

НОВОСТИ

АВТОБИЗНЕСА

ЖУРНАЛ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ АВТОБИЗНЕСА

**АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ РОССИИ**  
ВЫБОР СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ

**ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ**  
КАЧЕСТВО ГАРАНТИРОВАНО

**В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ**  
СКЛАД НА МАРШРУТЕ

**ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ**  
ПРАКТИКА НА БАЙКАЛЕ

**ТАКАЯ ВАЖНАЯ ДЕТАЛЬ**  
ПРОВЕРЕНО ДОРОГОЙ

**ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО**  
КУРС НА РЕГИОНЫ



АВТОБИЗНЕС с. 8



АВТОРЕМОНТ с. 48



СПЕЦОБОЗРЕНИЕ с. 60



EUROREPAR

# МОТОРНОЕ МАСЛО

ВЫБИРАЙТЕ ОПТИМАЛЬНОЕ  
СООТНОШЕНИЕ

➤ **КАЧЕСТВО / ЦЕНА / ХАРАКТЕРИСТИКИ**



ВЫСОКАЯ  
ЭФФЕКТИВНОСТЬ  
И ДОЛГОВЕЧНОСТЬ  
ДВИГАТЕЛЯ



ЧИСТОТА  
ДВИГАТЕЛЯ



ТЕКУЧЕСТЬ  
ПРИ НИЗКОЙ  
ТЕМПЕРАТУРЕ



УМЕНЬШЕНИЕ  
ОКИСЛЕНИЯ  
И КОРРОЗИИ



УСТОЙЧИВОСТЬ  
К ВОЗДЕЙСТВИЮ  
ТЕМПЕРАТУРЫ



ЗАЩИТА  
ОКРУЖАЮЩЕЙ  
СРЕДЫ

[www.eurorepar.com](http://www.eurorepar.com)

**Главный редактор**  
Петр Александрович Левицкий

**Заместитель главного редактора**  
Михаил Калинин

**Руководитель проекта,  
обозреватель**  
Григорий Мерлин

**Эксперт журнала**  
Роман Гуляев

**Редактор отдела новостей**  
Евгения Воронова

**Корреспондент**  
Дмитрий Верещагин

**Корректор**  
Алина Соколова

**Дизайн и верстка**  
Студия «Кречет»

**Видеопроект**  
Борис Гришин

**Учредитель и издатель**  
ООО «Таби Медиа»

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций, свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-66097 от 10.06.2016 г.

© Перепечатка и использование материалов допускается только с письменного разрешения редакции.

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов. Редакция вступает в переписку с читателями по своему усмотрению. Рукописи не рецензируются и не возвращаются

Отпечатано в типографии «Вива-Стар»  
Адрес: г. Москва, ул. Электrozаводская, д. 20, стр. 3  
Тираж 14 000 экз.  
Цена свободная

Материал, отмеченный знаком Р, публикуется на правах рекламы

Подписано в печать  
21.06.2021

12+

**Директор**  
Петр Левицкий

**Руководитель  
отдела продаж**  
Надежда Бабушкина

**Распространение –**  
по всем регионам России  
прямой адресной рассылкой

**Адрес издателя и редакции:**  
Москва, ул. Никольямская, д. 49, стр. 5

**Для писем:**  
127434, г. Москва, а/я 89  
**Телефон:** +7 (495) 912-13-42  
**E-mail:** abiznews@abiznews.net  
www.abiznews.net



ОТ РЕДАКЦИИ

## Уважаемые читатели!

Весна 2021 года преподнесла неожиданный сюрприз: давно, казалось бы, забытое слово «дефицит» вернулось в наш лексикон. Точнее, нехватка запасных частей начала ощущаться уже осенью прошлого года, но в мае года текущего, по оценкам экспертов, о перебоях в поставках говорили руководители 27 % автосервисов – это почти треть рынка.

Что случилось? Более-менее понятно, что: карантинный 2020 год сопровождался приостановками производства во всех отраслях, и выпуск автокомпонентов не стал исключением. Кто-то справился с этой проблемой оперативно, а кто-то до сих пор не может ее решить. Дефицит полупроводников, например, вряд ли будет устранен до конца года, а ведь сейчас всё больше и больше деталей содержат электронные компоненты. А еще и конвейерные перевозки подорожали сразу и в десять раз... В общем, причин для дефицита хватает – пора вспоминать, как с этим жить.

Наиболее ошибочный и опасный вариант – перейти на самые дешевые аналоги или, тем более, переложить решение проблемы на клиента: привози, мол, что найдешь, а мы поставим. Риски, которые с этим связаны (а это как минимум потеря репутации и возможные судебные разбирательства), никак не уравновешивают сиюминутную пользу.

Оптимальный вариант выхода из ситуации дефицита, как это часто бывает в современном мире, связан с информацией. Нет привычной детали любимого бренда – стоит присмотреться к тому, что предлагают другие, но не самые дешевые производители. Не оказалось нужного артикула на складе постоянного поставщика – поинтересуйтесь у других: может быть, у них деталь есть в наличии, пусть подороже и поставка чуть позже. И заняться этим стоит уже сейчас: дефицит пока не удовлетворен, и непонятно, когда точно это произойдет. Да еще и подорожание запасных частей неизбежно – не только потому, что надо компенсировать нехватку, но и по объективным макроэкономическим причинам. Оптимизма это не внушает, но кто предупрежден – тот вооружен, а кто хорошо информирован – тот сумеет извлечь выгоду даже из дефицита.

**Петр Левицкий,**  
главный редактор

4

**НОВОСТИ АВТОБИЗНЕСА****РАЗРАБОТКА, НОРМАТИВЫ,  
ПРОИЗВОДСТВО, ПРОДАЖА**

6

**НОВОСТИ АВТОРЕМОНТА****МАТЕРИАЛЫ, ОБОРУДОВАНИЕ,  
ИНСТРУМЕНТЫ, ТЕХНОЛОГИИ**

8

**СОБЫТИЕ****ЕЖЕГОДНЫЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ВЫБОР**

На церемонии награждения ежегодной Национальной премии «Автомобиль года в России – 2021» были озвучены итоги голосования и названы лучшие автомобили, по мнению россиян.

12

**СОБЫТИЕ****АВТОБИЗНЕС СОБРАЛСЯ  
НА КАЗАЧЬЕМ БЕРЕГУ**

В конце мая сотрудники редакции «Новости Автобизнеса» приняли участие в одном из самых интересных отраслевых мероприятий – VIII Международном деловом форуме «Предприятия автомобильной отрасли».

18

**СОБЫТИЕ****САМОЕ БЫСТРОЕ  
ОЗЕРО В МИРЕ**

Любые достижения, а особенно рекордные, – это бесконечный симбиоз идей, отваги, самоотверженности и всех остальных замечательных качеств, присущих человеку. Но когда речь идет об автоспорте, то на первый план выходят технические инновации и научный прогресс. Причем в данном случае одно двигает другое.

**СОБЫТИЕ****ГЛОТОК СВЕЖЕГО  
ВОЗДУХА**

Карантинный 2020 год, помимо прочего, лишил российский автобизнес и масштабных мероприятий – всё общение переместилось в онлайн, что, конечно, неплохо, но равноценной заменой живому диалогу быть не может. Именно поэтому так приятно было услышать: выставка запчастей «ШАТЕ-М Экспо» вернулась на Урал!

**ТЕСТ-ДРАЙВ****SKODA KODIAQ:  
ХАРАКТЕР – АКТИВНЫЙ**

Я совершенно не мог понять, почему кроссоверы так усердно называют автомобилями «для активного образа жизни». Я годами бился над этой каверзной загадкой, мучительно выясняя, в чем заключается их особая активность и почему именно SUV более активны, чем, скажем, хэтчбеки или спортвэны? Я не находил ответа, пока наконец не познакомился со Skoda Kodiaq.

**ТЕСТ-ДРАЙВ****LEXUS NX:  
НАСТОЯЩИЙ «ЛЮКС»**

В первом полугодии 2021 г. компания Lexus продала 2316 моделей NX, т. е. этот кроссовер – второй по популярности в портфеле бренда после RX. Разберемся подробнее, откуда «растут ноги», на примере одной из лучших, на мой взгляд, комплектаций: NX 300 F SPORT Luxury.

**ТЕСТ-ДРАЙВ****SUZUKI SX4: ГОРДОСТЬ  
БЕЗ ПРЕДУБЕЖДЕНИЯ**

В эпоху гиперинфляции на российском автомобильном рынке – 2021 протестированный нами хэтчбек-кроссовер Suzuki SX4 с турбомотором 1,4 и полным приводом «пробил» ценовую планку в 2 млн руб. Есть повод разобраться, стоит ли платить такие деньги за него или проще выбрать что-то более популярное, массивное.

**ТЕСТ-ДРАЙВ****RENAULT KAPTUR:  
ПОТОМУ ЧТО УДОБНО!**

Renault Kaptur – один из немногих автомобилей, с которым после теста мне совершенно не хотелось расставаться. Я так прикипел к нему за это время, можно сказать, прирос всей душой и некоторыми прочими частями рассудка, что практически полностью сроднился.

40



### ТЕСТ-ДРАЙВ

#### HYUNDAI SOLARIS: БОЛЕЕ 10 ЛЕТ УСПЕХА

В сентябре 2020 г. мне довелось принять участие в церемонии выпуска двухмиллионного автомобиля в Санкт-Петербурге на заводе «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус». Им стал обновленный седан Hyundai Solaris, о котором и пойдет речь в нашем тесте.

44



### ТЕСТ-ДРАЙВ

#### RANGE ROVER EVOQUE: ГАДЖЕТ(-Ы) НА КОЛЕСАХ

Новый Evoque призван поражать с первого взгляда и снаружи, и внутри. Элегантная суперсовременная внешность, эффектно «оживающая» от прикосновения владельца, сразу три экрана тацскрин и джойстик режимов движения в кокпите – мы словно в пилотской кабине современного лайнера. Модель создана явно не для любителей олдскула, а для продвинутой молодежи, в том числе свободной финансово.

48



### ТЕСТ-ДРАЙВ

#### ЩЕТКАМ ALCA ЖАРА НЕ СТРАШНА

«Наше северное лето, карикатура южных зим», – писал классик русской поэзии. Не решился бы спорить с Пушкиным, но лето 2021 г. выдалось в европейской части России экстремально жарким – какие уж тут южные зимы, если от жары плавилась даже такие северные города, как Архангельск и Мурманск.



52

### СОБЫТИЕ

#### КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛОВ

21 мая 2021 г. в Москве состоялся финал Открытого чемпионата «Лучший автомеханик РФ – 2020/21» – ежегодного независимого соревнования среди специалистов по ремонту и обслуживанию автомобилей РФ и стран СНГ.



56

### АВТОКОМПОНЕНТЫ

#### ПОДВЕСКА, В КОТОРОЙ МОЖНО БЫТЬ УВЕРЕННЫМ

В бизнес-модели обычного автосервиса особое место занимают работы по ремонту подвески. Они относительно просты, не требуют сверхвысокой квалификации механика, неисправности подвески легко выявляются, диагностируются и исправляются. К тому же необходимость этих работ появляется на российских дорогах достаточно часто.



60

### СОБЫТИЕ

#### ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПОЗИЦИЯ

Стратегически чрезвычайно выгодное местоположение и огромный размах – всё это новый склад запчастей LADA.

## СЛЕДИТЕ ЗА НОВОСТЯМИ АВТОБИЗНЕСА

НА Facebook



## ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА:

- Эффективная встреча: конференция лидеров автобизнеса
  - Конкурс независимых: лучший автосервис страны
  - Всё для техобслуживания: детали планового ремонта
  - Теперь – подарки: новые функции сервисного портала
  - Итоги и прогнозы: продажи на дефицитном рынке

## ECLIPSE CROSS В ПРОДАЖЕ



ООО «ММС Рус», официальный дистрибьютор автомобилей Mitsubishi в России, Республике Казахстан и Республике Беларусь, сообщило о начале продаж усовершенствованной версии Eclipse Cross. Теперь модель можно приобрести во всех официальных дилерских центрах Mitsubishi Motors в России. Обновления Eclipse Cross заметны прежде всего в дизайне автомобиля. Передняя часть, выполненная в фирменном стиле Dynamic Shield, стала еще более яркой и впечатляющей. Были улучшены ходовые характеристики, настройки уникальной системы полного привода S-AWC и ассистенты водителя. Благодаря увеличению длины кроссовера на 140 мм вырос и объем багажника (+15%), теперь он составляет 331 л (по VDA). Mitsubishi Eclipse Cross станет доступен в РФ в трех комплектациях. Две версии оснащены новым для этой модели атмосферным двигателем 2,0 л мощностью 150 л. с., у одной полноприводной версии сохранится уже знакомый турбированный бензиновый 1,5-литровый двигатель мощностью также 150 л. с.

## ЛУЧШИЕ ПО РЕМОНТУ AUDI

В апреле в учебном центре Volkswagen Group Academy состоялся финал национального этапа Audi Twin Cup 2020 – самого престижного конкурса среди дилерских центров Audi. Традиционно в соревновании было две номинации: «Техника» и «Сервис». В финале каждой номинации участвовали 6 команд, в состав которых входили по 3 участника. Ауди Центр Таганка представляла команда SH-Taganka, одержавшая победу в номинации «Сервис». От Ауди Центра Варшавка в конкурсе приняли участие сразу две команды: Warshavka-tech – 2-е место в номинации «Техника» – и ACW-ultra – 3-е место в номинации «Сервис». Команда Ауди Центра Восток AC/Vostok заняла почетное 2-е место в номинации «Сервис».



Финал национального конкурса включал теоретические и практические испытания, имитирующие реальные ситуации, которые возникают в повседневной работе дилерских центров. Для участников номинации «Техника» были подготовлены задания, имитирующие неисправности в автомобилях. Конкурсантам предстояло за ограниченное время точно диагностировать неисправность, применив свои знания и используя специальный инструмент. Для команд номинации «Сервис» задания включали консультирование по автомобильным системам, аксессуарам, подбор оригинальной продукции и расходных материалов. Общее задание в обеих номинациях было ориентировано на знание премиальных стандартов послепродажного обслуживания бренда Audi, истории, планов и стратегии развития компании, перспективных разработок, конструкции современных моделей марки, знаменательных дат, производственных мощностей и всего, что связано с легендарным немецким брендом.

## ТЕПЕРЬ И ПРЕМИУМ

Renault Россия объявляет о старте продаж купе-кроссовера Arkana 2021 модельного года и предлагает новую топовую версию Prime, которая включает стильный дизайн интерьера и максимально возможное для этой модели оборудование. Эта комплектация доступна с двигателем TCe 150 с бесступенчатой автоматической трансмиссией CVT X-Tronic, с передним или полным приводом. Версия Renault Arkana Prime получила максимально возможное для модели оборудование, в том числе: электрохромное зеркало заднего вида с автоматическим затемнением и наружные зеркала с электроприводом, обогревом и автоматическим складыванием, камеры кругового обзора, мониторинг слепых зон, подогрев задних сидений, шторки безопасности для переднего и заднего ряда, а также многое другое. Новая комплектация доступна в официальной дилерской сети и в онлайн-шоуруме Renault.



## LEXUS LS ДЛЯ ПРОДВИНУТЫХ



В России с 21 апреля 2021 г. стартуют заказы на обновленный флагманский седан Lexus LS. Обновленный LS 350 доступен по цене от 7 147 000 руб., а LS 500 – от 9 514 000 руб. Модель с обновлением получила улучшение силовой установки и трансмиссии, самые актуальные технологии и мультимедиа для обеспечения высочайшего уровня комфорта и безопасности, а также современный дизайн экстерьера. В интерьере автомобиля дизайнеры бренда создали неповторимую атмосферу роскоши, переосмыслив богатые традиции японских ремесел. Подтверждая звание флагмана бренда, обновленный седан Lexus LS предоставляет владельцу высочайший уровень комфорта. Конструкция кокпита, созданная по образу кабины пилота самолета, позволяет сконцентрироваться на вождении и получать удовольствие от процесса. Инженеры Lexus LS эргономично разместили основные элементы управления, чтобы водитель мог сконцентрироваться на управлении. Теперь комфорт водителя не уступает комфорту пассажиров второго ряда. В версии LS 500 флагманский седан оснащен двигателем V6 с двойным турбонаддувом, агрегированным с 10-ступенчатой автоматической коробкой передач, обеспечивая отличную динамику и незаметные переключения во время движения. В обновленной версии инженеры Lexus изменили форму лопастей турбины, а также переработали элементы управления открытием перепускного клапана, что обеспечивает более точное управление давлением турбонаддува, обеспечивая острый отклик на педаль акселератора. Регулировка контроля впрыска топлива и новая конструкция кромки в верхней части поршней обеспечили дополнительное обогащение воздушно-топливной смеси и помогли добиться не только снижения уровня шума в салоне, но и сокращения количества вредных выбросов.

