в более или менее приемлемом состоянии, побывавших при этом в руках одного-двух владельцев, на рынке практически не бывает. Или же их настолько мало, что за ними нужно чуть ли не охотиться и быть готовым ехать в другой регион. И в любом случае проще купить такую машину по знакомству через так называемое сарафанное радио. Журнал «Движок» увидел живую и изучил именно такой автомобиль, пообщался с его владельцем и механиками, к которым он приехал на диагностику, и составил примерную калькуляцию расходов на ремонт машины.

Владелец Renault Logan I поколения (2010 года выпуска) обратился в техцентр наших партнеров — УК «Карвиль» — с жалобой на работу термосистемы. Автомобиль эксплуатируется в Рязанской области и проехал по нашим дорогам (в основном автотрассам регионального и федерального значения) 230 тыс. км. За это время хозяин машины поменял приводные

Сколько  
стоит ремонт  
популярного  
бюджетника

валы с обеих сторон (через 10 лет эксплуатации), генератор (родной отработал 11 лет), стартер, передние суппорты и ступицы, задний тормозной цилиндр, термостат, глушитель.

Главным симптомом неисправности системы термоменеджмента, с которым автовладелец обратился в сервис, была течь в системе подачи охлаждающей жидкости. Выяснилось, что неисправна была помпа, трубка в системе охлаждения сгнила из-за коррозии, кроме того, крепление радиатора в нижней его части оказалось повреждено — скорее всего, в результате контакта

с бордюрным камнем или другим подобным препятствием.

Сцепление на машине всё еще было родным и, судя по состоянию диска, могло бы работать и дальше, однако выжимной подшипник уже был изношен, вследствие чего начался износ корзины сцепления (см. фото). С двигателем, по словам владельца, проблем за 12 лет не возникало, однако, сняв его с машины, мастера обнаружили трещины на выпускном коллекторе — элемент, таким образом, подлежал замене.

Кузов «Логана», пробежавшего 230 тыс. км по российским дорогам, в целом оказался практически в идеальном состоянии — за исключением тех точек, где краска повреждается чаще всего, например в местах наиболее частой установки домкрата или в нижней части дверей (очаги коррозии появились вокруг отверстий, через которые сливается вода).

Все регламентные работы владелец автомобиля, по его словам, проходил вовремя, на расходных материалах и запчастях не экономил. С запчастями для «Логана» до нынешнего кризиса проблем не было не только в обеих столицах, но и в регионах.

Однако сегодня, как выяснил «Движок», с некоторыми оригинальными деталями не только на Logan, но и на другие модели Renault периодически наблюдаются проблемы. В частности, владельцы кроссоверов Kaptur, ремонтировавшие не так давно по гарантии механическую коробку передач, жаловались на перебои в поставках подшипников. Кроме того, есть проблемы с оригинальным моторным маслом. Так, по словам владельца исследованной нами машины, масло вязкостью 5W-40 есть «чуть ли не в каждом магазине»,

тогда как масло 5W-30, рекомендованное для Logan I с 8-клапанным мотором 1.6, «приходится искать».

Таким образом, владельцу изученного нами «Логана», чтобы машина вновь оказалась на ходу, пришлось поменять радиатор, помпу, трубку системы охлаждения, антифриз, сцепление, выпускной коллектор. Сколько стоили на момент подготовки материала указанные запчасти «в оригинале» и в виде аналогов, можно узнать в приведенной нами таблице: цены мы узнавали на популярных в России специализированных онлайн-площадках.

## Каков итог?

Renault Logan I поколения, безусловно, подтверждает свое реноме надежного и неприхотливого автомобиля! Даже в российских климатических и дорожных условиях франко-румынский седан в состоянии без особых проблем пробежать без малого четверть миллиона километров без серьезного ремонта. Главное — следовать рекомендациям производителя по части периодичности ТО и не экономить на расходных материалах.

Еще один вывод, который мы сделали по итогам общения с владельцем исследованной нами машины, — что к объявлениям вроде «Renault Logan, 2010 г. в., один владелец, пробег 250 тыс. км» не стоит сразу относиться как к попытке пустить пыль в глаза. Такие машины есть, хотя в продаже их и немного. Если найдете такую и выяснится, что владелец за ней следил, — берите смело: «Логан» явно послужит верой и правдой не только тому, кто купил его первым!..



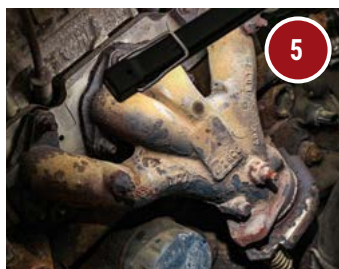
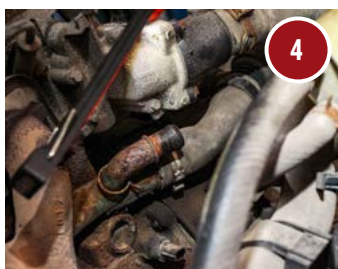
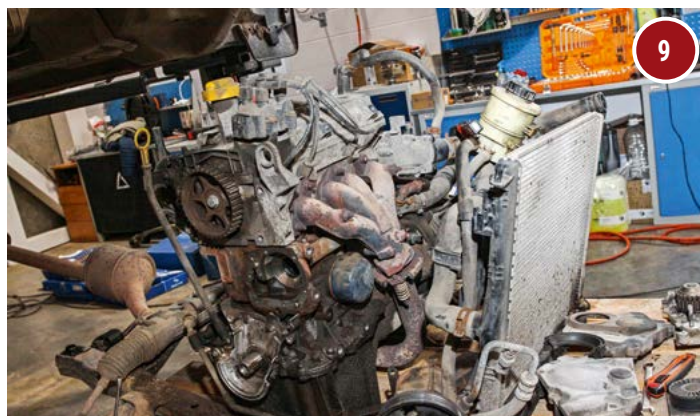
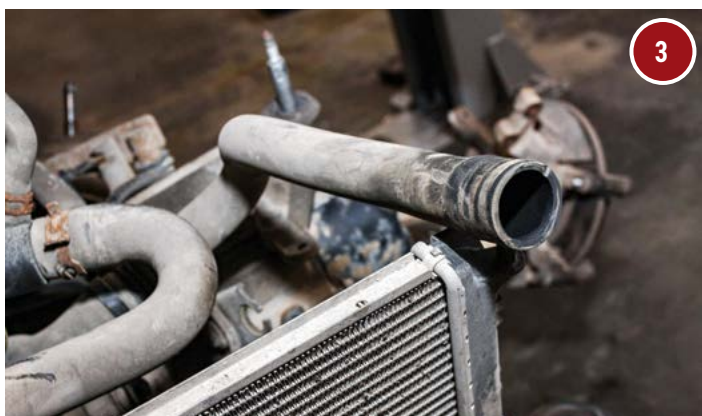
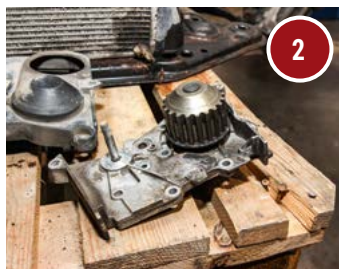
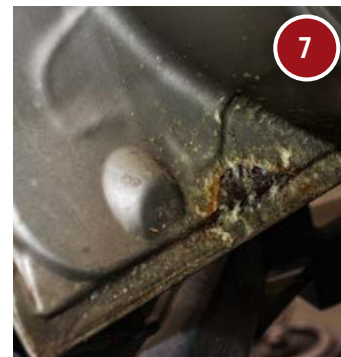
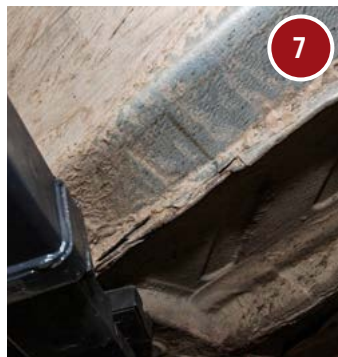
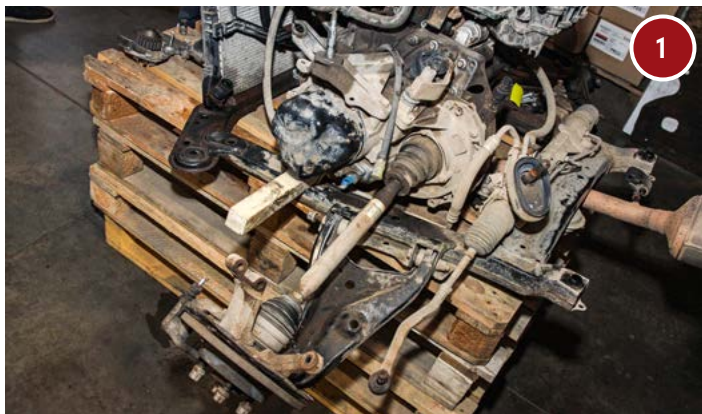
Благодарим технических специалистов УК «Карвиль» за помощь в подготовке материала.

## Стоимость некоторых запасных частей для Renault Logan I

Наименование	Стоимость в оригинале*, руб.	Стоимость аналогов*, руб.
Радиатор	8000	4700–5300
Трубка системы охлаждения	5800	около 1400
Помпа	5500	около 2700
Антифриз	н. д.	900
Сцепление	14 800	5300–7900
Выпускной коллектор	6800	от 5200

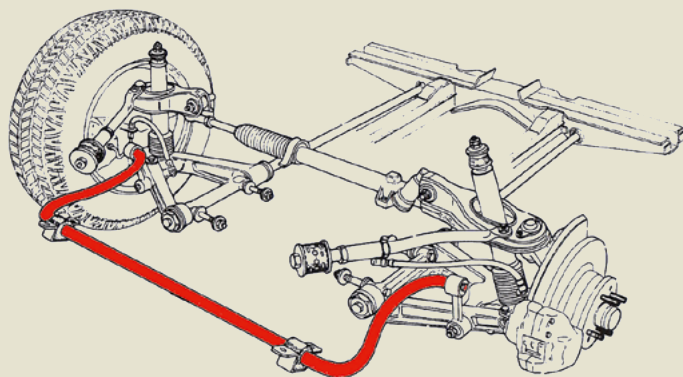
\* Ориентировочно на момент подготовки материала.





- 1 Приводные валы и ступицы с обеих сторон были заменены после 10 лет эксплуатации автомобиля
- 2 Помпу механики приговорили к замене: до 230 тыс. км работала родная
- 3 Шланги системы охлаждения, по мнению мастеров, еще ходят
- 4 Трубка системы охлаждения, активно забрасываемая грязью и дорожными реагентами, сгнила
- 5 На выпускном коллекторе образовались трещины – узел требует замены
- 6 Сцепление на машине было родным, диск мог бы послужить еще, однако изношенный выжимной подшипник уже начал повреждать корзину сцепления
- 7 Очаги коррозии появились лишь там, где были физические повреждения, либо на внутренней стороне дверей – вокруг отверстий, через которые сливается вода
- 8 Крепление радиатора в нижней части было повреждено – скорее всего, в результате удара о бордюрный камень или другое подобное препятствие
- 9 Двигатель 1.6 8v владельцу машины проблем не доставлял; кроме того, этот мотор тяговит и экономичен

# Стабилизаторы поперечной устойчивости



Dvizhok.su

«Тяга стабилизатора», «стойка стабилизатора», «косточки», «линки» (от англ. link) – как только ни называют этот узел рядовые автомобилисты и бывалые сервисмены! Стабилизатор поперечной устойчивости в целом простая, но важная деталь подвески, применение которой весьма благотворно влияет на ходовые качества автомобиля – особенно на его управляемость. «Движок» выяснил у специалистов бренда NK, как работает этот узел, какие ошибки чаще всего допускают механики при его установке и как давно его применяют на серийных автомобилях.

Первый патент на стабилизатор поперечной устойчивости

был выдан канадскому изобретателю Стивену Коулману из Фредериктона (Нью-Брансуик, Канада) в апреле 1919 года. До Второй мировой войны широкого применения его изобретение не полу-

чило: распространенные тогда автомобили рамной конструкции с подвеской на жестких неразрезных мостах не нуждались в стабилизаторах. Однако появление независимой подвески

Функции, история применения, особенности установки





заставило взглянуть на конструкцию Коулмана по-новому.

### Как устроен стабилизатор

Стабилизатор представляет собой упругий элемент подвески, который обычно имеет П-образную форму и работает на скручивание как торсион.

Обычный стабилизатор — это:

- 1) собственно стабилизатор, который изготавливается из стали, предназначенной для пружин;
- 2) тяги, изготавливаемые из разных материалов: «тело» может быть из стали, алюминия или композитных материалов, шаровые соединения могут сочетать в себе сталь, пластик, резину, а также смазку;
- 3) втулки и крепления.

Стабилизатор устанавливается на подрамник (прикрепленный к кузову автомобиля) или раму посредством втулок и креплений.

Свободные стороны напрямую или через тяги крепятся к элементам подвески (стойке амортизатора, рычагам, поворотному кулаку).

Тяги, работая совместно со стабилизатором, ограничивают ход подвески. Именно поэтому те из владельцев внедорожников, кто профессионально занимается ездой по пересеченной местности, снимают стабилизаторы со своих машин. Были на рынке и автомобили с функцией отключения стабилизатора поперечной устойчивости (например, Nissan Patrol GR). В современных премиальных и спортивных автомобилях устанавливаются электронно-управляемые стабилизаторы, которые в зависимости от выбранного режима езды меняют необходимое усилие демпфирования и, по сути, заменяют стабилизаторы.

### Как работает стабилизатор

Когда машина входит в поворот, внешние по отношению к его центру колеса испытывают большую нагрузку, утопая в арке, как если бы одно колесо наехало на кочку. Пружина и амортизатор сжимаются, часть стабилизатора тянется за ними. В это же время противоположная его часть вместе с пружиной и амортизатором отдалается от арки в вертикальной плоскости. Стабилизатор в этот момент скручивается и стремится вернуться в исходное положение, выравнивая при этом подвеску и кузов автомобиля.

Тяги в данном элементе испытывают колоссальные нагрузки, которые оказывают на них и пружинные, и непружинные массы автомобиля

вместе с нагрузками при повороте или проезде неровностей. В последнем случае стабилизатор вместе с пружиной прижимает колесо автомобиля к дорожному покрытию.

### Как определить неисправность тяги

В случае если стойка стабилизатора выработала свой ресурс, сигнализирует об этом, как правило, легкий стук в подвеске при проезде небольших неровностей. Проверить узел можно на подъемнике, используя гидравлическую стойку и делая упор на подвеску. Ухватившись за тягу, нужно покачать вверх и вниз.

Второй вариант точнее и применяется чаще. Доберитесь до стойки, когда автомобиль стоит на твердой поверхности; один человек поперечно раскачивает автомобиль, второй, прикасаясь к стойке, диагностирует ее целостность.

### Две основные ошибки при установке

**Первая ошибка** — затягивание гаек без динамометрического ключа или пневмопистолетом: происходит вытягивание резьбы, а при использовании пневмопистолета — еще и прокрутка шарнира при нагрузке, на которую он не рассчитан.

**Вторая ошибка.** На некоторых автомобилях, например Hyundai Getz, тяги должны устанавливаться на определенную сторону. Важно обращать на это внимание, иначе некорректная установка приведет к тому, что шарнир тяги попросту вырвет из посадочного места.

Конструкцией современных автомобилей с гидроподвеской, электронно-управляемыми амортизаторами и т. д. могут быть вообще не предусмотрены стабилизаторы поперечной устойчивости. Но такие машины на рынке — в меньшинстве.



*Благодарим технических специалистов компании SBS Automotive (бренд NK) за помощь в подготовке материала.*



# Российский рынок грузовиков

## в октябре упал на 21%



**Пока КАМАЗ вынужден торговать моделями из 90-х, более технологичные сегменты осваивают бренды из КНР.**

За октябрь 2022 года на территории РФ было продано 7026 грузовых автомобилей, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на данные АО «ППК». По сравнению с октябрём прошлого года российский рынок грузовиков сократился на 21,2%, а относительно нынешнего сентября продажи упали на 3%.

Лидерство на рынке сохраняет КАМАЗ с 2528 проданными грузовиками, но в сравнении с прошлым годом показатели челнинского автогиганта упали на 15,3%. Второе место по итогам октября занял Shacman/Shaanxi с 890 машинами (рост в 2,1 раза), третьим стал Sitrac (736 ед.). FAW, чьи продажи в России за год выросли в 3,8 раза, в октябре поднялся на четвертое место в списке бестселлеров (638 ед.). Замкнул пятерку лидеров ГАЗ, показатели которого снизились почти вдвое (386 ед., -49,5%). Доля других марок на российском рынке грузовиков в октябре не превысила 5%.

Заслуженный КАМАЗ-43118 продолжает возглавлять список самых популярных моделей (819 ед.): в условиях дефицита западных компонентов классическое семейство КЗ остается для челнинского предприятия приоритетным направлением. Однако седельный тягач Sitrac C7H с лицензионной кабиной MAN и соответствующей начинкой отстал от КАМАЗа несильно: 736 ед. На третьем месте КАМАЗ-65115 (646 ед.), а дальше снова «китайцы» – самосвалы FAW CA3310 (557 ед.) и Shacman/Shaanxi SX3258 (329 ед.).

По итогам первых 10 месяцев 2022 года в России был зарегистрирован 65 691 новый грузовый автомобиль. Это на 19,4% меньше, чем за аналогичный период прошлого года ■

## МАЗ намерен построить новый автобусный завод

**Крупнейшему автопроизводителю Белоруссии не хватает действующих производственных мощностей.**

По словам главного конструктора ОАО «МАЗ» Александра Мышко, сейчас минскому предприятию непросто выполнять необходимый объем заказов. За последние 30 лет объемы производства выросли трехкратно – с 500 до 1500 автобусов ежегодно, из-за чего приходится работать в две смены и в выходные.

«Чтобы в три раза увеличить объем выпуска, пришлось задействовать ряд производственных площадок внутри завода. Логистика по перемещению всех узлов и агрегатов довольно сложная. Поэтому было решено строить завод полного цикла – начиная с заготовки металла и заканчивая испытаниями техники», – приводит слова А. Мышко издание «Беларусь Сегодня».

Площадь нового завода составит 65 тыс. кв. м, 44 тыс. из которых будут задействованы непосредственно для производства автобусов. В рамках реализации проекта планируется снести старые цеха по производству прицепов.

Объем инвестиций в расширение производства не уточняется. Однако, по утверждению главного конструктора, согласование всех вопросов по финансированию близко к завершению, а проектные работы уже начались ■



## КАМАЗ намерен вернуть на конвейер семейство K5

**Штучные экземпляры флагманского семейства на «санкционноустойчивых» узлах в Набережных Челнах уже выпускают, а серийная сборка должна возобновиться в феврале.**

«В целом можно сказать, что КАМАЗ чувствует себя в этом году на удивление неплохо. Идем практически без снижения плана производства. Понятно, что немного изменили модельный ряд. Пока вынужденно делаем немного старые модели автомобилей семейства K3. Но с февраля у нас стартует выпуск санкционноустойчивых и импортозамещенных наших самых современных автомобилей семейства K5. Они снова начнут производиться в массовом исполнении – тысячами машин в месяц», – приводит слова главного конструктора инновационных автомобилей камского предприятия Сергея Назаренко издание «Бизнес Online».

Сейчас конвейер по сборке семейства K5 простаивает из-за дефицита западных комплектующих. Машина создавалась в сотрудничестве с концерном Daimler AG, который поставлял КАМАЗу задние ведущие мосты. Также замене на отечественные аналоги подлежат сцепление (Sachs), коробка передач (ZF), топливная система (Bosch) и ряд других компонентов – в первую очередь двигателя, который разрабатывался вместе с компанией Liebherr.



## В Смоленске создали мусоровоз на шасси JAC

**Смоленский завод КДМ построил новый мусоровоз на шасси JAC – прежде в качестве заготовки для модели CM 8 использовались платформы Isuzu и MAZa.**

Новый CM 8-04 представляет собой компактный мусоровоз с задней загрузкой на шасси JAC N120. Цифра в индексе модели обозначает объем бункера-накопителя (до 8 куб. м). Первые две модификации мусоровоза CM 8 были построены на шасси Isuzu и MAZ, но представители предприятия указывают, что за счет компактных габаритов (7520 x 2400 x 2910 мм; колесная база 3400 мм) JAC лучше приспособлен для работы в условиях плотной городской застройки.

Полная масса машины – 11 350 кг, снаряженная – 7900 кг. Регулируемый коэффициент прессования 1 : 7 позволяет вывозить отходы массой от 3,5 до 6,5 тонны. Один цикл прессования занимает 22 секунды.

Заявлено, что кузов изготовлен с использованием передовых зарубежных технологий, материалов и комплектующих, которые по качественным и эксплуатационным показателям превосходят отечественные аналоги. Загрузочное устройство мусоровоза изготовлено из стали Hardox.