## BMW M3 И M4 COUPE



BMW Group объявляет российские цены на BMW M3 и BMW M4 Coupe с системой полного привода xDrive. Тяга рядного 6-цилиндрового двигателя BMW TwinPower Turbo мощностью 510 л. с. передается на колеса с помощью 8-ступенчатой автоматической трансмиссии M Steptronic с технологией Drivelogic. Система полного привода M xDrive распределяет крутящий момент между передней и задней осями. В результате водителю доступны великолепная маневренность и курсовая устойчивость, а также еще более стремительное ускорение. Рекомендованные цены на BMW M3 Competition M xDrive – от 7 370 000 руб. Рекомендованные цены на BMW M4 Competition Coupe M xDrive – от 7 670 000 руб. Тонко настроенная система полного привода M xDrive – захватывающая альтернатива классической заднеприводной компоновке от BMW M GmbH. Активный задний дифференциал M обеспечивает распределение крутящего момента между задними колесами в зависимости от ситуации на дороге. Эта технология полностью компенсирует потерю мощности, особенно при сильной подаче тяги или недостаточном сцеплении с дорожным покрытием одного из задних колес. Работа полного привода M xDrive, активного дифференциала M и антипробуксовочной системы M Traction Control тесно связана с системой динамического контроля устойчивости (DSC), что позволяет мгновенно реагировать на любое изменение дорожной ситуации. Результат их работы – фирменные ощущения от управления автомобилем BMW M, дополненные улучшенным сцеплением с дорогой. Система полного привода M xDrive для новых BMW M3 Competition и BMW M4 Competition Coupe дополнена уникальной передней двухрычажной подвеской. Помимо особой геометрии, она отличается рулевым механизмом с измененным передаточным отношением.

## ОБНОВЛЕННЫЙ GOLF

Volkswagen объявляет о старте приема заказов на восьмое поколение легендарного Golf. Модель доступна для заказа во всех официальных дилерских центрах марки. Golf – легенда успеха марки Volkswagen. Восемь поколений этой модели завоевали популярность во всем мире. Volkswagen Golf – один из самых продаваемых автомобилей в истории: на сегодняшний день по всему миру продано более 35 млн Golf в восьми поколениях. По статистике Volkswagen на момент выхода на рынок восьмого поколения Golf, с 1974 г. Golf продавался в мире в среднем каждую 41 секунду. С большой вероятностью, пока вы дочитали до этого места, в мире был продан еще один Golf. Первый экземпляр модели, которая впоследствии стала бестселлером марки, был выпущен 29 марта 1974 г. на заводе Volkswagen в Вольфсбурге и начал «революцию хэтчбеков», сменив не менее легендарный Beetle. Golf производится уже 47 лет, и в 2020 г. он вновь стал самым продаваемым автомобилем как в Германии (обладателями модели стали 133 900 человек), так и в Европе (реализовано 312 000 шт.). Восьмое поколение Golf с передовыми технологиями и интуитивно понятным управлением открывает новую главу в истории бестселлера. В сфере технологий Golf делает самый большой скачок вперед с момента своего дебюта. На российском рынке Golf восьмого поколения предлагается в двух версиях: Exclusive, оборудованной бензиновым двигателем 150 л. с. в паре с 8-ступенчатой АКП (от 2 558 000 руб.), а также в заряженной GTI с 245-сильным мотором в сочетании с 7-ступенчатой АКП (от 3 090 000 руб.).



## JOLION НА СТАРТЕ



18 мая 2021 г. стартовали продажи нового городского кроссовера Haval Jolion Haval («Хавейл»). Этот автомобильный бренд компании Great Wall Motor, созданный в 2013 г., зарекомендовал себя широким модельным рядом внедорожников и кроссоверов, технологичностью, современной производственной базой, интегрированной сетью поставок комплектующих от лучших иностранных производителей. Пятиместный городской кроссовер оснащается 4-цилиндровым рядным 1,5-литровым бензиновым двигателем с турбонаддувом мощностью 143 л. с. в комплектациях Comfort и Elite. Стоимость Haval Jolion с передним приводом начинается от 1 189 000 руб., включая НДС. Более мощным двигателем (150 л. с.) располагают полноприводные автомобили комплектаций Elite и Premium. Стоимость полноприводной версии начинается от 1 509 000 руб., включая НДС.

## ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ LADA

АВТОВАЗ объявляет о старте продаж самой популярной модели LADA – Granta – с новым двигателем мощностью 90 л. с. Агрегат будет доступен во всех комплектациях и типах кузова. Цена LADA Granta с усовершенствованным мотором начинается от 5 19 900 руб. LADA Granta – многолетний лидер продаж среди легковых автомобилей в России. За десять лет с момента запуска производства было продано более миллиона автомобилей семейства Granta. На новом базовом моторе 1 182 (1,6 л, 8 клапанов) были внедрены обновленная шатунно-поршневая группа, модернизированный коленвал, газораспределительный механизм и ряд других изменений – всего 48 новых деталей. В результате мощность повысилась до 90 л. с., крутящий момент – до 143 Н·м, а его 80 % доступен уже на 1300 об/мин., что поможет сэкономить расход топлива и сократить частоту переключений передач. Необходимости регулировки клапанов до пробега в 90 000 км теперь нет. Более надежный и тихий, он в среднем потребляет 7,5 л 92-го бензина на 100 км. Внесенные изменения увеличили его ресурс на 25 %, а разгон до 100 км/ч сократился на 0,4 секунды. Теперь есть возможность сэкономить до 5000 руб. на каждые 20 000 км за счет снижения расхода топлива и стоимости ТО.



## «ПРОДВИНУТЫЕ» ЩЕТКИ



Бренд HEYNER выпустил несколько приборов для «продвинутой» очистки стекла. Это щетка для мытья стекол с телескопической ручкой HEYNER SuperCleaner L25 PRO. Раздвигаемый корпус выполнен из алюминия, что делает конструкцию легкой. В задвинутом состоянии прибор уменьшается до 53 см и раздвигается до 80 см. Мягкая губка для мытья стекол с одной стороны и водосгоном – с другой имеет длину 25 см. При нажатии кнопки Press на держателе щетки моющее основание складывается вдоль корпуса и позволяет хранить прибор компактнее. По такому же принципу складывается вдоль корпуса еще одна щетка – уменьшенная копия первой: HEYNER SuperCleaner S25. Этот очиститель стекол не раздвигается и в длину всего 25 см. Еще одна новинка – всепогодный стеклоочиститель HEYNER AllseasonsCleaner L20 PRO. Это многофункциональный прибор, оборудованный щеткой длиной 20 см для уборки снега – на одном конце трубки, скребком для очистки от льда зимой или от насекомых летом – на другом конце трубки, а при надавливании на щетку специального чехла из микрофибры он может также использоваться как очиститель окон от грязи. У этого аксессуара диапазон раскрытия – от 56 до 82 см. Корпус тоже выполнен из нержавеющей алюминия. Этот стеклоочиститель складывается, что позволяет сэкономить место в багажнике. Для хранения всех щеток прилагается прозрачный чехол.

## ЗАПЧАСТИ ДЛЯ НОВЫХ MERCEDES

Компания TMD Friction выпустила на рынок тормозные колодки и диски под брендом Textar, предназначенные для постгарантийного обслуживания премиальных кроссоверов Mercedes-Benz GL-класса последнего поколения. Новые позиции в ассортименте немецкого бренда полностью соответствуют требованиям, предъявляемым к оригинальным комплектующим. В фирменный каталог Textar добавлены тормозные колодки для компактных кроссоверов Mercedes-Benz GLA и GLB 2019/2020 годов выпуска (артикул детали 2294201). Колодки комплектуются демпфирующей пластиной Q+ со специальным текстурным покрытием для эффективного снижения шума при торможении. Также представлены тормозные диски PRO+ для Mercedes-Benz GLA (передний мост, артикул 92316705), среднеразмерных кроссоверов Mercedes-Benz GLE и GLE Coupe (передний мост, артикулы 92307105 и 92306005) и флагманского внедорожника марки Mercedes-Benz GLS (задний мост, артикул 92307005).



## 150 ЛЕТ CONTINENTAL



Корпорация Continental в этом году отмечает 150-летие со дня основания. Компания начала свою работу в немецком Ганновере, и с тех пор акционерное общество по производству изделий из мягкой резины, прорезиненной ткани, литых шин для экипажей и велосипедов превратилось в один из крупнейших международных технологических концернов. Для того чтобы рассказать о значимых вехах в истории, текущих проектах и планах на будущее, Continental запускает специальный проект «Мобильность. Наше сердце бьется уже 150 лет». В рамках проекта была разработана аркадная игра Marble Adventure, которая познакомит с достижениями Continental и представит пользователям занимательные факты из мира автомобильной промышленности. Каждый день около миллиарда водителей садятся за руль автомобилей, оснащенных автокомпонентами Continental. Новаторские технологии компании используются в трех из четырех транспортных средств, передвигающихся сегодня по дорогам во всем мире. Сегодня заводы Continental расположены по всему миру, но штаб-квартира корпорации по-прежнему расположена в Ганновере. Первое административное здание компании было построено в 1913 г. и стало неотъемлемой частью городского пейзажа. К 150-летию корпорации появится современный креативный кампус, который сможет вместить до 1600 сотрудников.

## СТАНДАРТИЗАЦИЯ ЛИНЕЙКИ ДАТЧИКОВ



Компания NGK SPARK PLUG объявила о стандартизации линейки датчиков кислорода для автомобилей. Консолидация позволит оптимизировать складские запасы и количество артикулов, подерживаемых на складе. Кроме того, включение в ассортимент датчиков для американских и японских автомобилей позволит увеличить охват парка автомобилей и повысить конкурентоспособность. Датчики кислорода NTK, охватывающие 37 % рынка оригинального оборудования, рекомендованы как для бензиновых, так и для дизельных автомобилей, к которым предъявляются всё более высокие требования по уровню выбросов. Стандартизация позволит консолидировать 626 датчиков из диоксида циркония (также называемых бинарными датчиками), уменьшив количество позиций на рынке с 927 до всего лишь 260. Разработанные по тем же стандартам, что и аналоги рынка оригинального оборудования, эти датчики полностью соответствуют оригинальным по качеству и характеристикам. Стандартизация линейки будет проведена в 6 этапов, первый из которых стартовал в январе 2021 г. Чтобы добиться такого сокращения, была проанализирована вся линейка кислородных датчиков для автомобилей и определены позиции, которые могут быть объединены. За основу для объединения была взята длина кабеля, при этом особое внимание уделялось различным чувствительным элементам, разъемам и термостойкости. Новые консолидированные позиции основываются на максимальной длине кабеля, которая с помощью кабельной стяжки может быть укорочена при установке. Все датчики с идентичным чувствительным элементом, разъемом и сопротивлением нагревателя будут объединены под одним артикулом. Для обеспечения плавного перехода обновленная линейка кислородных датчиков будет выпускаться в специальной упаковке с зеленой маркировкой.



## РЕШЕНИЯ ДЛЯ РЕМОНТА ТОРМОЗА

В последние годы электрический стояночный тормоз (EPB) торговой марки TRW стал устанавливаться на конвейере на большинство моделей транспортных средств, что привело к увеличению спроса на рынке запчастей. Однако всё больше и больше автовладельцев ищут доступную альтернативу полной замене тормозного суппорта с EPB. Новый комплект для замены актуатора торговой марки TRW теперь можно приобрести и на вторичном рынке. Все типы суппортов с EPB надежны и долговечны, однако, как и в любой технической системе, возможны повреждения. ZF Aftermarket предлагает под торговой маркой TRW запасные части практически для всех видов ремонта тормозной системы. Теперь в ассортименте есть и комплект для замены актуатора. До недавних пор СТО вынуждены были полностью заменять тормозной суппорт с EPB, даже если неисправен был только актуатор. Электропривод может выйти из строя, даже если механическая часть тормозного суппорта находится в рабочем состоянии. Это происходит чаще всего после длительного периода простоя автомобиля. Потеря подвижности элементов тормозного суппорта может привести к перегрузке двигателя. Именно поэтому ZF Aftermarket предлагает для применения на рынке постгарантийного обслуживания новый комплект для ремонта тормозных суппортов в качестве недорогой ресурсосберегающей альтернативы полной замене. Комплект состоит из электропривода, двух крепежных винтов и уплотнительного кольца, с помощью которого тормозной суппорт с EPB можно отремонтировать в короткие сроки и по низкой цене. Во многих моделях автомобилей сейчас применяется цветной суппорт – тормозные суппорты на замену доступны в тех же цветах, что и в оригинальной комплектации (OE), например черном, красном, сером и ультрамариновом.



## ОБНОВЛЕННОЕ МАСЛО

Компания Wolf Lubricants выпустила на рынок обновленное моторное масло OFFICIALTECH 5W30 C3 LL III – доработанную версию OFFICIALTECH 5W30 LL III. Новое моторное масло делает инновационным его уникальное сочетание спецификаций, включая новый API SP и сертификат MB 229.52, полученные в дополнение к официальным сертификатам одобрения ACEA C3, VW 504.00/507.00 и BMW LONGLIFE-04. Разработка OFFICIALTECH 5W30 C3 LL III проводилась на основе спецификации для среднелегальных масел ACEA C3 для немецких автопроизводителей; это масло всецело отвечает требованиям LongLife III группы VAG. Его низкая вязкость позволяет двигателям расходовать меньше топлива, а модернизированный пакет присадок способствует долговечности и увеличению интервалов замены масла. Обладая среднелегальным составом (по сульфатной зольности, содержанию фосфора и серы), это масло защищает устройства доочистки и соответствует стандартам выбросов Euro-5 и -6. Время между заменами масла дополнительно увеличено за счет повышения устойчивости смазочного материала к окислению, предотвращающей окисление и разложение. Для полной защиты внутренних компонентов двигателя были добавлены антикоррозионные присадки наряду с повышенной защитой от преждевременного загорания на низких оборотах (LSPI) и присадками, предотвращающими образование вредных отложений и осадка в двигателе. Также OFFICIALTECH 5W30 C3 LL III обладает обратной совместимостью формулы, а следовательно, универсальностью для бензиновых и дизельных моделей автомобилей. Это позволяет сэкономить время и деньги, а еще – достичь максимального охвата автопарков.



## СВЕЧИ СЕМЕЙСТВА TWIN TIP

DENSO принадлежит авторство таких инноваций, как использование драгоценных металлов – иридия и платины – при производстве свечей зажигания, а также свечей со сверхтонкими наконечниками электродов. Объединив эти решения, инженеры компании создали свечи «суперзажигания» (Super-Ignition Plugs). Крупнейшие мировые автопроизводители (Toyota, Mazda, Nissan, BMW, Volvo) выбрали их для конвейерной комплектации своих автомобилей. Этот продукт DENSO послужил базой для создания технологичных, производительных и долговечных свечей зажигания семейства Twin Tip, предназначенных для рынка послепродажного обслуживания автомобилей. Семейство свечей зажигания DENSO Twin Tip включает две продуктовые линейки: Nickel TT и Iridium TT. Изделия из обеих линеек, несмотря на различия, обладают выдающимися рабочими характеристиками и длительным ресурсом использования. Свечи зажигания DENSO Iridium TT можно рассматривать в качестве улучшенного аналога оригинальных иридиевых свечей «суперзажигания», устанавливаемых на автомобили самых разных марок и моделей на конвейере. Компания DENSO рекомендует использовать эти свечи при проведении техобслуживания автомобилей, оснащенных современными высокоэффективными двигателями. В свою очередь, свечи зажигания Nickel TT – это бескомпромиссное решение для бюджетного апгрейда стандартных никелевых свечей, обладающее выдающимися для своего сегмента характеристиками.



## МАРКИРОВКА ЗИМНИХ ШИН

Впервые в маркировке шин будет использоваться обозначение сцепления на льду и снегу. Дополнительно на этикетке будет QR-код для доступа в европейскую базу данных. Новые европейские этикетки шин вводятся в оборот в мае 2021 г. Задача этикетки на шинах – помочь покупателям сравнить различные шины и выбрать более безопасные и экологичные.



На церемонии награждения ежегодной Национальной премии «Автомобиль года в России – 2021» были озвучены итоги голосования и названы лучшие автомобили, по мнению россиян.

Григорий МЕРЛИН |



# ЕЖЕГОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ВЫБОР

Начиная с 1 февраля на протяжении 4 месяцев около 1 миллиона участников выбирали лучшие автомобили в 23 классах и специальных номинациях. Как и в прошлые годы, участники голосования фактически обозначили будущий спрос на автомобили в России.

Церемония награждения победителей Премии «Автомобиль года в России» прошла в «Известия Hall» и собрала около тысячи гостей, которые стали свидетелями и участниками объявления результатов всероссийского голосования. Ход церемонии освещался в прямом эфире на платформе МегаФон ТВ.

Год из года меняется концепция церемонии. В 21-м сезоне организаторы предложили гостям погрузиться в мир путешествий.

По традиции открытие церемонии состоялось после приветственной речи, которую произнес председатель оргкомитета Премии **Владимир Безукладников:**

*– Последний год стал отличным стимулом для развития внутреннего туризма. Россия такая большая и разная, в ней сколько уникальных мест... В нашей стране можно найти почти всё, нужно только выбрать маршрут. А передвижение на авто дарит нам практически бесконечную свободу. Каждый сам выбирает, куда отправиться, – покорять бездорожье или побывать на морском побережье. И хотя у всех нас разные интересы, вкусы, предпочтения, увлечения, но «Автомобиль года» поможет каждому из вас построить ваш идеальный маршрут.*

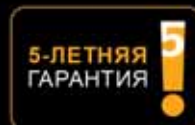
Участники голосования – автомобилисты со всей России, от Калининграда до Камчатки. Аудитория активно прирастает женским полом и молодым поколением. Наибольшая доля – 27 % – в диапазоне от 30 до 34 лет (против 24 %, 35–39, годом ранее) до 39 лет – 65 % (против 59 %).

В 21-м сезоне голосования участники выбирали лучшие автомобили в 23 классах: от «Городских автомобилей» до «Фургонов», в специальных номинациях «Новинка года», «Гибриды и электрокары», «Любимые марки в массовом и премиальном сегменте», а также в двух номинациях среди китайских автомобилей, представленных на российском рынке, –



## Ясность вместо пустых слов: 5-летняя гарантия.

Профессионалы в автосервисе не нуждаются в пустых обещаниях – им нужно качество, на которое они могут положиться. Поэтому для зарегистрированных партнеров мы обеспечиваем 5-летнюю гарантию на все товары Power Transmission Group для рынка послепродажного обслуживания автомобилей. Без «если» и «но».  
[www.continental-ep.com/5](http://www.continental-ep.com/5)



ContiTech Antriebssysteme GmbH  
[www.continental-engineparts.com](http://www.continental-engineparts.com)



«Самый популярный китайский бренд и автомобиль». Анализ данных и подсчет результатов обеспечила исследовательская компания Ipsos.