Кабина с дополнительным пассажирским креслом, кондиционером и «печкой» оснащена пятью пультами управления и дисплеем, на который выводится картинка с камеры заднего вида. Мусоровоз оборудован системой автоматической регулировки оборотов двигателя, которая позволяет снизить уровень шума и экономит топливо ■



Ранее глава КАМАЗа Сергей Когогин сообщал, что сборка грузовиков K5 возобновилась еще в сентябре, но афишировать это событие на предприятии не хотели. По его словам, для перезапуска производства требовалось провести локализацию 232 наименований деталей. Компания ушла из традиционных цепочек поставок, переориентировавшись на внутренние возможности и найдя новых партнеров по поставкам, а также решила вопрос по продолжению экспорта грузовиков ■

## ZF вышел из СП с КАМАЗом

**Камский автозавод консолидировал акции совместного предприятия «ЦФ Кама».**

ПАО «КАМАЗ» консолидировало 100% долей совместного с немецким концерном ZF Friedrichshafen AG предприятия «ЦФ Кама», сообщает «Интерфакс» со ссылкой на данные ЕГРЮЛ. Прежде ZF принадлежал 51% акций в совместном предприятии по выпуску коробок передач. Остальными 49% владел КАМАЗ.

«Несмотря на принятое партнером решение, общество работает в плановом режиме и обеспечивает в полной мере потребности ПАО „КАМАЗ“, – прокомментировали сделку в телеграм-канале челнинского предприятия. Условия соглашения с ZF представители КАМАЗа не раскрывают.

ООО «ЦФ Кама» было зарегистрировано в Набережных Челнах в 2005 году. Совместное предприятие выпускало 9- и 16-ступенчатые механические коробки передач семейств Ecomid (9S1310 TO) и Ecosplit (16S1820 TO). Трансмиссии устанавливались соответственно на грузовики поколений K3 и K4.

Выкуп доли ZF в совместном предприятии «ЦФ Кама» не скажется на выпускаемой КАМАЗом продукции: 9-ступенчатые механические трансмиссии Ecomid, которыми оснащались машины семейства K3, сейчас заменены на 10-ступенчатые коробки КПП-154. При этом семейство K4, которое оснащалось 16-ступенчатыми коробками ZF Ecosplit, уже не вернется на конвейер из-за высокой доли импортных компонентов ■



## МАЗ отмечает 75-летие первых грузовиков марки



**В начале ноября 1947 года Минский автомобильный завод выпустил первые грузовики марки МАЗ.**

Как сообщает пресс-служба предприятия, первой моделью в производственной гамме завода был пятитонный самосвал МАЗ-205А, представлявший собой усовершенствованную версию автомобиля ЯАЗ-205.

Первые мазовские грузовики оснащались двигателем ЯАЗ-М204А мощностью 4654 куб. см и мощностью 120 л.с. с 5-ступенчатой коробкой передач. Максимальная скорость самосвалов составляла 60 км/ч, в комплектацию машин входил гидросилитель руля.

Грузовики «двухсотой» серии выпускались на минском заводе на протяжении почти двух десятков лет. Сегодня в его производственной линейке – пассажирский транспорт (автобусы, работающие как на дизельном, так и на газомоторном топливе, а также электробусы), автомобильные шасси, седельные тягачи, самосвалы, бортовые грузовики, лесовозы и другая коммерческая техника.

«Львиную долю продаж нашей техники занимают автомобильные шасси, они предназначены для установки различного коммунального и промышленного оборудования, – цитирует пресс-служба МАЗа заявление заместителя главного конструктора по автомобильной технике ОАО «МАЗ» Николая Лакотко. – Достаточно новое и инновационное направление нашего автомобильного завода – это разработка автомобилей с увеличенными осевыми нагрузками, которые успешно конкурируют с большегрузной карьерной техникой. Еще одно направление, которое мы развиваем, – это автомобили для эксплуатации по дорогам со сниженной осевой нагрузкой, которые достаточно популярны сейчас в Российской Федерации».

В руководстве завода основополагающей задачей называют расширение географии экспорта. Сегодня техника марки МАЗ представлена, в частности, в странах Юго-Восточной Азии, Африки, Латинской Америки; в ключевых регионах за пределами Республики Беларусь работают также совместные предприятия ■

## В Пермь прибыла новая партия автобусов НЕФАЗ

**Камский автозавод поставил в Пермь партию газомоторных автобусов НЕФАЗ-5299-40-57 в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».**

Общий объем поставки, как сообщает пресс-служба КАМАЗа, составит 64 единицы; осуществлена она будет в два этапа. На данный момент в распоряжение МУП «Пермгорэлектротранс» уже поступили 33 машины, еще 31 автобус будет поставлен перевозчику в течение ближайших месяцев.

Новый транспорт выйдет на линии в декабре нынешнего года: автобусы будут курсировать на маршрутах № 3 (микрорайон Нагорный – магазин «Речник») и № 10 (ПНИПУ – микрорайон Нагорный). Водители предприятия-перевозчика пройдут необходимую стажировку.

Модель НЕФАЗ-5299-40-57 представляет собой городской низкопольный автобус, разработанный с учетом современных требований к безопасности и комфорту пассажиров, отмечает компания-производитель. Кузов машины обшит панелями из композитных материалов, крыша выполнена из сэндвич-панели. В салоне предусмотрена широкая накопительная площадка, на поручнях размещены клавиши вызова водителя. Машины соответствуют требованиям государственной программы «Доступная среда». Общая пассажировместимость автобуса – 96 человек, мест для сидения – 29.

В Перми будут работать машины, оснащенные комплектом телематического оборудования: системой речевого информирования пассажиров, спутниковой навигации, видеонаблюдения, подсчета пассажиропотока; валидаторами для бесконтактной оплаты проезда, зарядными устройствами для мобильной техники, а также системой климат-контроля воздуха. В 2020 году КАМАЗ уже поставил 37 автобусов НЕФАЗ-5299-40-57, собранных на мощностях НЕФАЗа в Башкирии ■



## «Meusburger Новтрак» выпустил новый полуприцеп-зерновоз

**Модель SP-451 стала самым легким четырехосником расположенного в Великом Новгороде российско-немецкого предприятия.**

Главным преимуществом нового полуприцепа представители компании «Meusburger Новтрак» называют увеличенный с 45 до 49 куб. м объем кузова при сравнительно небольшой массе.

За счет использования высокопрочной стали инженерам удалось снизить собственный вес полуприцепа с 7,1 до 6,9 тонны.

Разработчики заявляют, что новая модель зерновоза позволит клиентам перевозить больше груза, чем ранее, не нарушая при этом требования весового контроля.

Прицеп оснащен четырьмя осями SAF Intra Disk. Две оси – подъемные, что дает возможность эффективнее распределять массу между колесами и увеличить тем самым грузоподъемность зерновоза. Для отслеживания уровня загрузки техники предусмотрены четыре манометра нагрузки на ось.

В фирменной линейке прицепов-зерновозов «Meusburger Новтрак» представлены еще шесть моделей с тремя либо четырьмя осями, рассчитанные на перевозку грузов массой до 43 тонн. При этом четырехосная модель SP-451 доступна и в качестве шторного полуприцепа снаряженной массой 8,8 тонны (максимальная масса – 38 тонн) ■



## Дизели Рассаг достигнуты амстердамским паромом

**«Маринизированная» версия Рассаг MX-11 поможет жителям столицы Нидерландов перебраться с одного берега реки Эй на другой.**

Моторостроительное подразделение DAF Components поставит два мотора Рассаг MX-11 экологического класса «Евро-6» столичному оператору муниципального транспорта GVB, сообщает пресс-служба DAF Trucks. Дизельные двигатели установят на паром IJveer 56, который переправляет пассажиров с одного на другой берег реки Эй. Если опыт признают успешным, судостроительная компания Talsma закажет у DAF еще шесть двигателей MX-11.

Рядный 6-цилиндровый 10,8-литровый мотор MX-11 дебютировал на тягачах DAF в 2013 году, однако перед установкой на паром его «маринизируют» силами местных компаний NPS Diesel и Vink Diesel. В частности, доработкам подвергнется система охлаждения, так как паром не может использовать для этих целей набегающий воздух.

Главными преимуществами использования «грузового» мотора в речных перевозках представители DAF называют низкий уровень шумов и вибраций, топливную экономичность и большие межсервисные интервалы: 2000 мото-часов вместо 500–600 у других двигателей.

Показатели вредных выбросов у Рассаг MX-11 значительно ниже максимально допустимых для речного транспорта, добавляют в DAF. Мотор также приспособлен для использования биодизеля, дополнительно снижающего выбросы углекислого газа ■



## Водородные грузовики Scania поедут в Швейцарию

**Четыре местные фирмы уже готовы отказаться от дизеля в пользу топливных ячеек.**

В 2024–2025 годах Scania начнет поставки в Швейцарию водородных грузовиков массой 40–70 тонн, сообщает пресс-служба автопроизводителя. Швейцария станет первым рынком, где грузовики Scania на альтернативном топливе будут продаваться наравне с другими машинами.

Первыми водородные грузовики получат местный производитель молочных продуктов Emmi, розничная сеть Migros, строительная фирма Gysin Tiefbau и транспортная компания Travesco. Все они являются давними клиентами Scania и, по словам их представителей, намерены со временем отказаться от ДВС в пользу водородных грузовиков.

Сейчас «Скании» на топливных элементах ездят по европейским дорогам в рамках предсерийных испытаний. В 2020 году партию из четырех грузовиков G350 с 90-киловаттным электрохимическим генератором и тяговым электромотором мощностью 290 кВт передали норвежской компании ASKO, а в 2021-м желтый P380 на топливных элементах получили мусорщики из Гетеборга.

В соответствии с опубликованной в конце прошлого года стратегией главным направлением развития для Scania станут классические электромобили. Однако менеджменту компании «интересно узнать, какую роль может сыграть водород в переходе на экологически чистую энергию» ■



## В Петербурге прошел круглый стол Nexus по запчастям для грузовой техники

**Компания Nexus Automotive Russia провела в Санкт-Петербурге круглый стол с участием производителей и поставщиков автозапчастей и компонентов для грузового транспорта, а также руководителей и специалистов предприятий сферы послепродажного обслуживания подобной техники.**

Подобные мероприятия Nexus Automotive проводит на регулярной основе в крупных российских городах, рынки которых (равно как и близлежащих регионов) в руководстве компании считают для нее и ее партнеров ключевыми. Основной целью такого рода круглых столов их организаторы называют «открытый диалог между производителями и поставщиками автокомпонентов и представителями автобизнеса с целью развития их сотрудничества и повышения качества услуг».

С приветственным словом к участникам мероприятия обратился директор по развитию Nexus Алексей Суслов, рассказавший о перспективах закупочных союзов, подобных Nexus Automotive. По его словам, в текущих реалиях их роль как связующего звена между производителями запчастей и автомастерскими будет усиливаться.