#### Результаты голосования

Лучший автомобиль для путешествий – Volkswagen T6.1

Самый популярный китайский автомобиль – Chery Tiggo 8 PRO

Новинка года – Mitsubishi Pajero Sport

Самый популярный китайский бренд – Chery

Гибриды и электрокары – Audi e-tron

Проект года – ЦКАД

Прорыв года – ГАЗ Gazelle e-NN

Любимая марка в массовом сегменте – Kia

Любимая марка в премиальном сегменте – Audi

Универсалы повышенной проходимости – Subaru Outback

Компактные внедорожники – Kia Seltos

Легкие внедорожники – Renault Arkana

Средние внедорожники – Kia Sorento

Тяжелые внедорожники – Land Rover Defender

Пикапы – Toyota Hilux

Бизнес-класс – Kia K5

Представительский класс – Mercedes-Benz S-класс

Представительский класс «премиум» – Aurus Senat

Городские автомобили – Kia Picanto

Малый класс – LADA Vesta

Малый средний класс – Volkswagen Jetta

Средний класс – Skoda Octavia

Компактвэны – LADA Largus

Минивэны – Kia Carnival

Мини-фургоны – Peugeot Partner

Легкие фургоны – Volkswagen Transporter

Фургоны – Volkswagen Crafter

Купе – BMW 4-й серии Coupe

Купе «премиум» – Bentley Continental GT

Грантуреры – Audi A7 Sportback



Кабриолеты и родстеры – Porsche 718 Boxster

Кабриолеты и родстеры «премиум» – Lamborghini Aventador Roadster

В рамках церемонии состоялось определение обладателя главного приза сезона среди всех участников голосования – седана бизнес-класса Kia K5 с годовым запасом моторного масла Total Quartz и транспондером T-pass для безостановочного проезда по платным дорогам. Им стал 40-летний организатор продаж IT-компании **Илья Кузнецов** из Москвы.

Результаты голосования «Автомобиль года в России» являются наглядным показателем автомобильных предпочтений россиян и практически прогнозируют будущие продажи.



В конце мая сотрудники редакции «Новости Автобизнеса» приняли участие в одном из самых интересных отраслевых мероприятий – VIII Международном деловом форуме «Предприятия автомобильной отрасли».

Григорий МЕРЛИН |



# АВТОБИЗНЕС СОБРАЛСЯ НА КАЗАЧЬЕМ БЕРЕГУ

В удивительном месте на берегу Азовского моря собрался весь спектр специалистов автомобильного бизнеса из многих стран. Причем сам формат встречи, которую традиционно уже в течение 8 лет организует компания «Механика» на курорте «Казачий Берег», располагает не только к чисто деловому обмену мнениями, но и к удивительно теплоте неформальному общению.

Трехдневная программа пребывания на косе Долгой включала, помимо очень полезных докладов от ведущих экспертов в отрасли авторитейла, ребилдинга, автосервиса и производства автокомпонентов, много интересных мероприятий за пределами основного пленарного зала. За три дня пребывания на курорте участники и их семьи смогли совместить отдых с полезными воркшопами и активностями на берегу прекрасного моря.

В рамках темы Форума: «Перспективы восстановления экономики в автопромышленной области для малого и среднего бизнеса после пандемии: практические решения для развития компаний в посткризисный период» – рассмотрены главные отраслевые и ресурсные проблемы:

- нормативно-правовое регулирование деятельности автопромышленной отрасли Aftermarket;
- промышленное оборудование, инструменты и приспособления: кому, сколько и какие именно приобретать;



– нехватка квалифицированных кадров и опыт ее преодоления и другие актуальные проблемы отрасли.

Практические проблемы и способы их преодоления, «новости с полей» – вот суть и смысл формата мероприятия.

В этом году партнером и участником Форума стал Союз Автосер-

висов, члены которого приняли активное участие в деловой программе. В рамках Форума Союз Автосервисов провел круглый стол, по результатам которого сформировалась резолюция с обращением к Правительству РФ, которую мы с удовольствием публикуем на наших страницах.



**Спикеры мероприятия**

**Сергей Майоров**, председатель правления Машиностроительного кластера Республики Татарстан

**Михаил Чугункин**, генеральный директор компании «Механика»

**Дмитрий Даньшов**, основатель компании «Механика»

**Роман Миляев**, коммерческий директор компании «Механика»

**Виталий Новиков**, исполнительный директор Союза Автосервисов

**Ольга Шредер**, генеральный директор компании Schroeder Green Innovation (Германия)

**Евгений Людмирский**, технический директор компании Schroeder Green Innovation

**Александр Пахомов**, председатель правления Союза Автосервисов

**Виталий Маковский**, руководитель партнерской программы компании «Механика»

**Владимир Ковалевский**, управляющий владелец сети СТО «Корея Экспресс»

**Александр Цыкуров**, руководитель отдела продаж компании «Механика»

**Сергей Голиков**, управляющий владелец компании «4Такта»

**Илья Николин**, управляющий владелец региональной сети автокомплексов «Реактор»

**Андрей Белевич**, директор по развитию компании «Механика СПб»

**Денис Десятерик**, управляющий владелец компании «ИРКДВС»

**Дмитрий Ванходло**, руководитель службы качества компании «Механика»

**Андрей Букреев**, руководитель отдела маркетинга и рекламы компании «Механика»

**Евгений Есин**, руководитель ИТ-отдела компании «Механика»

**Майя Комиссарова**, профессиональный юрист (ГК РФ, Закон о защите прав потребителей)

**Денис Солодов**, управляющий сети техцентров «АМ-Сервис» (г. Новороссийск)

**Виталий Трошин**, директор автосервиса «Оживляющий гараж»

**Александр Куроптев**, АвитоАвто, руководитель категории «Запчасти и аксессуары»

ний Постановления Правительства РФ от 11.04.2001 № 290 «Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств» вызовам насущного дня, отсутствие в отрасли своего Совета по профессиональным квалификациям и профессиональных стандартов, на которые могли бы ориентироваться высшие и среднеспециальные образовательные учреждения при подготовке автомобильных специалистов.

Заслушав выступления основных докладчиков и обсудив все замечания, высказанные в ходе обсуждений, участники круглого стола постановили обратиться к Правительству РФ с предложениями:

1. Включить представителей Союза во все рабочие группы по внесению изменений в технический регламент.

2. Включить представителей Союза во все рабочие группы по разработке новой редакции Постановления № 290.

3. Поручить участникам Союза разработку квалификационных требований к подготовке специалистов отрасли технического обслуживания и ремонта авто/мототранспортных средств.

4. Поручить участникам Союза совместно со специалистами института МАДИ разработку отраслевого стандарта на восстановление автомобильных агрегатов.

5. Поддержать усилия государственных органов, направленные на обеспечение доступа к технической информации и софту, специнструменту и приборам диагностики автопроизводителей для российских авторемонтных предприятий, учебных и научных учреждений.

6. Признать полезным и применимым в России опыт системы производственного обучения специалистов SENAY, применяемый предприятиями ремонта и технического обслуживания Бразилии. Способствовать распространению и изучению этого опыта в России.

7. Признать крайне полезным опыт Турецкой Республики по сертификации национальных поставщиков услуг и компонентов для иностранных автопроизводителей силами национального профессионального объединения. Обязанность иностранных автопроизводителей включать в свои сбытовые сети продукцию национальных предприятий, получивших сертификацию в национальном профессиональном объединении. Путь сотрудничества,

**Резолюция участников VIII Международного форума предприятий автомобильной отрасли**

В рамках VIII Международного форума предприятий автомобильной отрасли общественная организация «Союз Автосервисов» провела круглый стол с участием независимых авторемонтных предприятий. В дискуссии «Пути развития предприятий авторемонтного комплекса РФ и стран СНГ» приняли участие 142 представителя предприятий из всех регионов РФ. В ходе обсуждения затрагивались вопросы текущей конъюнктуры на рынке, меры поддержки, оказываемые Правительством РФ предприятиям авторемонтной отрасли, а также несовершенство

законодательной базы, которая в настоящий момент регламентирует деятельность отрасли.

Участники круглого стола высоко оценили меры поддержки отрасли, оказываемые Правительством РФ во время пандемии. В то же время большинством участников было отмечено несовершенство законодательной базы, регулирующей отрасль. Особое беспокойство вызывают попытки внести в новую редакцию Технического регламента Таможенного союза нормативы, которые ущемляют интересы отечественных авторемонтных предприятий и ослабляют технологический суверенитет страны, несоответствие положе-



# ВСЕ СПЕКТР АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ



## ИНТЕРАВТО

16-я международная выставка автомобильной индустрии

- Автомобильные двигатели и их компоненты
- Шины и ремонт шин, резинотехнические изделия
- Автомобильная химия, масла
- Оборудование и комплектующие для автомоек
- Оборудование для кузовного ремонта автомобилей
- Автомобильные аксессуары
- Автоэлектрика и автоэлектроника
- Гаражное и диагностическое оборудование

24-27 АВГУСТА  
2021

МОСКВА,  
КРОКУС ЭКСПО

а не конкуренции, официальных дилеров и независимых предприятий восстановительного ремонта считать полезным. В качестве образца рекомендовать модель взаимодействия и пример турецкого профессионального объединения ребилдеров, возглавляемого господином Эмре Чисина.

8. Расширить секцию ребилдеров в рамках Союза Автосервисов, пригласив к работе в ней предприятия, традиционно участвующие в Деловом форуме механики.

9. Выразить признательность Всемирному объединению национальных ассоциаций ребилдеров WERC и его руководителю Омару Рикардо Чихаеб за помощь и поддержку работы Союза. Продолжить сотрудничество с Международной ассоциацией WERC.

*Россия, Краснодарский край, Ейский район, станция Должанская  
25 мая 2021 г.*

#### Международные компании, принимавшие участие в мероприятиях Форума

*В разные годы в Форуме принимают участие мировые лидеры производства запасных частей, производители промышленного оборудования для сферы ребилдинга двигателей.*

2013 – 1-й Форум: Federal Mogul

2014 – 2-й Форум: Federal Mogul, OE Germany, TRUCTEC

2015 – 3-й Форум: MAHLE, MS Motorservice, Federal Mogul, OE Germany

2016 – 4-й Форум: MS Motorservice, King, OE Germany, Dana, ContiTech, Miba, ООО ПКФ «Внешторг-Микрон», ГНУ «Институт технологии металлов НАН Беларуси»

2017 – 5-й Форум: OE Germany, MS Motorservice, King, ContiTech, Miba, ООО «ДжиКейЭн Инжиниринг (Рус)», VTM GROUP, NESTE, Elring, Meritor

2018 – 6-й Форум: King, NESTE, TRUCTEC, GENMOT, Diesel Technic AG, Miba, ContiTech, OE Germany, MAHLE, Elring, VTM GROUP, FAI Automotive, Federal Mogul, Central, Meritor

2019 – 7-й Форум: King, NESTE, Euroricambi, MAHLE, SM Motorenteile, OE Germany, Autoventil, CONAREM, Машиностроительный кластер Республики Татарстан, Немецко-российский экономический союз.



# comtrans

МВЦ Крокус Экспо/Москва/Россия

07 – 11/09/2021

Международная выставка коммерческих  
автомобилей

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



Организаторы:

Под патронатом:

**ITEMF**  
EXPO

  
НП ОАР

 OICA

Любые достижения, а особенно рекордные, – это бесконечный симбиоз идей, отваги, самоотверженности и всех остальных замечательных качеств, присущих человеку. Но когда речь идет об автоспорте, то на первый план выходят технические инновации и научный прогресс. Причем в данном случае одно двигает другое. Мне посчастливилось наблюдать за установкой рекордов скорости на льду самого глубокого озера на планете.

Григорий МЕРЛИН |



# САМОЕ БЫСТРОЕ ОЗЕРО В МИРЕ

Для меня посещение Байкала зимой было давней мечтой, ведь, не раз побывав летом на его берегу, я всё время слышал советы бывалых: «Приезжай зимой, когда озеро во льду». Об уникальности и красоте Байкала можно рассуждать бесконечно. Причем эпитет «самый» постоянно применяется к этому удивительному уголку российской природы. Летом он становится Меккой для туристов, а вот зимой на льду Байгал далай (бурятск.) можно увидеть полноценные дороги, по которым вполне буднично передвигаются местные жители. Например, ледовая переправа между Большой землей и островом Ольхон по ширине может соперничать с немецким автобаном. А вот дальше

приходится передвигаться на свой страх и риск с помощью «Лиги байкальских ледовых капитанов», которые практически являются ангелами-хранителями, проводя, как ледоколы во льдах, автомобили через торосы и разломы толстого байкальского льда.

Вы можете себе представить, насколько сложно в таких условиях построить трассу, да еще и спортивную, для скоростного передвижения не просто специально подготовленных машин, а вполне стоковых, хоть и спортивных, экземпляров? К слову, подготовлено было две трассы: одна – для установки рекордов скорости по прямой, а вторая – кольцевая, с поворотами исходя из реальной ледовой

обстановки, для командного рекорда скорости в течение 24 часов на Porsche Macan с остановкой для дозаправки и смены пилотов.

В этом году в установке рекордов в соревновании «Дни скорости на льду Байкала» участвовали не только легковые спортивные болиды и кроссоверы, но и вполне себе серьезный грузовой трак Ford. Но об этой «изюминке», которая появилась на юбилейных соревнованиях на льду «малого моря» – Байкала, – позже.

Соревнование «Дни скорости на льду Байкала» проводится десятый год подряд. Организатор соревнований и владелец зарегистрированного бренда – компания LAV-racing. Уникальные условия соревно-



ваний включают подготовку техническим персоналом LAV-racing прямой трассы длиной 13 126 м на льду Байкала. Трасса размечается при помощи сертифицированных профессиональных геодезистов – это обязательное условие РАФ (Российской автомобильной федерации). Фактически организаторы сертифицируют часть байкальского льда как гоночную трассу.

«Дни скорости на льду Байкала» – это официальное спортивное соревнование с задачей установления рекорда скорости на льду. Мероприятие проводится в строгом соответствии с регламентом FIA (Международная автомобильная федерация) и РАФ. К соревнованиям допускаются как автомобили группы А – специально созданные или подготовленные, так и автомобили группы В – без подготовки, выпущенные серийно более 200 экземпляров. Все автомобили проходят строгую техническую комиссию, и все допущенные к соревнованиям пилоты имеют действующую гоночную лицензию.

Конечно, фееричное зрелище заездов и подвиги пилотов – это то, ради

чего всё это действие задумывалось. Испытание техники и людей – вот ради чего в принципе существует автоспорт. Но не надо забывать о том, что вся эта, можно сказать, финальная стадия – фантастическая картинка, в цепочке подготовки которой задействованы удивительные люди, поражающие своим профессионализмом.

В отличие от многих других спортивных действий соревнование «Дни скорости на льду Байкала» является прежде всего B2B-мероприятием, сюда не приезжают массово зрители, и на него не продают билеты. Поэтому основное бремя финансирования ложится на спонсоров этого проекта, для которых это не просто маркетинговые расходы – это то место, где есть возможность и испытать свой продукт в боевых условиях, и рассказать очень подробно о свойствах и рыночных преимуществах производимого изделия. В 2021 г. генеральным партнером соревнований стала компания SINTEC Lubricants, один из лидеров в России по производству качественных автомасел, антифриза, омыва-

ющей жидкости и других продуктов, включая столь необходимые в период пандемии маски и антисептики.

Вообще, продукция «Обнинскоргсинтез» является сейчас очень востребованной и на B2B-рынке, и в рознице. На лед Байкала компания привезла целую испытательную лабораторию, для того чтобы наглядно показать приглашенным на мероприятия региональным дистрибьюторам, клиентам и журналистам преимущества продукции SINTEC – не на словах, а с помощью опытов и испытаний.

**Евгений Дубовицкий**, директор по развитию каналов продаж SINTEC Lubricants:

*– На этом семинаре мы расскажем простым и доступным языком о вязкостных характеристиках масла, о том, как оно ведет себя при низкотемпературных условиях. Расскажем, как работают качественные и некачественные антифризы, в чем их отличия друг от друга, в чем их опасность для человека и автомобиля. Покажем, как смешиваются антифризы*



**Соревнования проходили в нескольких дисциплинах:**

- попытки установления рекорда скорости на дистанции 1 км при старте с хода (средняя скорость на мерном участке – 1 км при заездах в обе стороны);
- попытки установления рекорда скорости на дистанции 1 км при старте с места (средняя скорость на мерном участке – 1 км при заездах в обе стороны);
- попытки достижения максимальной скорости на льду.



*и что получается при смешении тех антифризов, которые нельзя между собой смешивать. Также у нас подготовлен стенд, на котором мы подробно покажем состав масла SINTEC Premium, которое мы с собой привезли. У нас на стенде состав этого синтетического масла разложен на все компоненты в полноценных пропорциях. SINTEC Premium – это легкомоторное масло высокого уровня отраслевой спецификации (ACEA) A3/B4 с алкилированными нафталинами. Оно создано компанией в конце 2020 г., а в 2021 г. началось активное распространение: дистрибьюторы закупают этот продукт – и масло появляется на полках магазинов по всей стране.*

Был проведен авторский технический семинар. В юрте генерального спонсора

впервые за всю историю проводимых соревнований развернулась мобильная техническая студия с испытаниями и проверками высокотехнологичных продуктов на качество. Сравнимый с качеством продукции мировых лидеров уровень качества моторного масла в линейке SINTEC Premium SAE 5W-30 подтвердили низкотемпературные тесты, организованные в реальных условиях. Авторский испытательный стенд наилучшим образом показал, насколько температурные изменения влияют на вязкость моторного масла и его поведение в рабочем агрегате. Для наглядного представления о том, из чего же состоит моторное масло, был представлен стенд с компонентным составом моторного масла SINTEC Premium SAE 5W-30. Три группы синтетических базовых

масел по классификации API, многофункциональный пакет присадок, загуститель и депрессор – в колбах, соотносящихся по объему именно в тех пропорциях, что и в технологическом процессе блендинга на производстве.

Технические специалисты SINTEC на испытательном стенде продемонстрировали самый наглядный тест на смешиваемость различных видов антифриза. По нему можно увидеть результат, как взаимодействует Multifreeze с антифризами G11 и G12 – никаких химических реакций не происходит, они полностью совместимы. А смешение антифризов G11 и G12 не рекомендовано из-за неизвестного результата взаимодействия пакетов присадок, входящих в состав, – это может спровоцировать свертывание и образование осадка, похожего на хлопья.

Рынок антифризов в России плохо регламентируется, общепринятых классификаций (спецификаций), как в области моторных масел (API, ACEA), не существует. К автомобильным охлаждающим жидкостям предъявляется много требований: высокая теплоемкость и теплопроводность, низкая температура замерзания, высокая температура кипения и воспламенения, малая вязкость и вспениваемость, низкая коррозионная активность и инертность к резиновым шлангам и уплотнителям. Тесты на определение температуры закипания антифризов показали слушателям семинара, что в состав некоторых охлаждающих жидкостей входит метанол, который опасен для двигателя и здоровья человека.

Но вернемся к результату этого многодневного многосложного и увлекательного для всех участников мероприятия. А результатом стал официально зарегистрированный в России рекорд скорости Lamborghini Urus на льду Байкала. Он был официально зарегистрирован РАФ, членом FIA.

Пилотом суперспортивного кроссовера Lamborghini Urus выступил 18-кратный рекордсмен России по автоспорту и один из основателей фестиваля «Дни скорости на льду Байкала» Андрей Леонтьев. В дни рекордных заездов средняя скорость суперспортивного кроссовера на мерном километре составила 114 км/ч при старте с места и 274 км/ч при старте с хода, а максимальная зарегистрированная скорость достигла 298 км/ч. Lamborghini Urus продемонстрировал выдающуюся производительность и исключительную стабильность на ледовой трассе, несмотря на сложности пилотирования в условиях пониженного коэффициента сцепления со скользкой поверхностью и порывы ветра.

**Андрей Леонтьев:**

– Мы выполняем еще и довольно большую невидимую лабораторную работу, и производители автомобилей часто обращаются к нам за результатами, советами, консультациями. А мы с удовольствием делимся информацией, которую получаем. То, что происходит у нас на Байкале, дает очень полезную информацию автомобильным инженерам, производителям шин и автомобильных компонентов о том, как себя ведут их творения на максимальных, предельных режимах и на покрытии, которое является в 10 раз более скользким, чем асфальт под проливным дождем. С другой стороны, мы получаем уникальные навыки пилотирования автомобилей в подобных условиях. Если вы понимаете, что способны управлять автомобилем на скорости 300 км/ч на голом природном неровном льду, когда автомобиль еще и подбрасывает и подвеска работает на пределе возможностей, то управлять автомобилем по гладкому мокрому или скользкому асфальту на скорости 90 км/ч уже проще. То, что отработано в экстремальных условиях, потом очень легко применимо в жизни и делает нашу жизнь безопаснее, проще и веселее. Современные автомобильные конструкторы и инженеры вкладывают очень много усилий, знаний и времени в то, чтобы сделать автомобили максимально безопасными, с одной стороны, а с другой – дарящими абсолютную радость от управления. И от этого удовольствия не хочется отказываться.

Установление рекордов скорости на льду – не только труд увлеченной команды людей, объединенных одной страстью. Это важный вклад в автомобильную индустрию в целом.

Помимо генерального партнера SINTEC Lubricants спонсором соревнования «Дни скорости на льду Байкала» в статусе официального партнера выступила компания Continental. Партнеры-участники – Lamborghini, Ford Trucks, Jaguar. Технические партнеры – Volkswagen Коммерческие автомобили, Cosmotex.



Карантинный 2020 год, помимо прочего, лишил российский автобизнес и масштабных мероприятий – всё общение переместилось в онлайн, что, конечно, неплохо, но равноценной заменой живому диалогу быть не может. Именно поэтому так приятно было услышать: выставка запчастей «ШАТЕ-М Экспо» вернулась на Урал!

Петр ЛЕВИЦКИЙ |



лезный аксессуар для автомобиля. Как в прошлый раз, выставку вел известный радиоведущий и автоэксперт **Александр Морозов**.

Ставшая уже традиционной «изюминка» выставки – Зал славы мирового хоккея. Не секрет, что компания «ШАТЕ-М ПЛЮС» на протяжении многих лет поддерживает этот вид спорта. Гости выставки смогли не только увидеть памятные для хоккея экспонаты, но и поучаствовать в интерактивных проектах.

Наконец, третье по очереди, но едва ли не первое по значимости – живое общение. Организаторы, разумеется, обеспечили все необходимые меры санитарной безопасности, чтобы люди, более года не имевшие возможности увидеться, смогли наконец-то поговорить не через экран компьютера, обменяться новостями, поделиться опытом, ответить на вопросы. Очные мероприятия проходили даже в карантинном 2020 году – так, «Новости Автобизнеса» провели региональные конференции для независимых СТО в Тюмени, Петербурге, Краснодаре, Калуге и Челябинске, – но ничего в масштабах, сопоставимых с «ШАТЕ-М Экспо 2021», не происходило давно. Теперь остается надеяться, что жизнь вернется в привычное русло и мы обязательно встретимся на следующих выставках «ШАТЕ-М Экспо».

## ГЛОТОК СВЕЖЕГО ВОЗДУХА

Говоря сухим языком пресс-релиза, 3–4 июня в Екатеринбурге прошла Вторая международная специализированная выставка автозапчастей «ШАТЕ-М Экспо 2021». На самом деле за этими словами скрываются два дня настоящего фестиваля автобизнеса.

Во-первых, сама выставка: крупнейшие мировые компании – производители автокомпонентов, оборудования и материалов для авторемонта представили на выставке запасные части для легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта, смазочные материалы, специальные жидкости и автохимию, а также оборудование для автомобильных сервисов и СТО. За два дня примерно

1300 посетителей ознакомились с выставочной экспозицией ведущих производителей, причем гости были не только из Екатеринбурга, но и из соседних областей: Перми, Тюмени, Челябинска и т. д.

Во-вторых, программа, которая состояла из деловой и развлекательной частей. В конференц-зале екатеринбургского Центра международной торговли проходили мастер-классы и семинары, которые вели специалисты компаний-участников. А в главном зале постоянно проходили розыгрыши ценных призов и подарков для посетителей. Впрочем, проигравших не было: каждый гость выставки получил персональный подарок – по-

**Александр Кучеров, EUROREPAR:**

– Мы не первый год участвуем в выставке «ШАТЕ-М» и еще в 2019 г. убедились, что это вполне рабочий формат. В этом году ожидания полностью оправдались, мы получили то, за чем приехали: общение с владельцами автосервисов и магазинов запчастей, причем не только из Екатеринбурга. В этом году была очень широкая география: Челябинск, Пермь, Нижний Тагил, Краснодар, Воронеж, более двух десятков городов фигурирует в наших анкетах, даже из Москвы приехали покупатели запчастей. Мы уже открыли несколько станций EUROREPAR CAR SERVICE после переговоров на выставке «ШАТЕ-М», планируем открыть еще примерно 10 СТО, еще не все заявки с выставки отработали. Также зафикси-



рован очередной скачок роста запросов в поисковиках на запчасти EUROREPAR сразу после выставки.

Сама организация была на высшем уровне, всё четко, без накладок, спасибо большое коллегам из «ШАТЕ-М»! Также мы рады были встретить наших партнеров – производителей запчастей известных брендов. Все друг с другом давно подружились, а теперь и пообщались в неформальной обстановке, благо «ШАТЕ-М» предоставила такую возможность. Нетворкинг был очень полезным – всегда интересно знать, что происходит у других, и получить обратную связь от коллег, спросить, как они оценивают наш бренд EUROREPAR. Кстати, коллеги отметили очень динамичный рост узнаваемости EUROREPAR после первой выставки в 2019 г.: тогда наш бренд не был на слуху, а сегодня EUROREPAR почти везде. Это мы отметили и по посетителям на нашем стенде: более 80% уже знали о нашем бренде, в отличие от 2019 г., когда 90% собеседников первый раз слышали о EUROREPAR.

Я отмечу три основных аргумента, почему EUROREPAR участвует в выставках «ШАТЕ». Во-первых, на выставку «ШАТЕ-М» приходят наши дорогие покупатели запчастей EUROREPAR. Это дает возможность донести новости о новой гамме запчастей – например,

у нас расширилась линейка масла, сертифицировано уже почти 9 тыс. артикулов, мы постоянно расширяем ассортимент и сеть дистрибуции. Во-вторых, так как на выставке мы представлены среди известных брендов и коллеги открыто делятся информацией, есть возможность сверить часы, понять, где мы сейчас, и спрогнозировать, что с нами будет через несколько лет. В-третьих, «ШАТЕ-М» для нас не просто организатор мероприятия и дистрибьютор запчастей EUROREPAR, – это очень давний и надежный партнер и друг концерна Stellantis. Нам было

очень приятно пообщаться в неформальной, неофисной обстановке с командой «ШАТЕ-М» вечером после мероприятия в Екатеринбурге.

EUROREPAR – постоянный участник всех мероприятий «ШАТЕ-М», и мы продолжим участвовать во всех программах, которые будут организованы. Драйв, позитив, разрыв шаблонов – вот такие эмоции у меня от посещения выставки «ШАТЕ-М». Если вы там еще не были – обязательно посетите в следующий раз, не пожалейте, без багажа контактов и идей не уедете.

**Генеральный партнер «ШАТЕ-М Экспо 2021»**

**Компания DENSO – крупнейший производитель автокомпонентов на конвейер в мире. Детальми DENSO оснащены 9 из 10 автомобилей в мире.**

**Официальный партнер «ШАТЕ-М Экспо 2021»**

**SWAG – один из ведущих мировых поставщиков на независимом рынке запасных частей. Под этим всемирно известным брендом выпускается более 26 тыс. запасных частей для всех немецких и других европейских легковых автомобилей.**

**BLUE PRINT – является поставщиком запасных частей и технических решений более чем для 160 типов продуктов и обеспечивает независимый рынок запасных частей высокоточными компонентами, а также технической и информационной поддержкой.**





Я совершенно не мог понять, почему кроссоверы так усердно называют автомобилями «для активного образа жизни». Я годами бился над этой каверзной загадкой, мучительно выясняя, в чем заключается их особая активность и почему именно SUV более активны, чем, скажем, хэтчбеки или спортвэны? Я не находил ответа, пока наконец не познакомился со Skoda Kodiaq.

Михаил КАЛИНИН |



# SKODA KODIAQ: ХАРАКТЕР – АКТИВНЫЙ

Автомобили для активного образа жизни... Значит, все остальные, получается, для неактивного? Или вообще не для образа? Признаться честно, идиомическое томление этого устойчивого оборота уже порядком истерзало мою душу. Я не понимал смысла и не улавливал контекст, поскольку, как мне казалось, любой автомобиль по определению подразумевает достаточную активность – и образа, и жизни. Но тут вдруг что-то специальное. Что? Это я узнал совсем недавно – после теста Skoda Kodiaq.

Начиналось всё вполне прозаически. На Skoda Experience в прошлом году мы с детьми опробовали Skoda Kodiaq. Знакомство было, как вы прекрасно понимаете, не то чтобы продолжительным, но довольно убедительным. Поэтому оставленный им привкус недосказанности никак не давал нам покоя.

Первыми не выдержали дети. Они сказали: папа, давай. Они очень внушительно посмотрели: папа, хотим. Я и не думал отпираться, ответив: а давайте! И не потому, что я, не умею-

щий воспитывать детей, – бесхребетный моллюск, потакающий всем их прихотям. А потому, что Skoda Kodiaq меня и самого сильно заинтересовала – сразу и бесповоротно – как раз в плане возможностей и перспектив этого пресловутого активного образа жизни.

Ведь, согласитесь, сложно придумать что-то более активное, чем дети с их энергичными играми на свежем воздухе, невообразимыми гимнастическими упражнениями в лесопарковых зонах и оголтелой бегом по

Смотрите видео наших тестов на Youtube-канале «НА авто ТВ»



пересеченной местности. По сути, это и есть самая лучшая методика теста, только без вечно промокших ног и снряков неизвестной природы.

Skoda Kodiaq в эту методику вписывается вполне гармонично. И совсем не из-за того, что на логотипе марки изображены такие притягательные атрибуты вольной жизни индейцев (и возможно, даже профиль одного из них) Северо-Американских Соединенных Штатов. И не по причине стилизации названия модели в честь подвида крупнейших бурых медведей на планете. А потому, что Skoda Kodiaq обладает необходимыми на то качествами.

На рынке сегодня представлено немало кроссоверов, сравнимых со Skoda Kodiaq размерами, с 2-литровыми (как протестированная мною модификация) двигателями, с мощностью под две сотни сил, с полным приводом и прочими технологическими завоеваниями эпохи просвещенного индустриализма. Но многие ли из них можно назвать – вот так, чтобы без оскомины избитого штампа и пошлости зазубренных фраз, – автомобилями для активного образа жизни?

Положа руку на сердце, при всем уважении и абсолютно не в упрек им, – нет. Более того, помимо Skoda Kodiaq, я в родных пенатах, пожалуй, ни разу таких и не встречал. Что-то около того было, быть может, не совсем уж досконально для активного, а так – живенького, но чтобы вот прямо

в точку, как та самая индейская стрела, – наверно, и нет.

Потому что дело, собственно говоря, не в скорости и динамике. И лишь отчасти – в габаритах и полном приводе. Дело, главным образом, в особенностях менталитета и склонностях характера. Другими словами – на одной ли вы волне с автомобилем психологически, разделяет ли он ваши убеждения и позволяет ли достичь желаемого в максимально удобной вам форме.

Лично мне Skoda Kodiaq очень позволяла. Я, как уже говорил, тестировал 2-литровую бензиновую моди-

фикацию с полным приводом и 7-ступенчатой DSG, 180 л. с. и 320 Н·м мне хватало с огромным избытком. Просто с огромным, поскольку и максимальная мощность, и максимальный момент здесь достигаются на более низких оборотах и сохраняются в довольно широком их диапазоне. Почти как у дизеля, но бензин.

Так что медитация за рулем отменяется: задумался на мгновение, прохватывая с севера на юг по МКАД, – и ты уже в Люберцах, хотя планировал свернуть в Балашихе. Впрочем, повторяю, для Skoda Kodiaq это не основное. Быстрых машин,





и кроссоверов в том числе, много. Если вы гонитесь за скоростью и рекордами на старте, SUV вряд ли вам сгодятся. Ну, хотя бы потому, что центр тяжести у них достаточно высоко расположен. И, знаете ли, волнует ветроинертный фургон на хорошо продуваемых полянах.

Поэтому лучше присмотритесь к другим машинам. А Skoda Kodiaq оставьте таким, как я. Тем, кто, несомненно, гордится героическими ста восьмьюдесятью силами, но самоцели в них не видит и готов даже на, извините, сто пятьдесят. Или, может быть, меньше – у Skoda Kodiaq есть и менее производительные версии, однако от того не менее эффективные в плане организации образа жизни.

Просто мы не ловим десятки доли и умозрительные иллюзии спринтерских забегов. Наши приоритеты – совсем иные. Может быть, они более приземленные, но, тем не менее, не лишены романтического чувства прекрасного, а с точки зрения активности еще и фору могут дать на пару-тройку сотен очков вперед.

В частности, меня, например, молниеносно очаровала потрясающая комбинаторика внутреннего пространства салона. Затейливые трюки

лаборатории Simply Clever с аксессуарами и оснащением оказались очень в тему прикладного комфорта. Взять, допустим, откидывающуюся среднюю секцию спинки заднего дивана. Для меня как энергичного лыжника эта опция представляет фантастическую полезность. Специальный лючок для длинномеров в спинках, который присутствует у множества моделей, имеет смысл лишь тогда, когда в вашей семье один, ну, от силы двое лыжников. А если их, как в нашей, минимум трое, то лючка на всех банально не хватает. Нужно нечто более вместительное. И я молчу про борд, который априори ни в один из известных науке лючков не влезет.

В этих, прямо скажем, стесненных обстоятельствах предложенная Skoda Kodiaq откидывающаяся средняя секция (как раз под ширину борда, плюс-минус) – реальное спасение и бесценный подарок всем ярым снегоборцам. Да и не только снегоборцам. Летние приключения не менее (если не более) технологичны и авантюры. Велосипеды, скейты, ролики, самокаты... всё это надо как-то и куда-то складывать при перевозке и надежно крепить, чтобы в момент экстренного торможения не получить

себе в затылок внезапный привет из багажного отделения.

В Skoda Kodiaq такие нюансы продуманы до мелочей. Нет смысла перечислять многочисленные крепления и застежки, объемы и пространства хранения, заботливо рассредоточенные старательными демиургами из лаборатории Simply Clever по всему салону автомобиля – от кормы до передней панели. Их, поверьте, огромное количество. Причем важно не только количество как таковое, но и качество, определяющее удобство использования и практичность применения.