Бренд-менеджер TopCover Виктор Ефименко рассказал о текущем ассортименте бренда и его развитии, а также о представленных на нашем рынке запчастях Metaco и маслах Wolf,

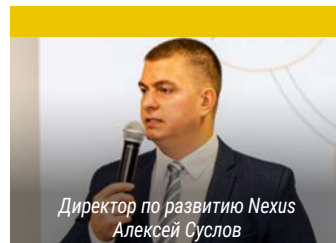
дистрибуцией которых занимается компания «Амтел». Продукцию брендов LUZAR, Trialli и StartVOLT представил собравшимся Андрей Романцов из УК «Карвиль», сделавший особый акцент на гарантийной политике компании.

О доступных в России деталях сцепления марки Lipe Clutch рассказал представитель Setco Automotive Андрей Ефремов. В свою очередь, представитель компании «БАВ-Движение» Андрей Комулайнен посвятил свое выступление собственному бренду компании Eisen, а также рассказал о том, какие цели преследуют, как правило, компании-дистрибьюторы, создавая собственные торговые марки.

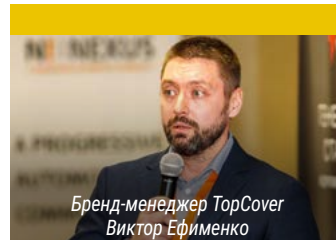
Руководитель выставки запасных частей, компонентов и аксессуаров MIMS Automobility Moscow Оксана Аникеева подвела итоги выставки 2022 года. По ее словам, в мероприятии приняли участие свыше 550 компаний-экспонентов, в том числе из дальнего зарубежья; в национальных павильонах на сей раз были представлены компании не только из Китая, но и из Ирана; в нынешнем году выставка приняла в общей сложности 23 787 посетителей из 81 региона России.

Завершал серию выступлений спикеров председатель правления Союза автосервисов Александр Пахомов. Он рассказал о работе Союза, а также привел ключевые цифры и факты об автосервисной отрасли РФ. По словам А. Пахомова, ежегодный оборот отрасли по предоставляемым услугам превышает 350 млрд рублей, по запасным частям – 1 трлн рублей. На сегодняшний день в ней работают свыше 70 тыс. предприятий (имеющих ОКВЭД 45.20); в Союзе автосервисов состоят более полутора сотен мастерских.

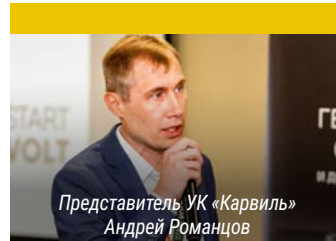
Во второй части мероприятия представители производителей и поставщиков запчастей и специалисты сферы послепродажного обслуживания работали в малых группах в формате круглых столов. Представители СТО, по наблюдениям корреспондента «Движка», наиболее часто задавали вопросы о наличии деталей на складах дистрибьюторов. С запчастями, по словам представителей зарубежных брендов, ситуация сейчас сложная. Даже если продукция поступает на наш рынок из так называемых дружественных стран, она в любом случае идет к нам дольше, чем прежде, так как в большинстве транспортных коридоров периодически возникают «пробки» и «бутылочные горлышки». Соответственно, увеличиваются и сроки доставки.



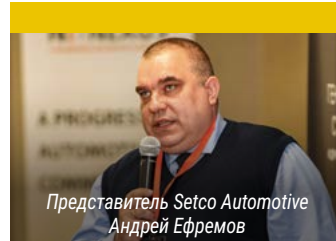
Директор по развитию Nexus  
Алексей Суслов



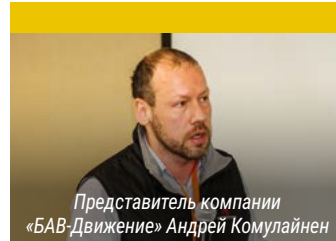
Бренд-менеджер TopCover  
Виктор Ефименко



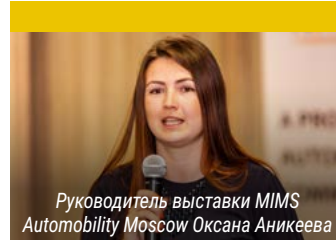
Представитель УК «Карвиль»  
Андрей Романцов



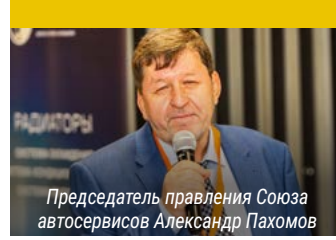
Представитель Setco Automotive  
Андрей Ефремов



Представитель компании  
«БАВ-Движение» Андрей Комулайнен



Руководитель выставки MIMS  
Automobility Moscow Оксана Аникеева



Председатель правления Союза  
автосервисов Александр Пахомов



**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

100%

# Солярка против электричества



Сергей Жуков

Долгое время лидерами по инновациям в сфере коммерческого транспорта числились западноевропейские производители грузовиков, которые не так давно оставляли далеко позади конкурентов из Америки и Японии. Однако с того момента, как автомобильный мир стал переориентироваться на экологически чистый транспорт, в спор за лидерство оказались готовы вступить компании из США. Помочь им в этом может сложная ситуация на энергетическом рынке Западной Европы. «Движок» выяснял, как идет процесс электрификации коммерческого транспорта в Штатах и есть ли преимущества у электрогрузовиков перед традиционными дизельными с точки зрения стоимости владения.

## Электрификация на марше!

Когда просматриваешь ленты новостей ведущих производителей среднетоннажных и тяжелых грузовиков в Северной Америке, создается впечатление, что электрификация за океаном

идет не просто полным ходом, а самым полным! Едва ли не еженедельно обнаруживается информация то о заключении крупного контракта на поставку электрифицированных грузовиков, то о подписании очередного партнерства в развитии сети зарядных станций (причем по всей Америке), а то и вовсе о строи-

тельстве комплексов по производству модулей батарей и компонентов для них. Однако это еще не всё: каждый из крупных брендов считает своим долгом заявить о сертифицировании очередного дилерского центра по обслуживанию электрифицированных грузовиков и создании центров по обучению персонала.

В подтверждение сказанного — несколько примеров из ре-

**Как в США  
электрифицируют  
грузовики  
и выгодно ли это  
автопаркам**

альной «грузовой жизни» Штатов. Для нас это должно послужить хорошим примером на пути электрификации собственного парка грузовиков, да и не только их.





Так, компания Penske Truck Leasing стала первым в США клиентом Navistar с ее среднетоннажными грузовиками на электроприводе International серии eMV, купив несколько таких автомобилей. Penske интегрировала грузовые электромобили в свой парк, чтобы получить реальные данные относительно их рентабельности. Navistar поставила автомобили в апреле 2022 года. Серия eMV запущена в производство с августа 2021 года; машины отличаются гибкой конструкцией, которая предлагает клиентам широкий спектр вариантов спецификаций для обслуживания различных сегментов рынка.

Бренд Freightliner сравнительно недавно отметил мировую премьеру своего нового электрического грузовика eCascadia, созданного для большегрузных перевозок. С уже начавшимся серийным производством этой машины Freightliner выходит на новый уровень, переходя от те-

стирования и проверки к реальным предложениям клиентам. Флагманский грузовик Freightliner eCascadia вместе со среднетоннажной моделью eM2 уже преодолел более миллиона миль в ходе испытаний на дорогах общего пользования, находясь в эксплуатации у реальных клиентов.

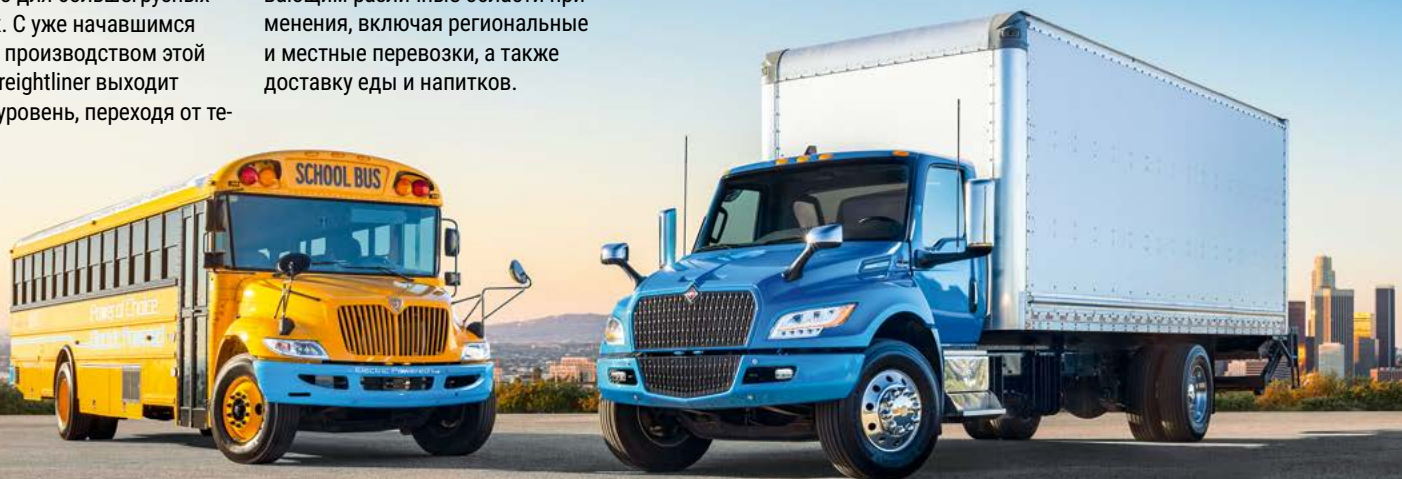
В преддверии серийного производства eCascadia и eM2 и в сотрудничестве с Окружным управлением по контролю качества воздуха Южного побережья (South Coast AQMD) и Окружным управлением по контролю качества воздуха в районе залива (Bay Area AQMD), которые оказали финансовую поддержку экспериментальным автопаркам, Freightliner ввела в эксплуатацию 38 грузовиков с парком, охватывающим различные области применения, включая региональные и местные перевозки, а также доставку еды и напитков.

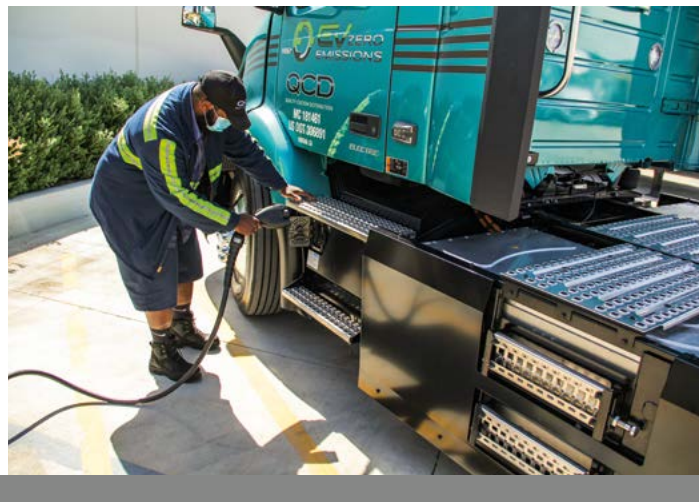
Компания Peterbilt поставила два электрогрузовика модели 579 компании Quantix для перевозки грузов на ее предприятиях в Чарльстоне (Южная Каролина) и Саванне (Джорджия). Quantix — крупная компания по оказанию услуг в области поставок для химической промышленности. Парк Quantix включает более 3 тыс. грузовиков и прицепов. Модель Peterbilt 579EV выбрана в качестве решения для достижения экологической устойчивости в течение следующих десяти лет.