Два перчаточных ящика – сверху и снизу. Идея, в общем, не космической фантазии, а сколько в ней пользы! Замысловатый оборотный модуль на центральном тоннеле: с одной стороны он представляет собой подстаканники (два), а с другой – просто ровную поверхность. Ты волен сам выбирать, какая его функциональность для тебя наиболее актуальна в каждый конкретный период поездки. При этом дно подстаканников покрыто специальной противоскользящей резиной. Или это не резина, а какой-то пластик, что, в общем, смысла не меняет, главное, что стаканы стоят



в них очень прочно и не болтаются во время движения.

Подлокотник. Не привычная неказистая тумба, возвышающаяся между передними креслами, а некая мобильная конструкция, достаточно протяженная и широкая, чтобы на нее было удобно облокотиться людям с самыми разными физиологическими пристрастиями. И, опять же, чрезвычайно функциональная.

А чего стоят компактные урночки в дверных карманах! По сути, это просто рамки с крышками, в которых закреплены съемные целлофановые пакетики для мусора. Элементарно же, и как удобно! Но ни в одном автомобиле я не встречал ничего подобного, хотя вопрос, куда девать огрызки, очистки, грязные салфетки и прочие неизменно возникающие в длительных поездках отходы пищевой (и не только) цепочки, посещал меня, так же как и, уверен, большинство из вас, регулярно.

Да, мы привыкли брать с собой пакеты для мусора, да, мы научились придумывать причудливые крепления для различных видов багажа: жизнь заставит – и не такое придумаешь. Но когда Skoda Kodiaq предлагает тебе уже готовые и максимально


продуманные решения, начинаешь смотреть на эту жизнь чуточку иначе. Оказывается, ты многое в ней не понимал. И только теперь вроде как стал потихоньку разбираться.

Таких откровений Skoda Kodiaq таит в себе немало. Знакомство с ними – процесс завораживающий и весьма увлекательный. Он происходит постепенно, с первого запуска двигателя, когда просыпается электронная приборная панель и, эротично выдохнув, автомобиль трогается с места. Машина движется плавно, размеренно – адаптивная система управления шасси постоянно оценивает текущие условия движения (торможение, ускорение, повороты) и реагирует на них, корректируя характеристики демпфирования и управляемости. В любой момент можно выбрать один из пяти предустановленных режимов или настроить индивидуальный. Чем я, естественно, неоднократно пользовался, экспериментируя с предлагаемыми параметрами и вводными.

Меня буквально затянуло в этот круговорот настроек, подбора и регулирования. Какой цвет атмосферной светодиодной подсветки салона я предпочитаю в это время года и день

недели? Хочу ли я, чтоб автомобиль сигнализировал мне о незапланированном пересечении дорожной разметки? Я буду сегодня сам парковаться или доверюсь электронному ассистенту? Какое-то несоразмерно дикое количество вопросов сразу возникает в голове. Но как же приятно искать на них ответы! А находя – осознавать, что этот просторный комфортный автомобиль полностью тебе подвластен.

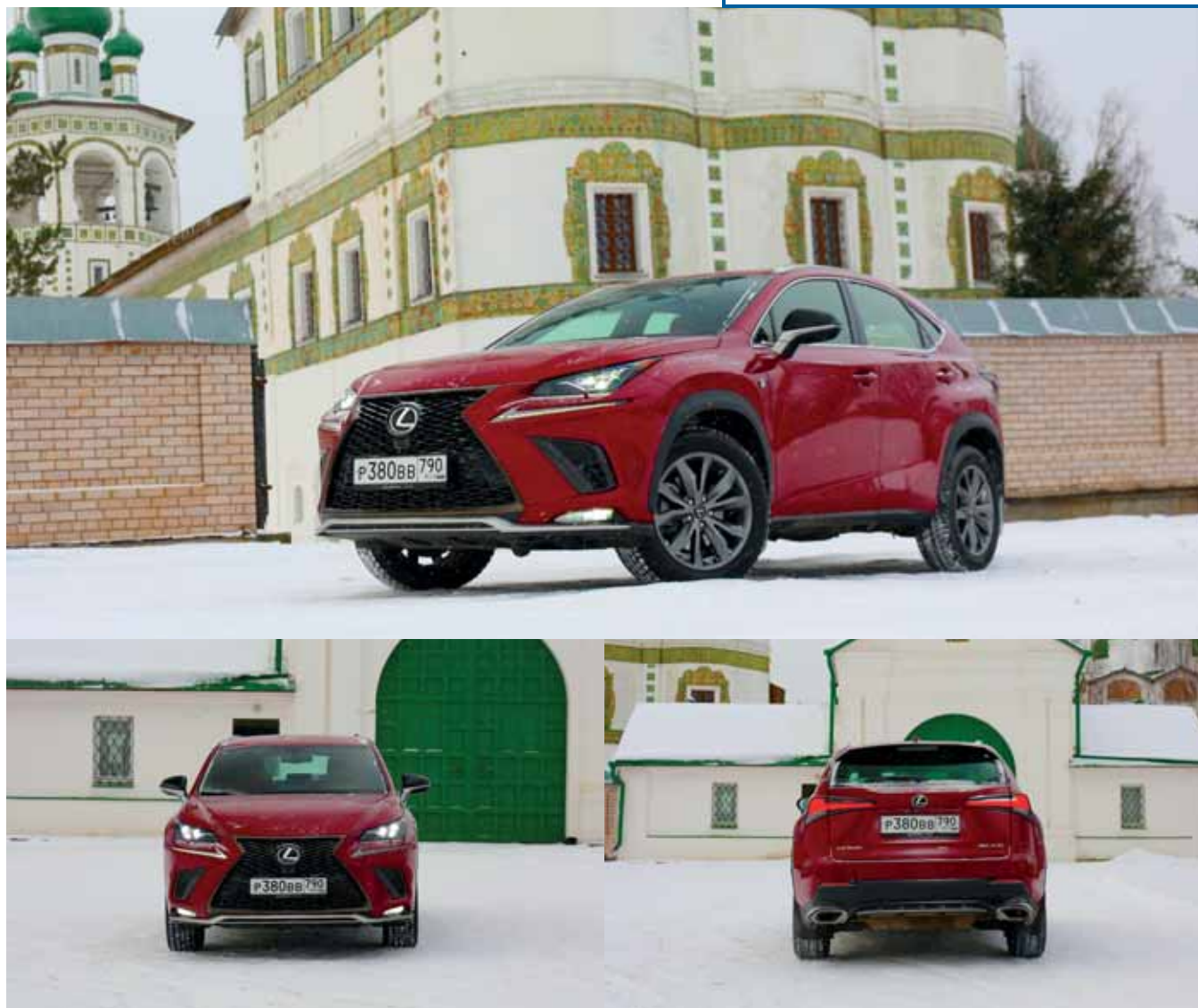
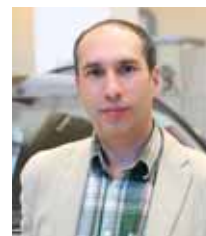
И он не просто привезет тебя туда, куда тебе надо. Он сделает это наиболее удобным именно тебе образом, учитывая все твои привязанности, потребности и развеселых тараканов в башке, будь ты хоть лыжником (как я), хоть марафонцем, хоть дальнобойным туристом или локальным поклонником интеллектуальных игр за доской.

То есть активный образ, как я понял, – он вот такой. Он – Skoda Kodiaq. Со всеми его трансформациями внутреннего пространства и настройками электроники, 7-местным салоном и полным приводом, рачительной Simply Clever и энергичными TSI. Суммируя перечисленные профиты, в итоге совершенно закономерно получаем честный кроссовер с активным характером для активной жизни. 



В первом полугодии 2021 г. компания Lexus продала 2316 моделей NX, т. е. этот кроссовер – второй по популярности в портфеле бренда после RX. Разберемся подробнее, откуда «растут ноги», на примере одной из лучших, на мой взгляд, комплектаций: NX 300 F SPORT Luxury.

Григорий МЕРЛИН |



# LEXUS NX: НАСТОЯЩИЙ «ЛЮКС»

Смотрите видео наших тестов на Youtube-канале «НА авто ТВ»

В сегменте компактных кроссоверов конкуренция всё больше обостряется. Почти все бренды имеют в своем модельном ряду машины, отвечающие сформированным ожиданиям для этого модного класса. Но на практике выходит, что не все конструкторские решения действительно отвечают удобству и функциональности, о которых заявляют маркетологи при выстраивании политики продаж. Наше же дело – выявить действительно «звезд», особенно если пойти дальше в «люкс». А если говорить о «люксе», то первое, что приходит на ум, – конечно, Lexus. Причем мне даже не надо что-то придумывать, ведь и комплектация тестового образца NX 300 оказалась F SPORT Luxury. Куда уж дальше ходить за примерами!

Вообще, «люкс» – это всегда ощущения: ощущения удобства, комфорта и, конечно, превосходства. То, за что принято, в хорошем смысле, переплачивать, или нет – скорее, доплачивать. Поэтому всегда, выбирая себе машину, мы ищем компромисс между объемом кошелька и готовностью доплатить за эти ощущения. Потому что всё остальное – это сухие цифры, которые надо внимательно изучить, но в итоге мы сидим или в скучном салоне, или в ярком, настраивающем на драйв и праздник двуцветном, в цвет кузова, а именно в таком оказался я, прыгнув на водительское сиденье NX 300.



Обычно мы начинаем обзоры с экстерьера, рассматриваем выточки, декоративные вставки, оцениваем его современность и, конечно, архитектурные изыски. Но часто происходит и наоборот: например, в дилерском центре покупатель приходит не смотреть на модель. Зачем? Ведь все возможные рендеры он видел в Интернете и в различной рекламе, которая начинает таргетировать нас, как только мы задумываемся о конкретной машине. Конечно, экстерьер у премиального кроссовера запоминающийся и действительно спортивный – одни L-образные фары и в той же стилистике решетка радиатора чего стоят!

Однако покупатель приходит уже для принятия окончательного решения – ему надо очутиться в салоне вождельного будущего партнера по поездкам, ему надо получить именно ощущения, и в данном случае они должны отвечать тем настройкам избранности и люксовости, которые и приводят его в салон знаменитой марки.

Да, конечно, в топовой комплектации всегда всё по максимуму, но, если взглянуть на спецификацию всего спектра модификаций – от NX 200 Comfort до той, на которой мы отправились в новогоднее путешествие, разницу можно заметить лишь в некоторых деталях. Габариты всё те





же: 4640 x 1845 x 1545 мм, и колесная база, и внушительный объем багажного отделения в 500 л – ничего с точки зрения комфорта не меняется. Однако прибавляются ощущения от очень резвого и действительно спортивного двигателя, причем с 2-литрового турбированного мотора у конструкторов концерна получилось снять 238 л. с. при максимальном крутящем моменте 350 Н·м. К таким боевым характеристикам прибавляем классическую 6-ступенчатую автома-

тическую коробку передач – и получаем вполне впечатляющую динамику, а главное, понятное и надежное поведение машины на дороге.

Наше путешествие проходило как по заказу: сначала – по скоростному свежерамонтанному комфортному Ярославскому шоссе, а вот после него мы соскочили через старинный Сергиев Посад на второстепенную трассу в сторону Калязина и уже потом – вдоль Волги к Рыбинскому водохранилищу: там настолько

петляющая и узкая трасса, что в пору ралли-рейд устраивать.

По моему мнению, получилось полноценное испытание всех возможностей фирменных программ, а их тут только динамических три: Eco, Normal и Sport+. Меня постоянно подмывало перейти на полностью ручной режим и управлять подрулевыми переключателями, но в Sport по скоростной Ярославке вполне можно почувствовать себя королем дорог.

Если надо, то NX даст фору почти всем участникам движения. Причем знаменитая стоковая «шумка» Lexus – реально на высоте, а опасения были, особенно на таких здоровых колесах с размерностью шин 235/55 R18. Но то ли дело на сухом, очищенном от снега асфальте, а вот дальше пошли лед, песок и снежные наносы в сочетании с резкими подъемами и спусками и 90-градусными поворотами. Вот тут и должны были бы начаться те же проблемы, что и у машин, которые я замечал в кюветах, но электроника полного привода совершенно безукоризненно продолжала распределять момент в правильном для скоростного и безопасного движения режиме.

Но я что-то увлекся драйверскими восторгами. Пора бы вспомнить, что для таких машин главное – то, как чувствуют себя люди в салоне. За это отвечает доработанная подвеска: характеристики пружин, амортизаторов и резиновых элементов оптимизированы для снижения уровня вибраций в салоне.

А для эксплуатации в холодное время года Lexus NX имеет великолепный набор функций зимнего комфорта: подогрев передних сидений, обогрев наружных зеркал заднего







вида и лобового стекла в зоне покоя стеклоочистителей, дополнительный электрический отопитель салона, дополнительные воздуховоды для второго ряда сидений, индикатор низкого уровня омывающей жидкости.

В машине реализован Lexus Safety System+, представляющий собой комплекс систем активной безопасности и вспомогательных систем для водителя, таких как система распознавания дорожных знаков, система контроля усталости водителя, система оповещения о смене полосы движения, система удержания в полосе движения, система адаптивного управления дальним

светом, адаптивный круиз-контроль, система предупреждения столкновения с функцией автоматического торможения, система помощи при выезде с парковки задним ходом с функцией визуального и звукового оповещения (RCTA), система мониторинга слепых зон (BSM), система распределения тормозного усилия (EBD), система помощи при подъеме по склону (HAC), система активной помощи при повороте (ACA), тормозные фонари с сигнализацией аварийной остановки (EBS), фронтальные подушки безопасности, шторки безопасности, коленная подушка безопасности водителя,

встроенная в кресло подколленная подушка безопасности переднего пассажира от эффекта подныривания, боковые подушки безопасности для первого ряда сидений. Всё это обилие инноваций призвано сделать передвижение в Lexus NX максимально безопасным и комфортным.

Мы же добрались до конечной точки на берегу великой реки Волги с максимально положительными эмоциями, а у меня, водителя этого фантастического аппарата, после почти 400-километрового пробега осталось море сил для отмечания самого любимого праздника!





В эпоху гиперинфляции на российском автомобильном рынке – 2021 протестированный нами хэтчбек-кроссовер Suzuki SX4 с турбомотором 1,4 и полным приводом «пробил» ценовую планку в 2 млн руб. Есть повод разобраться, стоит ли платить такие деньги за него или проще выбрать что-то более популярное, массивное.

Роман ГУЛЯЕВ |



# SUZUKI SX4: ГОРДОСТЬ БЕЗ ПРЕДУБЕЖДЕНИЯ

Смотрите видео наших тестов на Youtube-канале «НА авто ТВ»



На первый взгляд на Suzuki SX4, ответ на вынесенный в лид вопрос однозначен: конечно, смотрим на Creta, Qashqai, Seltos. Они и выглядят как кроссоверы, а не кажутся хэтчбеками, и больше, и вообще... Так-то оно так, если только не распробовать на вкус SX4, преодолеть предубеждение.

Ну какой же это кроссовер, ведь он должен быть высоким, а этот – какой-то малыш, клиренс – 180 мм, у популярных седанов на вид, кажется, больше. Да, только эти популярные седаны не обладают полным приводом. А здесь полноценная система управления крутящим моментом на колеса – Allgrip. Она меняет настройки автоматки, включая режимы «снег» и «спорт». Также есть возможность добавить принудительную блокировку межосевой муфты, что даст равномерное распределение крутящего момента между осями. В стандартном режиме момент по большей части идет на передние колеса, но, когда валит снег и включается режим Snow, поведение автомобиля меняется и уверенности становится больше. Зимние уральские горы, где проходил наш тест, – вроде бы родная стихия для больших внедорожников типа Pajero Sport или Land Cruiser Prado. Но и SX4 чувствовал себя неплохо. И да, уверенность и самоуверенность, которой иногда злоупотребляют водители тех самых «настоящих покорителей», – суть

разные вещи, первой вполне достаточно. И если разумно съезжать с основной трассы, никаких проблем не случится, никто не завязнет.

Электронных помощников в SX4 много: ABS, система стабилизации, помощь при экстренном торможении и при трогании на подъеме. Всё на своем месте, излишнего вмешательства в действия водителя не замечено, только по делу.

Ну что это за двигатель для кроссовера – 1,4 л? А это современный турбированный мотор Boosterjet, выдающий 140 л. с. И он заметно интереснее и резвее стандартного ат-

мосферного собрата в 1,6 л, 117 л. с. Мотор – живой, с ним автомобиль разгоняется до 100 км/ч всего на 0,2 секунды медленнее 10 секунд, едет бодро и весело. При этом расход топлива в стандартном режиме – около 7 л на 100 км/ч. Если гнать «на все деньги» – да, будет побольше, примерно 9–9,5 л.

И еще одно преимущество: мотор работает в паре со стандартным гидромеханическим 6-ступенчатым «автоматом». Передачи переключаются плавно, без пинков и «тычков», без «перекрута» двигателя, а по надежности этот агрегат – на высоте.





Едет SX4 как легковой автомобиль, держит дорогу, уверенно цепляясь за шоссе. Никаких излишних кренов. Тут-то и вспоминаешь все достоинства хэтчбека, а не валкого увальня-внедорожника. Подвеска обрабатывает мелкие неровности уверенно, а вот крупные – не всегда. Но до «пробоя» довести ее будет сложно. Это не значит, что нужно ехать по принципу «больше скорость – меньше ям», – низкопрофильные 17-дюймовые колеса совершенно не располагают к этому.

Ну что это за размер для кроссовера – то ли дело Qashqai! Да, внедо-

рожник от Nissan кажется больше и брутальнее. Но – сюрприз: объем багажника в SX4 – 366 л, что на 10 % больше, чем у популярного конкурента. Внутри SX4 тоже не тесно, и даже на заднем сиденье. Места для ног хватает, да и в ширину, если не садятся трое грузных мужчин, тоже вполне. Выемка с двумя подстаканниками в подлокотнике поможет в путешествии. Конечно, зимой на Урале хотелось бы иметь подогрев и задних сидений тоже, но это уже мелкие придирки.

Спереди также будет удобно не только «японцу», но и «хорошему

человеку», которого, как известно, должно быть много. Посадка в автомобиле – удобная, регулировок достаточно. И даже в дальнем путешествии не устаешь. Под рукой – и ниша для смартфона (под блоком управления климата, над кнопками подогрева), и два то ли подстаканника, то ли блока для мелочей – они почти квадратные, но со скругленными углами. Всё интуитивно понятно, привыкаешь к автомобилю и его функциям уже на второй день совместной жизни. Управление функциями с руля, круиз-контроль – не исключение.



Ну что это за интерьер, скучный же. Да, ничего особенного, монохромный дисплей, совершенно стандартная приборная панель где-то из «десятых», пластик как пластик, уровень средний. Зато всё подогнано и гармонично, вставки под хром, ткань и кожа на сиденьях, тот же пластик нескольких сортов. Ничто не скрипит и не затирается.

А что у нас на центральной консоли? Странные буквы и интересно подобранные цвета, без каких-либо изображений, и всё это на языке производителя, в его прайсе называется «Мультимедийная система с возможностью подключения смартфона + камера заднего вида + навигационная система». Камера есть, даже с линиями, которые показывают, куда попадет автомобиль при определенном повороте руля, – и это очень удобно при маневрах на ограниченном пространстве. Дизайн системы кажется совсем минималистичным и простым. Зато возможности – вполне современные: и навигация, и Bluetooth, и подключение телефона через Apple Carplay или Mirror Link для Android. Всё на сенсоре, и даже регулировка громкости. Благо аудиосистемой можно управлять и с руля.

Так стоит ли Suzuki SX4 рассматривать в качестве варианта покупки? Очевидно, что да. Настоящая аудитория этой японской марки – клиенты обоих полов в возрасте 40+, 40++

и 40+++.

Ценностей в виде «рюшечек», стильно-модно-молодежного интерьера, свехтехнологичности у них нет, им нужна надежная машина для ежедневной езды летом и зимой, которая не подведет, проедет по городу и на дачу, по ровной и не очень дороге, не будет требовать слишком много внимания к себе и не потеряет в цене. Всем этим качествам SX4 вполне отвечает. И никаких предубеждений к этому автомобилю у целевой аудитории не будет.





Renault Kaptur – один из немногих автомобилей, с которым после теста мне совершенно не хотелось расставаться. Я так прикипел к нему за это время, можно сказать, прирос всей душой и некоторыми прочими частями рассудка, что практически полностью сроднился.

Михаил КАЛИНИН |



# RENAULT KAPTUR: ПОТОМУ ЧТО УДОБНО!

Да, я очень сильно люблю синие автомобили. В ответ Ford я совершенно не постеснялся бы отрывисто и полной грудью крикнуть: автомобиль может быть любого цвета, если он синий! Однако Renault Kaptur меня пленил совсем не благодаря своему цвету. Renault Kaptur глубоко записался на подкорку моего головного мозга (в его лобовых долях), потому что мне было в нем удивительно удобно.

Нет, я не хочу сказать, что прочие протестированные мною машины не

были комфортными, отнюдь. Большинство из них я бы никогда в жизни и ни при каких обстоятельствах не упрекнул в отсутствии удобства. Однако именно Renault Kaptur в этом отношении поразил меня больше остальных.

Почему так произошло? Я и сам теряюсь в догадках. Вроде бы, на первый взгляд, ничего особенного. Кроссовер как кроссовер. Один из многих в модном нынче и чудовищно популярном сегменте. Четыре с не-

большим метра в длину, около двух метров в ширину. Правда, дорожный просвет чуть больше традиционного – 205 мм, но во всем остальном – типичная классика мультикультурных SUV в утилитарном форм-факторе.

И относиться бы к этой классике подобающим образом. Но нет, я вновь и вновь запускал мотор, вновь и вновь отправлялся в путь с потрясающим чувством какого-то невероятного удовольствия. Ни капли смятения, ни грамма спертого воздуха –

Смотрите видео наших тестов на Youtube-канале «НА авто ТВ»



на меня ничего не давит, ниоткуда никак не жмет. Словно я и не выходил из дома, оставаясь в своем уютном кабинете за любимым письменным столом.

Да-да, в салоне Renault Kaptur всё точно так, как дома, как мне привычно и удобно, как я хотел бы иметь всегда и везде. И конечно же, здесь всё понятно, всё ясно, и даже не потому, что я уже ездил на этой модели во время премьерного теста год назад. Ведь, на самом-то деле, что я тогда наездил? Один день да пару сотен километров. Совсем не то, что сейчас: покоренные просторы измеряются тысячами километров и многими часами за рулем, в тотальной гармонии и исключительном взаимопонимании.

Причем география путешествий не ограничивалась цивилизованными нитками скоростных шоссе и урбанистических пейзажей. Картинки за окном были куда разнообразнее и сочнее стеклянных небоскребов, подpiraемых архитектурным недомоганием страны Советов. В них угадывались пестрота цветущей природы, петляющие изгибы пыльных проселков, шумящие переборы раскидистых сосен... И всё это богатство вселенского естества, как нетрудно догадаться, изо всех своих первородных сил

нешадно лупасило по подвеске, то с бóльшим, то с меньшим воодушевлением. Тем не менее чувство комфорта ни разу меня не покинуло.

Впрочем, о том, как ведет себя Renault Kaptur, оснащенный совсем скромным 1,3-литровым, но довольно мощным 150-сильным двигателем TCe, естественно, турбированным под самый потолок полки момента, я писал в прошлой публикации. Тут ничего

не поменялось. Агрегат в совокупности с вариатором X-Tronic нового поколения творит настоящее безумство, улаждающее кругозор истинного инженера. В этом я убедился, в который раз поймав себя на мысли, что, даже при всем желании, ну незачем сюда интегрировать нечто более объемное и трескучее.

А вот на эстетических решениях эргономической организации





внутреннего пространства, в контексте банального человеческого удобства, я хотел бы сейчас остановиться подробнее (помните? Я обещал). И это не просто мой незатейливый каприз. Это очень важный момент, поскольку в Renault Kaptur довольно много, как кажется, совершенно банальных и вроде бы абсолютно незначительных решений в области комфорта, но именно эти решения превращают обычный кроссовер, пусть и очень стильный, в тот самый чрезвычайно удобный автомобиль, до хрустально звона задевающий в восприимчивой душе тончайшие струны умиротворения.

Например, подогрев рулевого колеса. Ну, подогрев и подогрев, что тут такого, скажете вы. А я скажу, что в Renault Kaptur его достаточно один раз в первые холода активировать соответствующей кнопкой – и до конца зимы к этой кнопке можно уже не прикасаться: подогрев будет сам всегда включаться в момент запуска двигателя. То есть его не нужно включать каждый раз, заводя автомобиль. Зима – она ведь не один день длится.

Вроде, и что здесь такого? Ерунда какая-то. Пустяковина. Совсем

не сложно каждый раз, садясь за руль, тыркать кнопку обогрева. Да, не сложно. Но это же нужно делать каждый раз! Вы только вдумайтесь: каждый раз на протяжении нескольких месяцев... Вас не сводит это с ума? Это не просто утомительно, это действительно тупо, поскольку, и правда, зима – процедура длительная и морозная. Поэтому излишним обогрев ни под каким соусом не будет. А когда он один раз активирован и до весны ты о его включении начисто забываешь – это реально удобнее. Вы же, надеюсь, понимаете, что такое «удобнее»? Ну, так я объясню популярнее.

Возьмем, допустим, табурет. Обыкновенный деревянный табурет, мастерски изготовленный специалистом-табуретостроителем. В автомобиле, практически любом, кроме, наверное, спортивных, можно ездить и сидя на табурете. Тем более – превосходно выполненном, с искусной огранкой и рельефиками по периметру. Его даже украсить имеет смысл: резьбой и слоновой костью. Но, как ты его ни украшай, как ни изгаляйся, нам всё равно удобнее в кресле – банальном кресле без прикрас.

С обогревом то же самое. Однажды включенный подогрев – это банальное удобство, которое, на мой взгляд, во-первых, достаточно важно, а во-вторых, красноречиво свидетельствует об отношении производителя к своим клиентам – производителя добросовестного и ответственного, заботящегося о водителях и стремящегося сделать им что-то доброе и удобное. Производителя, понимающего, что незачем совершать лишние телодвижения, если можно вот так. Раз – и готово.

А эта закрывающаяся ниша на верхней плоскости передней торпеды?! Это же просто огненный вау-фактор на миллион бонусных баллов и призовая игра в «Поле чудес» одновременно. Обычно такие ниши делают в коммерческих машинках, но в последнее время – вероятно, по причине ущемления чьих-то высоких эстетических мотивов, – от них стали отказываться. Renault Kaptur, со своей стороны, подобной эстетики не чурается, поскольку это тоже очень удобно и рационально. В эту нишу можно положить документы, бумажник, телефон – да что угодно. Дополнительно закрытому объему для хранения,



причем объему вполне достаточных габаритов, всегда найдется правильное применение в автомобиле, тем более в автомобиле утилитарном.

Выдвигающийся подлокотник... Тоже, кажется, мелочь. Как, собственно, по большому счету, и сам подлокотник как таковой. Тем, кто к нему не привык, кто всегда обходился без него, он и не нужен. Но, ребята, всё познается в сравнении. Никогда нельзя утверждать, что лучше так или эдак, не попробовав иначе. Вот лично мне и, пожалуй, всем, кого я знаю, с подлокотником сподручнее, – с подлокотником, и тем более выдвигаемым, однозначно нравится больше. Потому что это, опять же, удобнее.

Данная концепция комфорта в Renault Kaptur не ограничивается эргономическими «плюшками» в салоне. Она насквозь пронизывает весь автомобиль, материализуясь везде, где может возникнуть хоть малейшая в ней необходимость.

В частности, все версии модели оснащаются функцией «свободные руки». Эта функция позволяет пользоваться автомобилем, не доставая плоский ключ-карту из кармана. При этом закрывание дверей осуществляется автоматически, как только водитель отходит от кроссовера на расстояние нескольких шагов. Удобно? Несомненно! Правда, сперва я, как человек, живущий на первом этаже, немного переживал: не откроется ли автомобиль самостоятельно, если я поставлю его под окном и ключ как бы случайно положу на подоконник? Нет, не откроется – экспериментировал несколько раз с десятком всевозможных вариантов и комбинаций. Ключ хоть и дистанционный, но не тупой. Не зря же его называют Smart key.

Вы поразитесь, но уже в базовой версии доступен и дистанционный запуск двигателя. Вряд ли здесь надо что-либо объяснять. Все, скорее всего, и так знают, что это такое. Так вот, именно это, именно так, как вы это себе представляете, есть в Renault Kaptur, начиная с базовой комплектации: бьет прямо в точку на дистанции до 200 м. Тоже собственноручно проверял. И в прыжке, и в подъеме с переворотом, и на шпагате из кустов сирени. А если поставить мультимедийную систему EASY LINK, завести автомобиль можно будет и без гимнастических упражнений – с помощью таймера, заранее запрограммировав включение системы Renault Start на нужное время.



В более «сытых» комплектациях можно получить респектабельный круговой обзор (четыре камеры: задняя, фронтальная и две по бокам в корпусах наружных зеркал), систему контроля слепых зон (датчики расположены в передней и задней частях автомобиля), а также атмосферную подсветку салона.

Конечно, не спору, в машине можно ездить вообще без какой-либо подсветки. И миллионы людей так и ездят. И будут так ездить из убеждения. Вероятно, всю оставшуюся жизнь. Поэтому осилить своим умом целых восемь цветов сложно. Но, я уверен, стоит подавляющему большинству хотя бы один раз это попробовать – и они уже не смогут отказаться. Ну, то есть они и дальше попытаются ездить

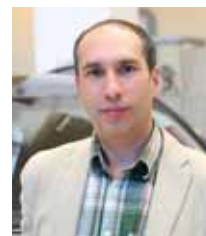
без подсветки, но непременно начнут о ней думать и наверняка даже мечтать. Пускай и втайне.

Это всё из той же области приятностей, которые вроде безделица, но стоит им однажды оказаться на вашем пути, как без них уже невозможно представить свое дальнейшее бытие. Поэтому знаете что?! А даже и не пытайтесь представить. Совершенно незачем отказывать себе в том, к чему так искренне тянутся ваши лучшие душевные порывы. Самоотверженная жертвенность тут ни к чему. Я вот взял, прокатился – и почти что влюбился. Попробуйте и вы. Комфорт – штука азартная. Прибавь один раз к рукам, вряд ли потом отпустит. Меня, например, так до сих пор и не отпускает.



В сентябре 2020 г. мне довелось принять участие в церемонии выпуска двухмиллионного автомобиля в Санкт-Петербурге на заводе «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус». Им стал обновленный седан Hyundai Solaris, о котором и пойдет речь в нашем тесте.

Григорий МЕРЛИН |



# HYUNDAI SOLARIS: БОЛЕЕ 10 ЛЕТ УСПЕХА

Смотрите видео наших тестов на Youtube-канале «НА авто ТВ»

Прошедший 2020 год был очень сложным для мировой экономики в целом и для российского автобизнеса в частности, поэтому реальный старт продаж обновленной модели и спецсерии седана Hyundai Solaris произошел только в ноябре 2020 г.

Так что радости не было предела, когда спустя почти год Solaris в фирменном синем цвете Galaxy Blue оказался в моих цепких руках. Вообще, юбилейная серия Solaris «10 лет» выпущена ограниченным тиражом в 4500 автомобилей и только в двух комплектациях – Active Plus или Comfort – в сочетании с атмосферными моторами 1.4 или 1.6, а также 6-ступенчатыми механической или автоматической коробками передач. О важной дате в истории завода напоминает эмблема «10 лет», использованная в экстерьере и интерьере автомобиля.

В стандартное оснащение комплектации «10 лет» входят расширенная система безопасности с устройством вызова экстренных оперативных служб ЭРА-ГЛОНАСС, фронтальные подушки безопасности водителя и переднего пассажира, система управления стабилизацией, система мониторинга давления в шинах, система помощи при старте на подъеме и система предупреждения водителей сзади при экстренном торможении. Зеркала оборудованы электроприводом и обогревом.

Комфорта для такого класса тут хоть отбавляй, хотя на одну настоящую мечту многих водителей Solaris стоит обратить внимание! Наконец-то регулировки рулевой колонки сделаны не только по высоте, но и по вылету. В новой модели появились поясничная поддержка водителя с электрорегулировкой плюс подогрев передних сидений и кожаного руля, а также центральный подлокотник с боксом и регулировкой по длине. Для расширения возможностей управления климатом в салоне предусмотрены воздуховоды к ногам задних пассажиров. Все автомобили Hyundai Solaris «10 лет» оснащаются телематической



системой Mobikey. Спецсерия Solaris «10 лет» также выпускается в версии, дополненной пакетом Comfort, куда вошли климат-контроль, USB-разъем для задних пассажиров, два дополнительных высокочастотных динамика, передние датчики парковки, датчик

света, светодиодные дневные ходовые огни, передние противотуманные фары и светодиодные фары со статичной подсветкой поворотов.

Мой тестовый вариант с пакетом Comfort продается сейчас за вполне адекватные для такого «нафарширо-





ванного» автомобиля 1 121 000 руб. Покупатель получит Solaris с мотором 1,6 л мощностью 123 л. с., который буквально «выстреливает» машину весом 1221 кг с места до «сотни» за 10 секунд. Казалось бы, не очень впечатляющие показатели, но, ребята, это же атмосферник на 92-м бензине! А залейте в 50-литровый бак 95-й – и вы можете сильно удивиться, причем максимальная скорость, заявленная компанией, уже совсем «взрослая»: 192 км/ч. Честно говоря, не решился, да и негде разогнаться у нас до таких формульных скоростей, но для более

чем бюджетного, народного седана – вполне серьезная заявка на гоночную историю.

Я, конечно, не буду настаивать на срочном тюнинге и гоночном обвесе, но, посудите сами, – вроде бы стандартные размеры кузова для В-класса: по ДхШхВ – 4405 x 1729 x 1470 мм, а колесная база – 2600 мм, ширина передней колеи – 1516 мм, задней колеи – 1524 мм. Меня, например, эти характеристики навели бы на серьезные размышления в сторону раллийной истории. Но это я размечтался, всё же мы имеем дело со всеми люби-

мым городским седаном, который во втором поколении не только стал более агрессивным внешне, но и получил море дополнительного «уютного» функционала.

Я всегда пытаюсь совместить тест интересной машины с какой-нибудь дальней или близкой поездкой, тем более маршрутов по матушке России – море, и все вполне интересно для нашего брата автожурна. Родная страна не дает расслабиться, постоянно подкидывая различные испытания для водителя: то удивительное по качеству дорожное полотно превращается в до-



рогу как после бомбежки, а то и просто эта самая дорога исчезает вовсе. Но в этот раз испытать на себе превратности нашей действительности в дальней поездке мне было не суждено.