Город Кэри (Северная Каролина) сделал предварительный заказ на электрифицированные мусоровозы Mack LR Electric Class 8. Машины должны обеспечить снижение выбросов, а также затрат на техническое обслуживание и топливо. Ожидается, что

они будут доступны муниципалитету осенью 2023 года.

Salt River Project (SRP), крупнейший поставщик электроэнергии и воды в районе Феникса, недавно получил электрические среднетоннажные грузовики Kenworth K270E в рамках фирменной программы Kenworth Driving To Zero Emissions. Последняя, помимо указанной модели класса 6, включает модель K370E класса 7, а также зарядные станции PACCAR. Kenworth K270E и K370E представляют собой шасси с кабиной над двигателем и предназначены для вывоза мусора, доставки грузов или региональных перевозок. В свою очередь, классический тяжелый Kenworth T680E класса 8 предназначается для доставки грузов на региональных маршру-





тах. Машина доступна в качестве седельного тягача или грузовика с дневной кабиной.

Независимый производитель грузовиков Tesla с его моделью Semi наконец-то объявил о начале серийного производства. В настоящее время подписан контракт на поставку 100 электрогрузовиков компании Pepsi.

В Штатах уже есть примеры технической поддержки и сопровождения электрогрузовиков. В частности, фирма Detroit предлагает eConsulting: клиентское решение, цель которого — сделать электрификацию автопарков доступной. За последние несколько лет компания работала почти с 40 клиентами Freightliner. Данное решение может соединить все опорные пункты клиентов, включая требуемый размер инфраструктуры, выбор зарядных устройств, предложить скидки и поощрения, выбор места и варианты хранения энергии и многое другое.

Volvo Trucks North America не только является активным сторонником внедрения электро тяги на грузовиках (в контрактах фигурируют поставки до 100 машин), но и делает всё для облегчения продвижения этого процесса в массы. Сейчас на первом месте для нее — сертификация дилерских центров по обслуживанию электрифицированных грузовиков, а также обучение персонала.

Например, компания открыла новый центр в Тинли-Парке (Иллинойс), чтобы расширить доступ к обучению работе на электрогрузовиках в центральной части

США. Новый объект площадью 1381 кв. м больше и современнее, чем предыдущий учебный центр в Иллинойсе; он позволяет Volvo Trucks предоставлять более широкие возможности практического обучения клиентам и дилерам, заинтересованным в решениях для электромобилей, включая модель Volvo VNR Electric.

### Дизель или электро: что выгоднее?

Самое интересное заключается в том, что Volvo Trucks стала едва ли не первой компанией, предоставившей данные о соотношении стоимости владения дизельным и электрифицированным грузовиками. Так, предложен новый инструмент оценки совокупной стоимости владения (TCO) для электромобилей, чтобы помочь клиентам принимать основанные на фактах решения о влиянии на бизнес приобрете-

ния и эксплуатации электрогрузовиков с нулевым выбросом отработавших газов.

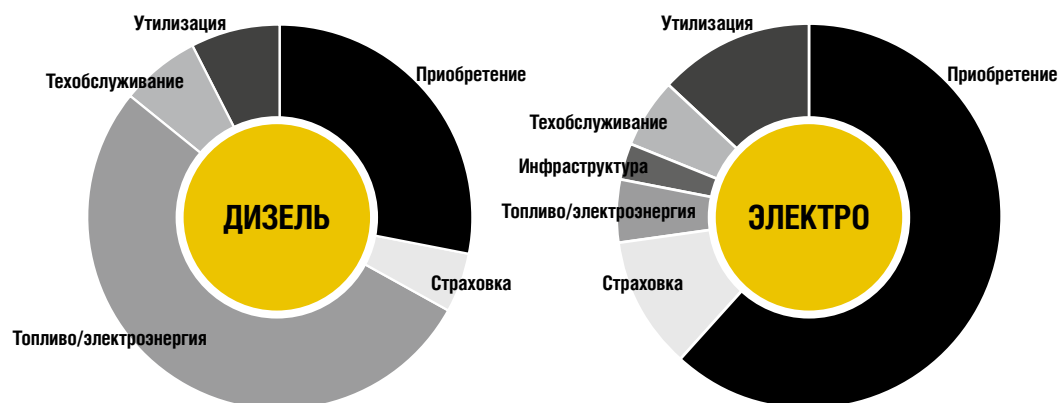
Инструмент TCO, который теперь доступен для сертифицированных дилеров Volvo Trucks по продажам и обслуживанию электромобилей (EV) по всей Северной Америке, является частью консерв-подхода компании к электромобильности. Последний включает помощь клиентам в реализации решений, которые обеспечивают достижение как экономических, так и экологических, социальных и управленческих результатов.

«При оценке инвестиций в развертывание грузовика в вашем автопарке цена покупки является лишь одним из факторов. В то время как аккумуляторные электрические грузовики в настоящее время требуют более высоких первоначальных инвестиций, чем традиционные дизельные грузовики, клиенты

могут извлечь выгоду из доступного финансирования и программ стимулирования, — комментирует Питер Вурхув, президент Volvo Trucks North America. — Кроме того, электрические грузовики устраняют многие стандартные требования к техническому обслуживанию по сравнению с дизельными грузовиками и предлагают регулируемые затраты на зарядку, а также возможность добиться значительного прогресса в достижении целей устойчивого развития. Наш инструмент TCO для электромобилей помогает клиентам понять и оценить все последствия их решений о покупке автопарка».

Оценка совокупной стоимости владения при эксплуатации коммерческого автомобиля требует учета множества постоянных и переменных затрат на протяжении всего срока службы автомобиля, включая цену покупки, техническое обслуживание,

## Основные статьи затрат на владение грузовиками





заправку топливом, финансирование, налоговые льготы и другие факторы. С помощью инструмента TCO потенциальные пользователи электромобилей могут видеть широкую картину, что позволяет принимать более обоснованные долгосрочные решения о закупках, которые помогают продвигать решение о переходе на транспортные решения с нулевым выбросом отработавших газов. Когда все эти факторы оценены, инструмент TCO предоставляет автопаркам прозрачный прогноз и сравнение стоимости жизненного цикла электрогрузовиков и их дизельных аналогов, включая затраты на ремонт и техническое обслуживание, текущие цены на дизельное топливо и электроэнергию, а также сметную стоимость приобретения и установки заправочной или зарядной инфраструктуры.

Что мы имеем в итоге? Обратимся к предложенной инфографике. Она, к сожалению, представлена без точных

числовых значений, однако путем несложных манипуляций можно перевести «пустые сектора» в проценты и получить требуемую картину для сравнения.

Основные затраты при эксплуатации дизельного грузовика приходятся на первичные вложения (28,3%) и топливо (52,8%). Причем топливо превалирует в значительной степени, превышая первоначальные затраты чуть ли не в два раза. У электрогрузовика значительно выше первоначальные затраты (практически в два раза – 61,7%). Это и понятно, но в том, что касается электроэнергии, затраты на порядок ниже (5,3% против 52,8% у дизеля).

Затраты на ТО приблизительно одинаковы что у дизельных грузовиков, что у электрических. Правда, страховка электрогрузовика выйдет дороже: машина-то получается недешевой...

Особняком у электрогрузовиков стоит позиция «Инфраструктура». Да, действительно, она находится в зачаточном состоя-

нии, поэтому, собственно, на нее и закладываются отдельные расходы.

Остается только отметить, что утилизация электрогрузовика будет обходиться почти в два раза дороже, чем обычного. Виною тому большое количество аккумуляторов, которые требуют больших затрат при утилизации.

Кроме того, если «погулять» по интернету, то выяснится, что дизельный Volvo VNR300 можно приобрести по цене от 110 до 140,5 тыс. долларов, тогда как его электрическая версия обойдется примерно в 300 тыс.! Что, собственно, и подтверждается инфографикой.

Некоторые данные озвучила компания Tesla. По ее данным, зарядка эдектрогрузовика примерно в 2,5 раза дешевле за милю, чем заправка дизельным топливом. (Подсчет сделан на основе средних цен на дизельное топливо в Калифорнии в период с февраля по июль 2022 года и типичных тарифов на электроэнергию.) Операторы

могут оценить экономию топлива до 200 тыс. долларов в течение первых трех лет владения. Благодаря удаленной диагностике, беспроводным обновлениям программного обеспечения и меньшему количеству движущихся частей, требующих обслуживания, операторы будут проводить меньше времени в сервисных центрах и больше времени в пути.

### А что у нас?

В качестве ремарки отметим недавнее заявление руководства КАМАЗа в части развития отечественных электрифицированных грузовиков. Следуя концепции развития электротранспорта в России, КАМАЗ намерен к 2030 году занять до 30% этого инновационного сегмента рынка. Идет проработка возможных вариантов сотрудничества с российскими производителями компонентной базы. Вот только... Нашему бы теляти да волка поймати...



## Airline выпустил новые цепи противоскольжения

**Ассортимент автоаксессуаров бренда Airline дополнили новые цепи, призванные улучшить поведение автомобиля на скользком покрытии.**

Как отмечают представители бренда, установка цепей значительно влияет на проходимость машины с любым типом привода. Всего в продажу поступили семь новых артикулов цепей противоскольжения, выполненных из гальванизированной стали. В комплект входят две цепи, инструкция и мешок для хранения.

Цепи для компактных автомобилей толщиной 4 мм (арт. ADCW001) рассчитаны на покрышки размерности от 175/70 R13 до 185/60 R15. Розничная цена набора составляет 5200 рублей. Есть в ассортименте и цепи для колес побольше (от 185/70 R14 до 205/55 R16; арт. ADCW002) за 5460 рублей. Еще один артикул (арт. ADCW002; 5850 рублей) предназначен для шин размером от 205/70 R15 до 225/50 R17.

В ассортименте представлены и более толстые, 5-миллиметровые, цепи. Цепь противоскольжения ADCW004 (7000 рублей) рассчитана на колеса от 195/80 R15 до 195/85 R16. У цепей ADCW005 (7310 рублей) и ADCW006 (7690 рублей) применимость шире: от 215/85 R15 до 225/65 R17 и от 225/80 R15 до 245/65 R17 соответственно.