Неделя выдалась горячая по работе в Москве. А почему нет, ведь Hyundai Solaris, по большому счету, – чисто городская машина, а значит, посмотрим, насколько она функциональна для простого обывателя, у которого маршрут не сильно замысловат: поездка в офис, по магазинам и, на худой конец, в гости с семьей. Вот тот функционал, который с честью предстояло исполнить нашему Solaris. Причем основные требования к машине в таких условиях эксплуатации – просто комфорт, экономичность и, что сейчас особенно важно, удобство навигации и коммуникации со смартфоном водителя.

Признаться, раньше бюджетные модели не особо баловали решени-

ем именно последних задач в списке. Часто коммуникации с машиной не было вовсе, а если и была, то максимально кургузая и неинформативная. А вот сейчас у меня действительно произошел разрыв шаблонов: передо мной на торпедо был установлен планшет 8", и Android Auto в нем работает на удивление корректно, чего не скажешь о многих других производителях – может, из-за того, что протокол соединения не настолько заморочен всякими разрешениями и т. д. И еще простое решение – расположение двухзарядных гнезд под системой управления однозонным климат-контролем – привело меня в умиление: такое впечатление, что кто-то прочитал мои мысли, когда я ловил очередное такси Hyundai Solaris и постоянно просил водителя воткнуть мой проводок зарядки смартфона в прикуриватель, а теперь их два, да

еще и один для задних пассажиров. Скажете – уже куча брендов так делает. Да, но взгляните, много ли таких опций за эти деньги у этих производителей? Ответ однозначен: нет.

Завершая мой небольшой обзор лимитированной версии этого достойного автомобиля, который с честью выдерживает вторую реинкарнацию, могу сказать одно: он остался тем же народным Hyundai Solaris, который не разорит своего хозяина сложным ремонтом или прожорливостью – кушает-то всего чуть меньше 5 л на сотню, но приобрел настолько интересный экстерьер и настолько сильно прибавил в функциональности, что становится ясно, почему наш отечественный водитель очень часто предпочитает покупать именно его. И я уверен: с легкостью переседет с первой версии на вторую и, безусловно, не проиграет!





Новый Evoque призван поражать с первого взгляда и снаружи, и внутри. Элегантная суперсовременная внешность, эффектно «оживающая» от прикосновения владельца, сразу три экрана тачскрин и джойстик режимов движения в кокпите – мы словно в пилотской кабине современного лайнера. Модель создана явно не для любителей олдскула, а для продвинутой молодежи, в том числе свободной финансово.

Борис ГРИШИН |



# RANGE ROVER EVOQUE: ГАДЖЕТ(-Ы) НА КОЛЕСАХ

Маленький Range Rover с передних сидений кажется полноценным кроссовером, но сзади в нем довольно тесно, и потолок норовит зацепиться за макушки высоких пассажиров. Это, разумеется, не упрек – машина, по сути, является четырехдверным купе, призванным полноценно возить двоих. Для тех, кому нужно больше, – уж «роверу»-то есть что предложить в своем модельном ряду. Как и любой премиальный кроссовер, новый Evoque – это «проходимец во фраке», способный

сохранять высокий стиль и в деревне, и возле модного клуба. Одной из его важных фишек, которые не бросаются в глаза с первого раза, являются двери с массивными двойными уплотнителями, хорошо прикрывающие пороги, – таким образом, вы можете в любую погоду и в любой местности ездить в костюме или вечернем платье, не боясь испачкать одежду, выходя из машины.

Но вернемся к главным достопримечательностям модели. Прежде всего бросаются в глаза два тачскрина в тор-

педке, расположенные один над другим. Верхний при запуске двигателя делает небольшой «поклон» – наклоняется в сторону передних кресел. Угол этот можно регулировать. Нижний экран, более крупный, крепится к тонкой панели, за которой имеется пространство с беспроводной зарядкой. Кроме того, добавлены ЖК-часы, а количество портов USB-C достигло семи. Подключение к Интернету осуществляется по встроенному браузеру через бортовую SIM-карту.

Смотрите видео наших тестов на Youtube-канале «НА авто ТВ»



Новая информационно-развлекательная система Pivi Pro предлагается уже в начальной комплектации. Она обновляется по беспроводной сети, имеет собственный перезаряжаемый источник питания, позволяющий переходить в спящий режим, когда автомобиль выключен, и «просыпаться» при первом же появлении владельца. Разумеется, есть круговой обзор благодаря четырем парковочным камерам, причем задняя снабжена омывателем. Впрочем, четырьмя камерами давно уже никого не удивишь, но у Evoque теперь есть и пятая, и расположена она в антенном плавнике на крыше. Она проецирует картинку на зеркало заднего вида, компенсируя таким образом узкий обзор через маленькое стекло стильной пятой двери.

Таким образом, управление Evoque больше напоминает пользование гаджетами, чем классическую езду. Разумеется, машина оснащена множеством электронных функций вроде автопилота парковки и адаптивного круиза-контроля. Добавим к этому систему удержания полосы движения, способную вернуть машину в свой ряд при наезде на линию разметки, систему контроля интервала – предохраняет от случайных «поцелуев» в чужой зад – и, кажется, скоро за рулем Evoque можно будет без опаски чатиться и краситься. А ведь еще есть привычные системы обнаружения транспорта при движе-

нии задним ходом и перестроениях, не говоря уже об ABS и EPS. Это опасно расслабляет – от вообще всех ошибок и невнимательности автомобиль не спасет. А слишком большое количество и «влиятельность» электронных мозгов водителя «старой школы» даже пугает ощущением неполного контроля над железным конем.

А ведь «конь» хоть и небольшой, но мощный и быстрый. Турбодизель объемом 2 л дает ощутимый толчок в спину на старте – уйти первым со светофора от большинства соседей по движению вообще не проблема. И это даже при «комфортном» режиме. А если выбрать в настройках тачпада в виртуальном меню системы Terrain Response 2 режим Dynamic, то манеры гламурного

Evoque заметно грубее. Это отражается и на поведении 9-диапазонного «автомата», который начинает переключаться резко, как злобный гонщик. Подвеска также становится жестче, так что такая езда годится только для очень хороших дорог. Однако даже адаптивная подвеска не спасает Evoque от валкости при маневрировании. Собственно, и не должна – это же кроссовер, а не спорткар.

Но плохие дороги – и даже совсем деревенские проселки – гламурному кроссоверу также вполне по плечу. Интеллектуальный полный привод с распределением крутящего момента через межосевую муфту – само собой, вполне приличный для кроссовера клиренс 212 мм, солидные для





Суть, впрочем, не поменяется – в любом случае тут «электроника рулет». А водитель – сиди отдыхай, «крепче за баранку держись, шофер». Можно вообще убрать ноги с педалей, доверившись внедорожному автопилоту. Это во многих случаях удобно, особенно если нет навыка управления на крутых подъемах и спусках, в глубокой грязи и снегу. Но увязнуть в глубокой колее или в распаханном сыром чистом поле не помешает. Не стоит забывать, что Evoque – не внедорожник и не танк. Зато в нем улучшена шумоизоляция: даже на посредственной дороге, шипованной «резине» и высокой скорости можно общаться, не повышая голос. И ничто не мешает прослушиванию музыки на высококлассной аудиосистеме.

Предыдущему Evoque сильно доставалось за тесный задний ряд и маленький багажник. И хотя они не стали полноценными, как на более крупных автомобилях, добавленные к колесной базе 2 см позволили перекомпоновать салон. Задние пассажиры, во всяком случае, коленями в передние кресла упираться уже не будут. Чуть вместительнее стал и багажник, а при сложенном заднем ряде он становится и вовсе весьма объемным.

В целом можно сказать, что обновленный Evoque способен дарить радость любителям комфортной езды по широкому спектру дорог, фанатам гаджетов и гламура. Любители классического вождения почувствуют себя в нем, скорее, неуверенно – во всяком случае, пока не освоят многочисленные опции и управление ими через тачпады и выпадающие меню.

компактного автомобиля 20-е колеса хоть и не делают Evoque внедорожником, но реально работают, а не только для вида. Не хватает разве что пневмоподвески. Но и здесь главную роль играет электроника: система Terrain

Response 2 автоматически распознает тип поверхности и выбирает нужные настройки. Сделать это можно и самостоятельно – через тачскрин, перебрав опции «Комфорт», «Трава – гравий – снег», «Грязь и колея» или «Песок».





# ПРАВИЛЬНЫЙ АВТОСЕРВИС

**ЖАРА НЕ СТРАШНА**  
*ЩЕТКИ ПО СЕЗОНУ*

**КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛОВ**  
*МАСТЕРА НА ВСЕ РУКИ*

**ВЫГОДНАЯ ПРОДАЖА**  
*ЗАПЧАСТИ С ПРИБЫЛЬЮ*





«Наше северное лето, карикатура южных зим», – писал классик русской поэзии. Не решился бы спорить с Пушкиным, но лето 2021 г. выдалось в европейской части России экстремально жарким – какие уж тут южные зимы, если от жары плавилась даже такие северные города, как Архангельск и Мурманск.

Петр ЛЕВИЦКИЙ |



# ЩЕТКАМ ALCA ЖАРА НЕ СТРАШНА



Обычно, когда говорят об испытаниях деталей автомобиля в «экстремальных условиях русской погоды», имеют в виду зиму. Это логично: холодное время года у нас длится долго, а столбик термометра опускается гораздо ниже, чем даже могут себе представить изнеженные европейцы. Однако не стоит забывать, что повышенная по сравнению со средними показателями температура – такой же стресс для автокомпонентов, как и холод. Спорить с этим будет только тот, кто никогда не «закипал» в пробке.

Зимой, которая тоже была в этом году холоднее, чем в предыдущие годы, мы испытали щетки стеклоочистителей alca® WINTER, немецкого бренда alca®, в условиях пробега на север – напомним, что они проехали от Москвы до Перми и обратно более 4000 км и ни разу не дали повода пожаловаться на свою работу (подробнее о тесте зимних щеток alca® читайте на сайте: [www.abiznews.net](http://www.abiznews.net)).

Теперь летняя жара предоставила возможность проверить продукцию немецкого бренда при повышенной температуре и в условиях прочих летних «неприятностей», о которых расскажем далее. И отправились мы, разумеется, в южном направлении – жара так жара, правда? А точнее, поехали в волжские степи по маршруту Москва – Воронеж – Пенза – Самара – Ульяновск – Нижний Новгород – Москва. И выбрали для теста самую популярную на российских дорогах машину, да еще и уроженку тех мест, – вы, конечно, догадались, что речь идет о LADA, точнее, о новенькой модели XRAY Cross. Выбрали ее в комбинации со щетками стеклоочистителя alca® SUPER FLAT бренда alca®. В общей сложности щетки вместе с автомобилем прошли более 3000 км, и стол-

бик термометра днем редко опускался ниже 30 °С.

Спойлер для тех, кто устает читать длинные тексты: с испытанием щетки alca® SUPER FLAT справились на «отлично». А с теми, кто хочет разобраться и понять, как выбирать щетки стеклоочистителя (это касается в первую очередь специалистов станций технического обслуживания) и как рекомендовать этот продукт автовладельцам, разберемся подробнее.

Для начала давайте перестанем относиться к «дворникам» как к чему-то второстепенному, что вроде бы не влияет на безопасность. Правила дорожного движения (а это, между прочим, нормативный акт федерального уровня) прямо запрещают движение в случае нарушения видимости: неисправные щетки стеклоочистителя как раз и не дают возможности обеспечить эту самую видимость, т. е. создают угрозу и водителю, и пассажирам, и другим

участникам дорожного движения. Следует учесть также, что некачественные щетки могут поцарапать лобовое стекло, а это в перспективе замена «лобовухи», которая стоит гораздо дороже, чем комплект щеток.

Срок службы качественных щеток стеклоочистителя составляет не менее года, но производители рекомендуют проверять их работу раз в полгода: климат у нас не самый нежный, среда агрессивная, мало ли что может случиться. Если же вы слышите скрип при работе щеток или в процессе использования на стекле остаются неочищенные области, разводы и полосы – увы, их пора менять.

«Секундочку, – скажет внимательный читатель, – мы говорим об экстремальных условиях эксплуатации, и зимой все понятно – мороз, а летом-то какой экстрим?» Поясню: в жаркую погоду опаснее всего не сама высокая температура, а температурный перепад: ночью





градусник может показывать, допустим, 10 °С, а днем подскочить до 32 °С. Металл и, особенно, резина в этом случае подвергаются сильной нагрузке, которая может нарушить их структуру. Плюс роса, которая выпадает по утрам: влага также не слишком полезна для материалов. Знаю, о чем говорю: наша машина ночевала исключительно на улице, и при раннем выезде мы имели возможность наблюдать росу прямо на автомобиле.

Щетки alca®SUPER FLAT с этим испытанием отлично справились. Благодаря нанографитовому покрытию резинка этих щеток оптимально защищена от климатических воздействий – солнца, мороза и воды, остается более эластичной и способствует более длительному сроку службы. Да, эти щетки всепогодные, т. е. могут работать в течение всего года и сохранять свои качества как в холод, так и, как мы убедились, в жару.

Как это проверить? Специалисты рекомендуют при визуальном осмотре обращать внимание на следующие характеристики:

- состояние крепления: щетки alca®SUPER FLAT – бескаркасные, но всё равно надо смотреть, не появилась ли коррозия в местах прилегания щетки к рычагу. В случае нашего тестового пробега коррозии появляться было рано, но, если вы эксплуатируете «дворники» более полугода, нужно обращать на это внимание;

- состояние кромки лезвия резинки: даже если резинка выглядит целой, на ней могут появляться микротрещины, разрывы, кромка имеет свойство «затираться». Вот это мы проверяли очень тщательно каждый день – и никаких повреждений не обнаружили;

- равномерность прилегания: плохо установленная или изношенная щетка болтается, неплотно прилегает к стеклу, а значит, не может повторить его



контур, что сказывается на качестве очистки. Щетки alca®SUPER FLAT устанавливаются с помощью специального крепежа, который гарантирует их плотное прилегание к стеклу.

И снова процитируем Пушкина: «Ах, лето красное, любил бы я тебя, когда б не зной да пыль, да комары, да мухи...». Вот именно так: специфическое загрязнение летнего периода – это насекомые, которые в самоубийственном порыве летят навстречу лобовому стеклу автомобиля и предсказуемо гибнут, оставляя на стекле некрасивые следы. Низкокачественная щетка, которая не прилегает плотно, справиться с этим не может, приходится останавливаться и смывать всё это со стекол вручную. Щетки alca®SUPER FLAT справились.

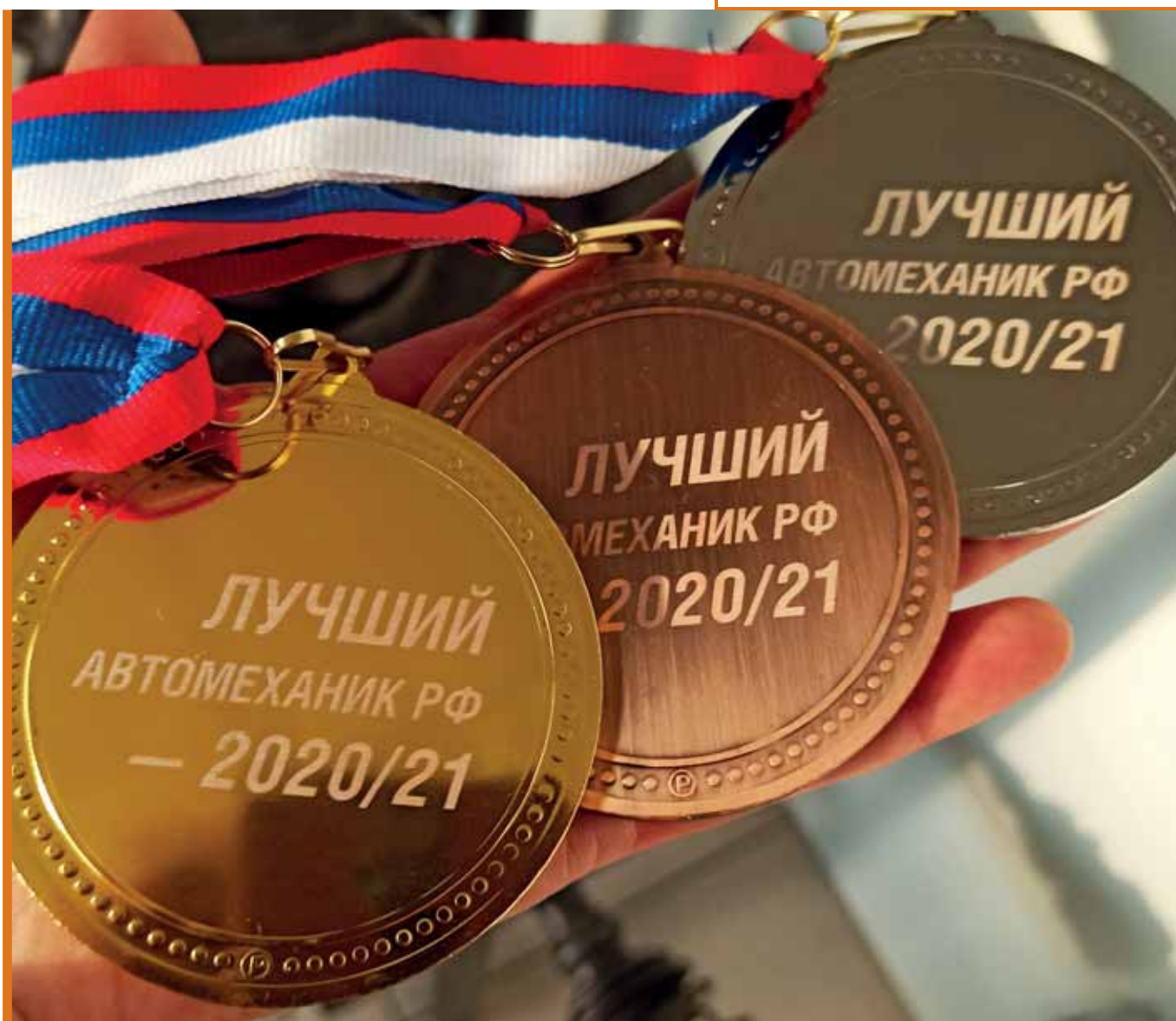
В заключение – несколько советов о том, как продлить эффективную работу щеток стеклоочистителя в летний период. Во-первых, очищайте стекла автомобиля: летом там оседает пыль, под рычаг могут забиться листья деревьев. Крупный мусор со стекла необходимо убирать, да и просто протереть стекло перед длинным перегоном лишним не будет. Во-вторых, используйте качественную стеклоомывающую жидкость и регулярно проверяйте ее уровень: «на сухую» щетка работает хуже и быстрее выходит из строя.