Отдельно предлагаются цепи для «Газели» (арт. ADCW007), причем их можно устанавливать на уже застрявшую машину: вместо сдвоенного крюка для крепления используются резьбовая шпилька с крюком и гайки. Такие цепи выполнены из 8-миллиметровой стали и совместимы с шинами 185/75 R16. Розничная цена – 6250 рублей ■



## Bosch представил зарядное устройство «два в одном»

**Новая зарядка Bosch BAT 6120 может выполнять функцию источника питания для аккумуляторов.**

Как сообщает пресс-служба компании, автомастерские смогут использовать новое устройство как для зарядки 12-вольтовых аккумуляторов, так и в качестве источника бесперебойного питания (например, при замене батарей).

Уточняется, что новое ЗУ совместимо со свинцовыми, свинцово-кислотными, литий-ионными и литий-железо-фосфатными аккумуляторами и обеспечивает полностью автоматическую безопасную зарядку.

Сила постоянного тока в режиме ИБП у BAT 6120 может достигать 120 А, а мощность тока – 1750 Вт. Максимальные показатели можно ограничить программно для безопасности и сбережения ресурса батареи.

Немцы заявляют, что Bosch BAT 6120 идеально подходит для мастерских благодаря компактному корпусу: устройство крепится к полу, подъемнику, инструментальной тележке либо стене. В последнем случае изображение на 3-дюймовом дисплее можно перевернуть для удобства использования. На экран можно вывести QR-код со ссылкой на веб-страницу центра техподдержки, на которой можно ознакомиться со всеми возможностями ЗУ ■

## Линейку M Performance Parts дополнили детали для BMW M2

**BMW разработала набор деталей M Performance для новой M2, но на гоночном треке из этого пригодится далеко не всё.**

Набор новинок стандартный: бамперы с углепластиковыми аэродинамическими элементами, карбоновые корпуса наружных зеркал и накладки на пороги. Для M2 можно будет заказать сразу два антикрыла: одно на крышу, другое на крышку багажника. А фирменный «плавник» антенны может быть выполнен из арамидного волокна. Дополнительно подчеркнуть гоночный облик призваны буксировочные петли красного цвета.

В наборе также есть облегченная выхлопная система с титановыми патрубками, которая весит на 8 кг меньше стандартной. В режимах Sport и Sport+ она открывает заслонки – и звук мотора становится громче. Если захочется не только аудиального эффекта, но и визуального, можно будет выбрать карбоновые насадки на патрубки.

Более жесткая подвеска M Performance с регулируемыми амортизаторами (клиренс можно понизить со стандартных 123 до 113 мм) тоже войдет в набор допоборудования, как и более крупные кованые колеса (20-дюймовые спереди, 21-дюймовые сзади) матового черного или золотистого цвета. К ним компания предложит брендированные чехлы.

Салон «эмки» можно разнообразить с помощью декоративных вставок из алькантары и матового углепластика, а также мягких упоров для коленей и подлокотника на центральном тоннеле, тоже обитых алькантарой, но главным артефактом наверняка станет руль с синей центральной меткой и алькантаровыми вставками в зоне хвата.

Из мелочей (хотя и приятных) – коврики с контрастной отделкой, замки дверей с литерой M и крышка горловины бензобака из углепластика ■



**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

# РЕМНИ КРЕПЛЕНИЯ ГРУЗА



Разрываем  
семь  
образцов



Илья Шельменкин

**Журнал «Движок» продолжает проверять на прочность самые востребованные на рынке автозапчасти и аксессуары. На сей раз мы решили испытать устройства, без которых в современном мире невозможно представить грузоперевозки, а именно — стяжные ремни с храповым механизмом, или рэтчеты. Все подробности и результаты — в нашем материале.**

Из-за простоты, надежности фиксации и удобства использования такие ремни получили широчайшее распространение — они выпускаются в самых разных вариантах длины и усилий стягивания для решения задач по фиксации груза при перевозке: от банального закрепления

поклажи на багажнике легкового автомобиля до перевозки крупногабаритных конструкций тягачами. Ширина выпускаемых лент в зависимости от нагрузки составляет от 25 до 100 мм.

Такие стяжные ремни включают в себя:

- 1) ленту, устойчивую к воздействию агрессивных жидких сред, перепада температур, солнечного света, с высокой удельной прочностью, обычно изготовленную из полиамида, полиэстера или полипропилена;
- 2) узел фиксации, в роли которого выступает стальной крюк;
- 3) трещотку, или храповик, которым создается и поддерживается необходимое усилие стягивания.

На крепежные ремни из синтетических материалов распространяется стандарт EN12195-2, согласно которому в зависимости от используемого материала

бирка на ремне должна быть разного цвета. В частности, при использовании ремня из полиэстера она синяя, зеленая говорит о том, что ремень изготовлен из полиамида, а коричневая указывает на полипропилен.

Для чего сделано такое визуальное разделение? Всё дело в том, что данные ремни могут быть использованы в том числе и при перевозках химических веществ при различных температурах, поэтому следует учитывать, что:

- полиамид устойчив к воздействию щелочей, но неустойчив к неорганическим кислотам, температура эксплуатации: до +100 °С;
- полиэстер, наоборот, устойчив к органическим кислотам, но неустойчив к щелочам, и у него самая высокая температура эксплуатации: до +120 °С;

- полипропилен устойчив как к кислотам, так и к щелочам, но у него самый низкий порог максимальной температуры эксплуатации: до +80 °С.

Для проведения испытаний мы выбрали один из самых востребованных в грузоперевозках типоразмер — ремень для фиксации груза с храповым механизмом усилием 5 тонн и длиной 10 метров.

Стоит учитывать, что на стяжных ремнях присутствует маркировка усилия LC — это максимально допустимая сила натяжения, которую выдерживает ремень при эксплуатации. Маркировка ремня «5 т», по сути, является минимально допустимой разрушающей нагрузкой в размере 2 LC.



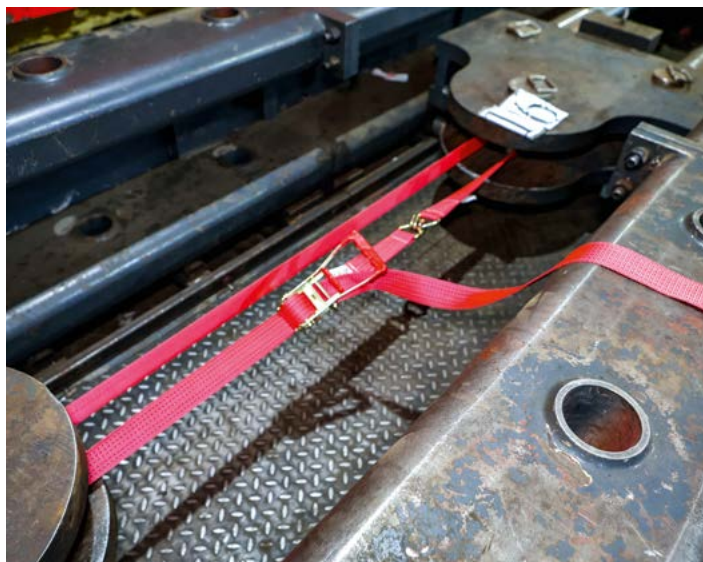
## Испытанные образцы

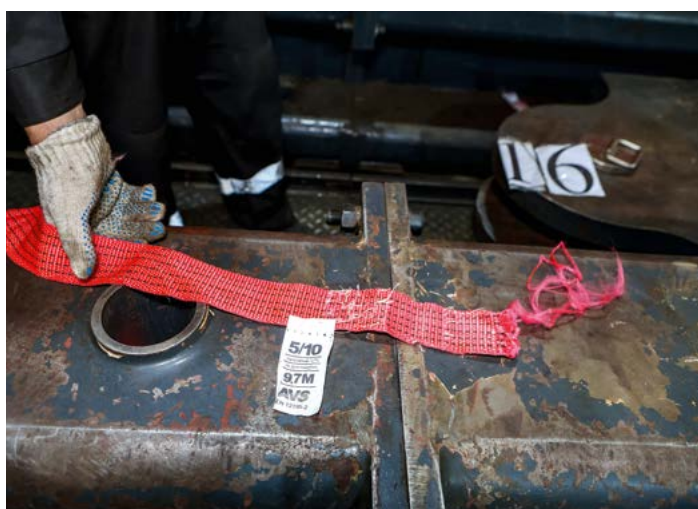
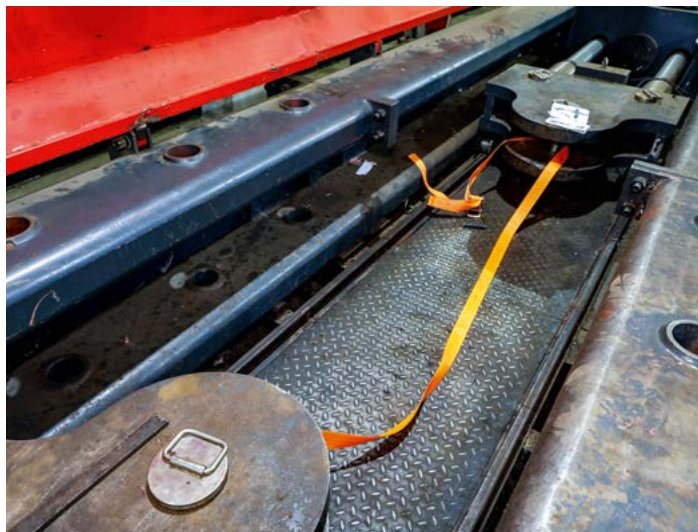
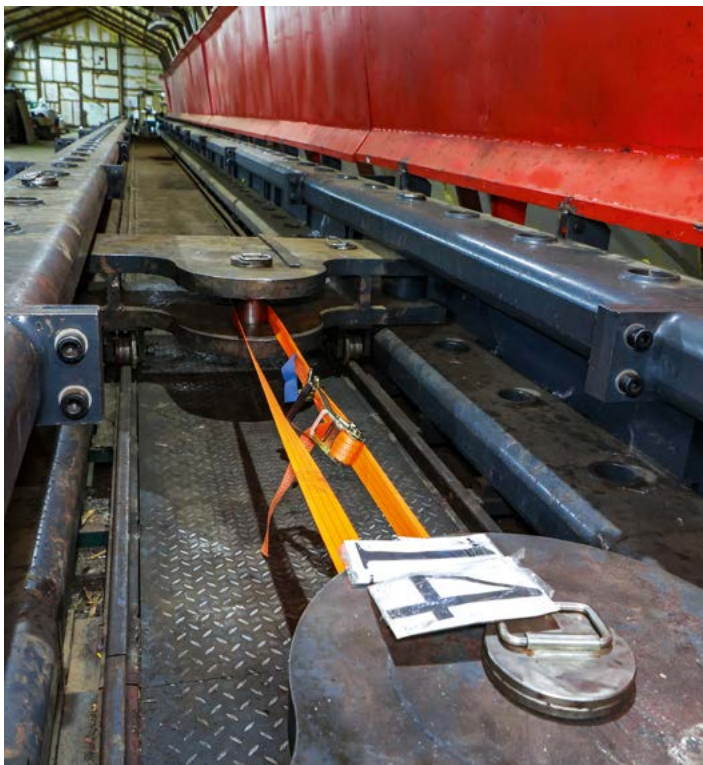


## Ход испытаний

Испытания проводились в аккредитованной лаборатории ООО «Лентранс» на горизонтальной разрывной машине WLW-3000 с электрогидравлическим приводом статической нагрузкой до разрушения.

Конец троса обводится вокруг натяжных барабанов и заправляется в паз храпового механизма, ремень проворачивается на 2,25 оборота вокруг оси, концы с крюками сцепляются между собой, установка закрывает защитные кожухи и начинает натягивать ремень путем горизонтального перемещения каретки с барабаном.





#### Результаты испытаний

Наименование образца	Усилие, тс	Примечания
Airline	8,06	разрыв по ленте
AVS	1,78	разрыв по шивке
Hitch	7,82	разрыв по ленте
Magnus	6,16	разрыв по ленте
Prof-Lifting	8,10	разрыв по ленте
UTX	5,27	разрыв по шивке
«Полярник»	6,52	разрыв по шивке

### Каков итог?

Несомненными лидерами по усилиям оказались стяжные ремни **Prof-Lifting, Airline, Hitch**: у них больше 50% запаса прочности.

Тросы-стяжки «Полярник» и **Magnus** имеют 25%-ный запас по прочности.

Образец марки **UTX** выдержал заявленные усилия.

**AVS** – единственный в тесте трос, который не прошел испытания по причине разрыва шивки троса: натяжной трос не дотянул даже до разрешенной силы натяжения LC.

### Использование стяжных ремней с храповым механизмом: советы специалистов

1. Механизм крепежного ремня ни в коем случае нельзя перегружать – при затяжке храпового механизма следует использовать только мускульную силу без применения любых рычагов во избежание его поломки.
2. Также запрещается связывать ремни между собой.
3. Не стоит использовать такие ремни в качестве буксировочных тросов или строп. Их единственное назначение состоит в фиксации груза.
4. В случае наличия острых углов и шероховатой поверхности на фиксируемом изделии следует использовать защитные средства (противоскользящие коврики, уголки, специальные рукава).
5. После закрепления груза необходимо проехать на машине несколько минут, после чего остановиться и проверить уровень натяжения ремней. Если снасти ослабли, их следует подтянуть. Максимальное удлинение ленты не должно превышать 7%, превышение данного показателя свидетельствует о неисправности оборудования.



# Движок

## Dvizhok.su

– самый посещаемый сайт  
среди российских автомобильных

**B2B-изданий**

250 000 уникальных посетителей в месяц\*

•  
Еще больше самых актуальных новостей  
из мира автомобилей и автокомпонентов

•  
Еще больше ресурсных тестов запасных частей  
и самых последних новинок автопрома

•  
Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей  
российского и зарубежного автобизнеса

•  
Кроме того, новости и репортажи с места событий  
о российских командах с мировыми соревнованиями по автоспорту

•  
Для рекламодателей – все возможные форматы  
интернет-размещений

\* по данным Yandex.Metrica за первый квартал 2019 года





Вадим Аскарлов

## Подбираем самые доступные видеорегистраторы

# Дешевле некуда

Автомобильный рынок стремительно погружается в пучину кризиса. Бренды уходят один за другим, а те новые машины, что еще остались в продаже, стоят таких денег, что привлекают только весьма обеспеченную прослойку россиян. Естественно, подобная ситуация не может не сказываться и на смежных сферах автомобильного бизнеса — к примеру, на отрасли автоаксессуаров и гаджетов. Мы решили выяснить, кто остался на рынке из представителей некогда весьма обширного сегмента производителей автомобильных видеорегистраторов и, главное, что они могут предложить тем счастливицам, у кого уже есть собственный автомобиль, но кто хочет при этом сэкономить. Ведь при нынешних ценах на запчасти сегодня есть куда потратить свои кровные.

В качестве площадок для анализа рынка мы выбрали самые популярные маркетплейсы и просто сортировали видеорегистраторы по цене, начав с минимальной и исключив специальные предложения и акции.

### Phantom VR101: 600 рублей

Видеорегистратор хорошо знакомой нам компании Phantom, которая известна по огромному ассортименту разнообразных автотоваров на полках крупных гипермаркетов. Сейчас VR101 — самый доступный по цене регистратор на российских маркетплейсах.

#### Максимальное разрешение видеозаписи:

640 x 480

#### Угол обзора:

нет данных

#### Диагональ экрана:

нет экрана

#### Оценка на маркетплейсах:

2,3 из 5

#### Популярные отзывы:

«Не самый „гуд“, но вполне», «Пожалуйста, не покупайте эту модель», «Идиотская инструкция».

### Telefunken TF-DVR31FHD: 630 рублей

Бренд, который еще недавно позиционировался как немецкий, в последние годы особо не пытаясь скрыть свою азиатскую сущность, предлагая различную ультрабюджетную бытовую технику. Создатели марки не обошли стороной и сегмент видеорегистраторов. На бумаге характеристики данного устройства выглядят более чем достойно.

#### Максимальное разрешение видеозаписи:

1920 x 1080

#### Угол обзора:

140 градусов

#### Диагональ экрана:

3 дюйма

#### Оценка на маркетплейсах:

3,4 из 5

**Популярные отзывы:** «Никакой аккумулятор», «Качественная сборка, удобный функционал», «Крепление сломалось на второй день».

### Vehicle Blackbox DVR FULL HD1080P: 699 рублей

Еще один бренд «ноунейм» с названием, которое в мире используют сотни компаний. Зато здесь мы видим весьма знакомый форм-фактор. В подобной оболочке предлагаются десятки разных регистраторов: от такого же никому неизвестного «супербюджета» до весьма уважаемых моделей и проверенных производителей автомобильной электроники.

#### Максимальное разрешение видеозаписи:

1920 x 1080

#### Угол обзора:

140 градусов

#### Диагональ экрана:

2,7 дюйма

#### Оценка на маркетплейсах:

3,7 из 5

**Популярные отзывы:** «Снимает и работает», «Сколько стоит — такое и качество», «Ужасно малый угол обзора», «Китайская дешевка».

### Rekam F105: 799 рублей

Первый по-настоящему профильный бренд. Если остальные представители списка в основном занимаются автоаксессуарами самого разного толка, то компания Rekam делает упор именно на съемочную технику вроде цифровых фотоаппаратов, видеокамер и экшн-камер. Хотя, судя по уже знакомому нам форм-фактору девайса, выпускается эта модель примерно там же, где и все остальные.

#### Максимальное разрешение видеозаписи:

1280 x 720

#### Угол обзора:

95 градусов

#### Диагональ экрана:

2,2 дюйма

#### Оценка на маркетплейсах:

3,2 из 5

**Популярные отзывы:** «Маленький, удобный», «Деньги на ветер», «Не видит карту памяти».

### TORSO Premium: 890 рублей

Малоизвестная компания, которая делает самые разнообразные автоаксессуары в самом низком ценовом диапазоне. Тут и скотч, и прикуриватели, и щетки, и тряпочки. Хотя есть и относительно сложная техника — полировальные машины. Преимуществом этого устройства для многих будут его весьма компактные размеры.

#### Максимальное разрешение видеозаписи:

1920 x 1080

#### Угол обзора:

100 градусов

#### Диагональ экрана:

2,5 дюйма

#### Оценка на маркетплейсах:

4,3 из 5

**Популярные отзывы:** «Стоит своих денег», «Класс».

### Artway AV-110: 949 рублей

Первый участник рейтинга с относительно известным именем на рынке автомобильных видеорегистраторов. Бренд представлен в разных ценовых категориях, но чаще всего его можно встретить в бюджетном сегменте. Простенькие устройства марки не всегда отличаются качественной сборкой и сделаны из грубоватого пластика, но к работе девайсов претензий минимум.

#### Максимальное разрешение видеозаписи:

1920 x 1080

#### Угол обзора:

90 градусов

#### Диагональ экрана:

2,4 дюйма

#### Оценка на маркетплейсах:

4,1 из 5

**Популярные отзывы:** «Качество записи низкое», «Дешевый, легкий, работает», «В жигули пойдет».

### Soundmax SM-DVR50HD: 980 рублей

Еще один известный профильный производитель, только профиль его отнюдь не видеосъемка, а, как понятно из названия, аудиотехника. Зато линейка регистраторов довольно обширная: от классических моделей до зеркал и устройств с двумя камерами.

#### Максимальное разрешение видеозаписи:

1920 x 1080

#### Угол обзора:

95 градусов

#### Диагональ экрана:

1,5 дюйма

#### Оценка на маркетплейсах:

2,8 из 5

#### Популярные отзывы:

«Компактный, легкий, удобная установка», «Нет ночной съемки», «Не работает кнопка ОК».



TORSO Premium

Artway AV-110



Phantom VR101



Telefunken TF-DVR31FHD



Vehicle Blackbox DVR FULL HD1080P



Soundmax SM-DVR50HD



Rekam F105

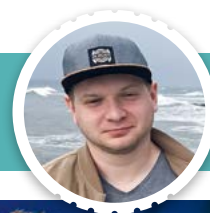
## Каков итог?

Найти видеорегистратор в наличии дешевле 1000 рублей оказалось не так уж сложно. Более того, такие ультрабюджетные девайсы на удивление обладают и весьма неплохими характеристиками, а некоторые из них готовы порадовать еще и дополнительными функциями. Проблема кроется отнюдь не том, что дешевые устройства не способны конкурировать по заявленным характеристикам с электроникой среднего ценового сегмента, а в том, что надежность этих аппаратов вызывает сомнения. По крайней мере если судить по десяткам отзывов на эти товары на популярных маркетплейсах.

Еще один вопрос к подобным устройствам — качество сборки. Приобретая самый дешевый видеорегистратор, вместе с ним вы покупаете, по сути, и участие в лотерее, где предстоит выяснить, включится ли устройство, сколько времени оно проработает и все ли кнопки у него будут нажиматься. Так что наш вывод однозначен: покупать самый дешевый видеорегистратор стоит только в том случае, если вы не будете особо переживать о потере пусть и небольших, но все же денег...

# Мировой автоспорт в цифрах и фактах

Вадим Аскарков



Команда **Toyota Gazoo Racing** выиграла первый в истории Чемпионат мира по ралли-рейдам (W2RC) ■



Новая женская серия «**Академия Ф1**» появится в 2023 году. Гонщицы будут ездить на технике уровня «Формула-4» ■



**Логан Сарджент** заработал необходимые баллы для получения суперлицензии и участия в «Формуле-1» за Williams в 2023 году ■



**265 очков** завоевал за сезон-2022 бразилец Фелипе Другович, что позволило ему стать чемпионом «Формулы-2» ■



**1 минуту 1,11 секунды** составило преимущество Тьерри Невилля над Оттом Таняком по итогам последнего этапа WRC в Японии ■



**256 очков** составил итоговый результат россиянина Клина Гаврилова в TCR Europe в сезоне-2022, принесший ему 5-е место в общем зачете ■

## «Формула-1». Итоги сезона-2022

### Личный зачет:

1. Макс Ферстаппен – 454 очка
2. Шарль Леклер – 308
3. Серхио Перес – 305

### Кубок конструкторов:

1. Red Bull Racing – 759 очков
2. Scuderia Ferrari – 554
3. Mercedes-AMG – 515



## Назван маршрут «Шелкового пути – 2023»

**Организаторы ралли-марафона «Шелковый путь» объявили даты проведения и маршрут гонки 2023 года.**

В будущем году, как сообщает пресс-служба соревнования, марафон будет проходить с 6 по 15 июля по территории 13 субъектов РФ; участникам гонки предстоит пересечь три часовых пояса. В маршрут ралли будет включен целый ряд регионов, где предыдущие издания «Шелкового пути» не проходили, – это прежде всего Оренбургская, Самарская и Саратовская области, а также город Магнитогорск Челябинской области.

К соревнованиям будут допущены участники и экипажи на мотоциклах, квадроциклах, мотовездеходах, автомобилях-внедорожниках и грузовиках.

Торжественный старт «Шелкового пути – 2023» состоится 6 июля на площади Тысячелетия в Казани; финиширует марафон 15 июля в Москве. В общей сложности участники преодолеют 5230 км дистанции, 2350 из которых составят скоростные участки.

В рамках марафона второй год подряд будет проводиться специальный зачет, где проходит обучение основам ралли-рейдов. Он был задуман для привлечения к внедорожным соревнованиям начинающих пилотов и любителей автомобильных приключений.

«В 2023 году в рамках Международного ралли „Шелковый путь“ вновь пройдут соревнования в зачете Гранд тур. Он появился в 2022 году для тех, кто хочет получить первый опыт, чтобы начать подготовку к будущим стартам в статусе профессионального пилота или просто отправиться в необычное путешествие, по-новому увидеть нашу страну и окунуться в атмосферу ралли-рейдов. Мы получили множество восторженных отзывов от участников этого зачета и поэтому продолжим развивать это направление», – отметил руководитель проекта «Международное ралли „Шелковый путь“» Владимир Чагин ■



## «Северный Лес – 2023» пройдет в середине февраля



**Стали известны сроки проведения бахи «Северный Лес – 2023». Единственная в мире снежно-ледовая баха пройдет в будущем году 16–19 февраля.**

Информация об этом появилась на официальном сайте соревнования. Ранее, как уже сообщал «Движок», стало известно, что «Северный Лес» в 2023 году не будет включен в календарь Кубка мира FIA по внедорожным бахам.

Об этом в рамках прошедшей в пресс-центре МИА «Россия сегодня» онлайн-пресс-конференции сообщила Мария Опарина – российская гонщица, чемпионка России по ралли-рейдам, двукратная победительница ралли-марафона «Шелковый путь» и офицер по связи с участниками бахи «Россия – Северный Лес». В качестве основной причины подобного решения пилотесса назвала санкции, действующие в отношении РФ.

В пресс-службе бахи «Северный Лес» «Движку» также сообщили, что на гонку в следующем году «никто из зарубежных пилотов не приедет по очевидным причинам». Кроме того, как отмечают организаторы бахи, оплатить взносы за участие в Кубке мира сегодня невозможно из-за санкций в финансовой сфере. Гонка, таким образом, пройдет в статусе этапа чемпионата России по ралли-рейдам.

Баха «Северный Лес», напомним, проводится с 2003 года в Северо-Западном регионе России: в разные годы она проходила в Ленинградской области и Республике Карелия. Международный статус – этапа Кубка мира по ралли-рейдам или по бахам – гонка имела в 2008–2009 и 2014–2022 годах ■

Владимир  
Васильев

Возвращение  
«Черного рыцаря»,  
титул Васильева  
и первый сход  
Нифонтовой

# Баха «Тихий Дон – 2022»



Александр Ефимкин

В конце октября в Ростовской области завершилась трехдневная баха «Тихий Дон» — пятый этап чемпионата России по ралли-рейдам и финальный в зачете грузовиков. Для коллективов «КАМАЗ-мастер» и «МАЗ-СПОРТ-авто» российский чемпионат стал главным полем битвы после скандального ухода из «Дакара», а у экипажа Айрата Мардеева был последний в этом сезоне шанс доказать, что у капотного грузовика «Черный рыцарь» действительно большой потенциал. Зрители также ждали развязки в противостоянии Владимира Васильева и Дениса Кротова в категории автомобилей-внедорожников, но москвич перед самым стартом покинул этап. Все подробности — в материале «Движка».

Баха «Тихий Дон» в этом году состояла из пяти спецучастков общей протяженностью 524 км, где скоростные степные прямые сменялись извилами лесных лабиринтов, а раскатанные грунтовки перемежались с зыбким песком. Дистанции шли по нарастающей. В пятницу, 21 октября,

после тренировочного участка длиной 6 км гонщикам предстояло преодолеть первый 15-километровый «доп», субботний соревновательный день состоял из двойного проезда 124-километровой трассы, а для заключительного дня бахи организаторы приготовили два участка по 130 км.

Почти всю ночь с пятницы на субботу над станцией Вешенской лил дождь. Раска-

танные мощными грузовиками еще в четверг лесные дорожки быстро размякли до состояния грязевой каши. Чтобы не превращать ралли-рейд в жесткий офф-роуд, оргкомитет гонки выпустил тяжеловесов на старт последними — через час после всех внедорожников и мотовездеходов. В воскресенье КАМАЗы и МАЗы уже открывали соревновательный день, что существенно упростило навигацию осталь-

ным — достаточно было держаться проторенной колеи. Впрочем, ростовский этап покорился далеко не всем: до финиша добрались лишь 23 экипажа из 32.

Одним из главных сюжетов сезона стало противостояние камазовца Андрея Каргинова и пилота белорусской команды Сергея Вязовича. На предыдущем этапе Каргинов и Вязович даже столкнулись — потеря лобового стекла лишила российский







Айрат Мардеев



ского гонщика шансов на победу. На этот раз не повезло белорусу.

По итогам пятницы на первое место вышел Эдуард Николаев, опередивший своего партнера по команде Богдана Каримова на 4 секунды. Вязович держался третьим с 7-секундным отрывом. Однако на втором спецучастке у его МАЗа отказала «раздатка» и пропал передний привод, а вскоре после этого сломался карданный вал. Экипаж Алексея Вишневецкого тем временем менял турбокомпрессор: запасную турбину одолжил товарищ по «МАЗ-СПОРТавто» Виталий Мурылев.

На фоне неудач главных конкурентов КАМАЗы увеличивали отрыв, штампуя лучшее время этап за этапом. К вечеру субботы лидерство захватил Айрат Мардеев. После неудачного этапа в Ульяновской области его капотный грузовик по прозвищу «Черный рыцарь» перестал капризничать и поехал как надо, чем удивил даже штурмана Александра Куприянова. «Я думал, у нас опять что-нибудь сломается и мы никуда не доедем, даже

спортивную книжку не подавал для получения зачета по гонке», — смеялся после финиша штурман.

Заключительный день соревнований превратился, по сути, в формальность. Из-за постоянных поломок белорусы сильно отстали. Свалившийся на десятую строчку Вишневецкий блеснул мастерством и стал быстрее по результатам последних «допов», но на итоговый результат этапа это не повлияло: Мардеев — первый, Каргинов — второй, Каримов — третий. Лучший из мазовцев, Мурылев показал четвертое время. Вязович, которого на четвертом спецучастке тоже подвела турбина, и настрадавшийся в первые дни от проблем с машиной Вишневецкий заняли девятое и десятое места соответственно.

По итогам трех гонок Андрей Каргинов стал чемпионом России в категории Т4. Второе место — у Богдана Каримова, Айрат Мардеев на инновационном грузовике сумел подняться на третью строчку. Первую победу «Черного рыцаря» Мардеев прокомментировал так: «По машине все

здорово, для себя тоже хорошо вкатились, прокатились, интересная трасса. Да, к сожалению, на ралли-марафон «Дакар» мы не поедем, поэтому нужно держать себя в тонусе и готовиться к следующему сезону».

А вот дуэли Владимира Васильева и Дениса Кротова в рамках «Тихого Дона» не получилось. Еще до старта пролога Кротов неожиданно покинул этап — то ли из-за неотложных дел, то ли из-за проблем с блоком управления двигателем на его Mini. В отсутствие главного оппонента Васильев безошибочно проехал все пять «допов», лишь ближе к финишу второго дня единственный раз пробив колесо. В воскресенье пилот команды VRT и вовсе установил рекорд, пролетев 130-километровый спецучасток за 1:29:03 и поставив красивую точку в своем пятом чемпионском сезоне.

В классе мотовездеходов Анастасия Нифонтова начала этап ударно и быстро нарастила отрыв от Армена Пузяна. К воскресенью именитая гонщица опережала ближайших конкурентов

уже на 4 минуты, ориентируясь не столько на темп Пузяна, сколько на лидировавшего в «абсолюте» Васильева. На 110-м километре первого из двух кругов Нифонтова неожиданно перепутала поворот, проехала 500 метров по чистому полю и влетела в глубокую яму, оторвав обе шаровые опоры и сильно погнув передний рычаг. Первые несколько минут гонщицы силились вернуть свой BRP в гонку, но быстро поняли, что на этом этапе в Ростовской области для них завершён. Ждать эвакуатор экипажу Нифонтовой и Жадановой пришлось целых три часа. В результате Армен Пузян стал первым в зачете Т3, «серебро» завоевал Дмитрий Черкесов, а «бронзу» — Александр Федорук.

Несмотря на первый в профессиональной карьере сход, Нифонтова сохраняет неплохие шансы на чемпионство. Для этого ей хватит победы на заключительном этапе сезона: баха «Засечная черта» пройдет 2–4 декабря в Ульяновской области.



Богдан Каримов



Андрей Каргинов



# Эталон автомобильного радиатора

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



Профессиональные компоненты  
для грузового транспорта

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



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



# SOVOL NN

## ГОРОД ЭТО Я

azgaz.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Посмотрите  
автомобиль  
в дополненной  
реальности

Реклама.



СОВРЕМЕННЫЕ  
ТРАНСПОРТНЫЕ  
ТЕХНОЛОГИИ

Торговый дом «ГАЗ»

Дело  
В ДВИЖЕНИИ