Повторюсь: важность качественной эффективной работы щеток стеклоочистителя для безопасного дорожного движения ни в коем случае нельзя недооценивать. Задача мастера-приемщика СТО – донести эту мысль до автовладельца, объяснить, от чего зависит эффективная работа «дворников» и как следить за их состоянием. А если щетки пора менять, то мастер смело может рекомендовать клиенту alca®SUPER FLAT – проверено!



21 мая 2021 г. в Москве состоялся финал Открытого чемпионата «Лучший автомеханик РФ – 2020/21» – ежегодного независимого соревнования среди специалистов по ремонту и обслуживанию автомобилей РФ и стран СНГ.

Петр ЛЕВИЦКИЙ |



# КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛОВ

### О чемпионате: цифры и факты

Мероприятие прошло уже в 7-й раз при поддержке мировых производителей и поставщиков автокомпонентов, оборудования и услуг для станций техобслуживания автомобилей. Инициатор и организатор чемпионата – Инжиниринговый научно-образовательный центр «СМАРТ», независимый учебно-практический центр в сфере автомобильных технологий.

Проведению финала предшествовал дистанционный отборочный тур, на который зарегистрировались 1522 человека из 224 городов РФ и ближнего зарубежья. Подать заявку для бесплатного участия мог любой желающий – сотрудник независимого или дилерского автотехцентра, руководитель собственной мастерской, независимый автомеханик, выпускник или преподаватель профильного учебного заведения и т. д.

Число желающих включиться в соревнование растет из года в год: если сейчас оно превысило полторы тысячи, то в 2019 г. было 946 регистраций, в 2018 г. – 812, а начиналось всё семь лет назад с 50 самых активных и рвущихся в бой конкурсантов. Расширяется и географический охват: участвуют механики с Дальнего Востока, Урала, Поволжья, из Сибири, Республики Крым, Северо-Запада и Калининградской обл., а также из соседних Беларуси, ДНР (Украина), Армении, Казахстана.

Организаторы отмечают интерес к соревнованию со стороны не только представителей независимых автосервисов, в том числе сетевых, но и официальных дилеров: автомобильных холдингов АО «АВТОДОМ», ГК «АвтоСпецЦентр»,



ГК «РОЛЬФ», ГК «У Сервис+» и др. Хотя при регистрации в финале каждый из конкурсантов получает индивидуальный регистрационный номер и его принадлежность к той или иной компании скрывается (в целях максимально объективного судейства), чемпионат косвенно вносит вклад в сближение официалов и независимых автосервисов, в выработку общих профессиональных стандартов, что важно для развития рынка.

Еще одна тенденция «Лучшего автомеханика – 2020/21» – активное участие, выход в финал и затем попадание в двадцатку преподавателей специальных дисциплин и мастеров производственного обучения: Автодорожного колледжа (г. Санкт-Петербург), Колледжа мехатроники и пищевой индустрии (г. Калининград), Игримского политехнического колледжа (ХМАО), Сургутского политехниче-

ского колледжа (ХМАО), Московского технологического колледжа (г. Москва) и др. В отборочном туре также приняла участие группа из 14 студентов Алтайского транспортного техникума, обучающихся по профессии «23.01.03. Автомеханик». Все это символизирует определенный этап укрепления связей между учебными заведениями и реальным авторемонтным бизнесом, о котором так много говорят.

### Как проходил отборочный тур

По графику отборочный тур чемпионата должен был стартовать еще осенью 2020 г. Но, учитывая приближавшуюся вторую волну пандемии и связанные с ней ограничения на проведение массовых мероприятий, приняли решение о переносе на весну 2021 г. – так нынешний соревновательный сезон стал «сдвоенным», а сам чемпионат – еще более долгожданным.





С 1 марта по 13 апреля 2021 г. конкурсанты выполнили 6 видеозаданий, подготовленных совместно с партнерами чемпионата, по наиболее частым автосервисным процедурам: замене тормозных колодок и дисков, ремня ГРМ, тормозной жидкости, амортизаторов, свечей зажигания, А/С компрессора. После просмотра видео необходимо было оценить действия механика как верные/неверные. За правильные ответы добавлялись баллы, за неверные – вычитались.

По результатам отборочных заданий определились 100 лидеров рейтинга, набравших максимальное количество баллов и получивших приглашения в финал, 93 из 100 приглашенных смогли приехать в Москву.

#### День финала

21 мая 2021 г. лучшие механики страны встретились в Москве в формате офлайн. Это было важным условием: удаленно оценить навыки участников без унифицированного комплекта оборудования, агрегатов с одинаковыми неисправностями и специально обученных оценщиков на местах практически нереально.

Место проведения было новым – партнерская площадка Инжинирингового центра SMART в «КомдорАвто», крупнейшем центре по обслуживанию коммерческого транспорта в Восточной Европе. Как отметили гости и сами участники, ремзона оказалась весьма удачным местом, на сто процентов





соответствующим духу мероприятия.

Участников ждали 10 постов с практическими заданиями, в ходе которых оценивались скорость и корректность выполнения операций, а также соблюдение правил техники безопасности. В судейскую коллегию вошли тренеры Инжинирингового центра «СМАРТ», сертифицированные эксперты WorldSkills, а также победители прошлых сезонов чемпионата.

Параллельно с соревнованием прошел традиционный День инноваций с выступлениями технических экспертов, выставкой продукции компаний-партнеров и развлекательной программой. Специальным гостем чемпионата стал Центр развития инжиниринга МосПолитеха, представивший созданный руками студентов университета электробайк MIG V2 и гоночный болид Iguana G10.

Общий призовой фонд чемпионата составил более 1,5 млн руб., включая подарки для победителей с 1-го по 20-е места, а также призы беспроигрышной лотереи для присутствующих в зале: профессиональное оборудование и наборы инструментов, бытовую технику, сертификаты на обучение, профессиональную литературу, спецодежду и многое другое.

По итогам всех этапов победу в Открытом чемпионате «Лучший автомеханик РФ – 2020/21» одержали:

**Репетуев Дмитрий**, независимый инженер-механик, пос. Власиха Московской обл.;

**Екименко Сергей**, диагност ГК «АвтоСпецЦентр», г. Москва;

**Конев Александр**, Garage.76, автомеханик, г. Ярославль.

В двадцатку финалистов вошли также специалисты «Крафт Сервис ВН» (г. Великий Новгород), автокомплекса «Ната» (г. Гомель, Республика Беларусь), АВТОДОМ (г. Санкт-Петербург), «Витязь ПС» (г. Балашиха, Московская обл.), Игримский политехнический колледж (п.г.т. Игрим, ХМАО), «СЛК-Сервис» (г. Кубинка, Московская обл.), Foton+ (г. Нижний Тагил), «Корея Экспресс» (г. Санкт-Петербург), «ЕвроАвто» (г. Санкт-Петербург), SNR-Service (г. Казань), независимые автомеханики из г. Йошкар-Олы и г. Новороссийска.



В бизнес-модели обычного автосервиса особое место занимают работы по ремонту подвески. Они относительно просты, не требуют сверхвысокой квалификации механика, неисправности подвески легко выявляются, диагностируются и исправляются. К тому же необходимость этих работ появляется на российских дорогах достаточно часто.

Роман ГУЛЯЕВ |



# ПОДВЕСКА, В КОТОРОЙ МОЖНО БЫТЬ УВЕРЕННЫМ

На рынке большой выбор различных деталей ходовой части, на любой вкус и кошелек. Второе в последнее время стало приобретать всё более важное значение, ведь денег у клиентов автосервисов больше не становится. Но поговорку: «Мы не настолько богаты, чтобы покупать дешевые вещи» – никто не отменял. Как же в этих условиях выбрать идеальное соотношение по цене и качеству, чтобы и заработать на запчастях, и не краснеть перед клиентом за деталь, которая подвела его в самый неожиданный момент?

С одной стороны, на рынке присутствуют бренды, гордо называющие себя конвейерными поставщиками. И они действительно таковыми являются, следят за качеством своей продукции, обладают широкими товарными линейками. По цене они позиционируют себя как «дешевле, чем оригинал», но на рынке послепродажного внедилерского обслуживания они остаются самыми дорогими.

С другой – есть попаме-бренды, которые мимикрируют под качественные благодаря собственно бренду и логотипу. Но за красивыми названиями скрываются нестабильное качество, невнятная гарантийная политика или отсутствие таковой – и никакой технической поддержки. Ошибки в кроссах по таким брендам также нередки. Очень сердито, зато дешево, то, что надо, для выбирающих только кошелеком и готовых к переплатам. Особняком стоят бренды, принадлежащие в той или иной форме крупнейшим дистрибьюторам запчастей в России, – так называемые СТМ, или собственные торговые марки. Они отличаются более внятной и ориентированной на СТО гарантийной политикой, но стабильностью по качеству – не всегда.

При этом все участники рынка не находятся в безвоздушном пространстве, они развиваются, ориентируясь на тенденции рынка. Недавно на одном из мероприятий ИД «Новости Автобизнеса» и «Правильный Автобизнес» – Саммите СТО Поволжья – представитель крупной японской компании, одного из лидеров на рынке амортизаторов, объявил о выходе в новый для себя сегмент – деталей подвески. Тут же получил вопрос: а вы сами их производите? Его ответ был очевиден: на партнерском производстве. Но так ли важно, где – на каком заводе и в какой стране – производится та или иная деталь? Гораздо важнее,

кто отвечает за ее качество перед конечным потребителем и перед СТО, берущейся за ее установку.

И с этой точки зрения запчасти под брендом Eurogear – идеальный выбор. Потому что ответственность перед потребителем и перед автосервисом несет автопроизводитель, входящий в тройку крупнейших в мире по объему выпуска новых автомобилей, – группа Stellantis. Она образована после слияния концерна PSA (Peugeot-Citroën) и FCA (FIAT-Chrysler). Ее годовой объем выпуска – более 8,7 млн автомобилей под 14 брендами.

Марка Eurogear была создана более 15 лет назад специально для постгарантийных автомобилей и учитывает все особенности эксплуатации машин старше 3 лет. Более 12 тыс. наименований деталей сертифицированы и через крупную сеть дистрибьюторов могут быть доставлены до СТО с центрального склада в Домодедово. Отбор поставщиков и испытания всех запчастей происходят по тем же технологиям и с использованием тех же ресурсов, что и для оригинальных деталей, которые Stellantis и его марки продают под своим брендом. Инженеры Stellantis проверяют и состав материала, идущего на производство компонентов, и сами детали на соответствие высоким стандартам автопроизводителя. Не случайно Eurogear дает на свои детали подвески и амортизаторы гарантию 2 года с момента установки без ограничения пробега. При этом если установка детали была на СТО Eurogear Car Service, то сервису полностью компенсируются расходы по гарантии – не только деталь, но и работа. Защищены и клиент, и бизнес.

Для того чтобы успешно продавать детали подвески, у Eurogear есть целый ряд инструментов. Во-первых, бланк диагностики по 39 пунктам. Он предусматривает осмотр подкапотного пространства и диагностику подвески на все машинозаезды в Eurogear Car Service. Более того, именно на диагностику подвески ведут большинство лидов в рекламе от Eurogear. Во-вторых, с учетом мирового опыта компании, Eurogear рекомендует осматривать каждый автомобиль по подвеске даже при регулярном техническом обслуживании. Стоит обращать внимание на общее состояние элементов подвески, а также резинотехнических изделий: пыльников, сайлентблоков и пр. При заезде в ремзону также стоит

прислушиваться к шумам в подвеске и обращать внимание на вибрацию на руле.

Еще одна выгода – это рекомендация к парной замене деталей подвески. Если выходит из строя одна шаровая, значит, и вторая скоро также придет в негодность. Клиенту можно рекомендовать парную замену, чтобы избежать повторного приезда на СТО и повторной оплаты за развал-схождение. Кстати, еще одна рекомендация (и возможность для заработка) – делать сход-развал после каждого вмешательства в подвеску. Для некоторых элементов подвески, например амортизаторов, парная замена – неизбежность, так положено по технологии.

Клиенты воспринимают подобные советы абсолютно нормально, если, конечно, правильно до них это доносить. Ведь детали подвески – это прежде всего безопасность. Автомобиль с выпавшей шаровой опорой может вылететь с дороги, и ситуация закончится плачевно для всех. Неисправная рулевая тяга также может стать причиной больших бед. Это всё можно сказать о любом элементе подвески. Многим автовладельцам важны и такие аспекты, как управляемость автомобиля и комфорт. Детали подвески и качество запчастей также серьезно влияют, и на них.

В ассортименте Eurogear – широкая гамма деталей подвески: стоек стабилизатора, шаровых опор, рычагов, рулевых тяг и наконечников, все они сделаны по стандартам качества оригинала при заметно более доступной стоимости и доступны к заказу у дистрибьюторов бренда. По цене они конкурентны – в среднем на 10–15 % дешевле аналогов от европейских поставщиков на конвейер. Гамма Eurogear покрывает 17 750 комплектов «модель/двигатель» европейского парка автомобилей, она доступна и для моделей азиатских производителей.

Действительно, самые популярные позиции Eurogear в сегменте «подвеска» – детали Peugeot-Citroën. Но не только. Например, в Топ-10 по продажам есть ступичные подшипники на Mitsubishi Outlander, Renault Logan, распробовали российские автолюбители стойки стабилизатора на Volkswagen Polo и Opel Astra G, переднюю ступицу с интегрированным подшипником на тот же Polo.

Отдельно стоит отметить амортизаторы. Eurogear представляет



424 артикула, что покрывает большинство автомобилей парка. Их основные поставщики – европейские заводы, которые делают амортизаторы для многих автопроизводителей. В гамме Eurorepar – двухтрубные газовые амортизаторы, которые имеют ряд преимуществ перед гидравлическими. Это улучшенная реакция при управлении, улучшенное сцепление с дорогой, сокращение тормозного пути и постоянная эффективность работы.

Амортизатор – один из важнейших элементов подвески. Неисправный амортизатор увеличивает тормозной путь автомобиля (до 2,5 м при городской скорости 50 км/ч – длина стандартного пешеходного перехода), способствует ухудшению сцепления и потере управляемости. А еще неисправность амортизаторов влечет за собой ускоренный износ других элементов подвески: тормозов, шин, сайлентблоков, рычагов, пружин... Коварность заключается

в том, что изнашивается амортизатор постепенно, и водитель может не замечать этого. Зато после замены и регулировки развал-схождения он сразу скажет, что поведение автомобиля улучшилось, и будет благодарен сервису за рекомендацию. Неисправность амортизаторов можно заметить визуально – по утечкам масла, следам коррозии или трещинам на детали. Но также и по косвенным признакам: устойчивости и поведению на дороге (особенно при торможении), шуму на плохой дороге, вибрациям рулевого колеса.

С учетом реалий российских дорог автосервисам, которые занимаются ремонтом подвески, банкротство не грозит. Наверное, руководители таких автосервисов – одни из немногих, кто благодарит горе-дорожников. И если ремонт подвески неизбежен, то лучше рекомендовать и ставить клиентам те детали, за которые не стыдно. Eurorepar, безусловно, относится к таким.

**Павел Зеленский**, руководитель СТО Eurorepar French Service, г. Воронеж:

– О деталях Eurorepar нам известно давно, но трудно было их найти и приобрести. А с момента выхода на российский рынок концепции Eurorepar Car Service наш сервис практически сразу присоединился к сети. Особой популярностью у владельцев французских (и не только) автомобилей пользуются амортизаторы Eurorepar, специально разработанные для каждой модели. Мы уверены в их качестве и надежности, подкрепленными длительной гарантией производителя, а также нашим опытом. Еще ни разу у наших клиентов не возникало каких-либо проблем после установки амортизаторов Eurorepar. Также с удовольствием используем шаровые опоры: их приятно даже держать в руках! В ассортименте Eurorepar есть и другие детали подвески, например стойки стабилизатора, рулевые наконечники. Все они легко подбираются и идеально подходят к автомобилям.

**Самые популярные артикулы Eurorepar в сегменте «Подвеска» и их аналоги\***

Наименование	Артикул Eurorepar	Оптовая цена	Артикул конкурента	Оптовая цена
Опора шаровая	1635771380	575	JB1701 (TRW)	660
Стойка стабилизатора	1634890780	630	JTS408 (TRW)	803
Стойка стабилизатора	1634883780	474	22561 02 (Lemforder)	890
Подшипник ступичный	1623948180	1720	R173.27 (SNR)	2473
Амортизатор задний	1623318180	2462	344407 (KYB)	3183
Ступица с подшипником	1623952380	2678	R157.32 (SNR)	2920

\* Данные по ценам: «Шате-М», «Роско», на дату 29.06.2021.



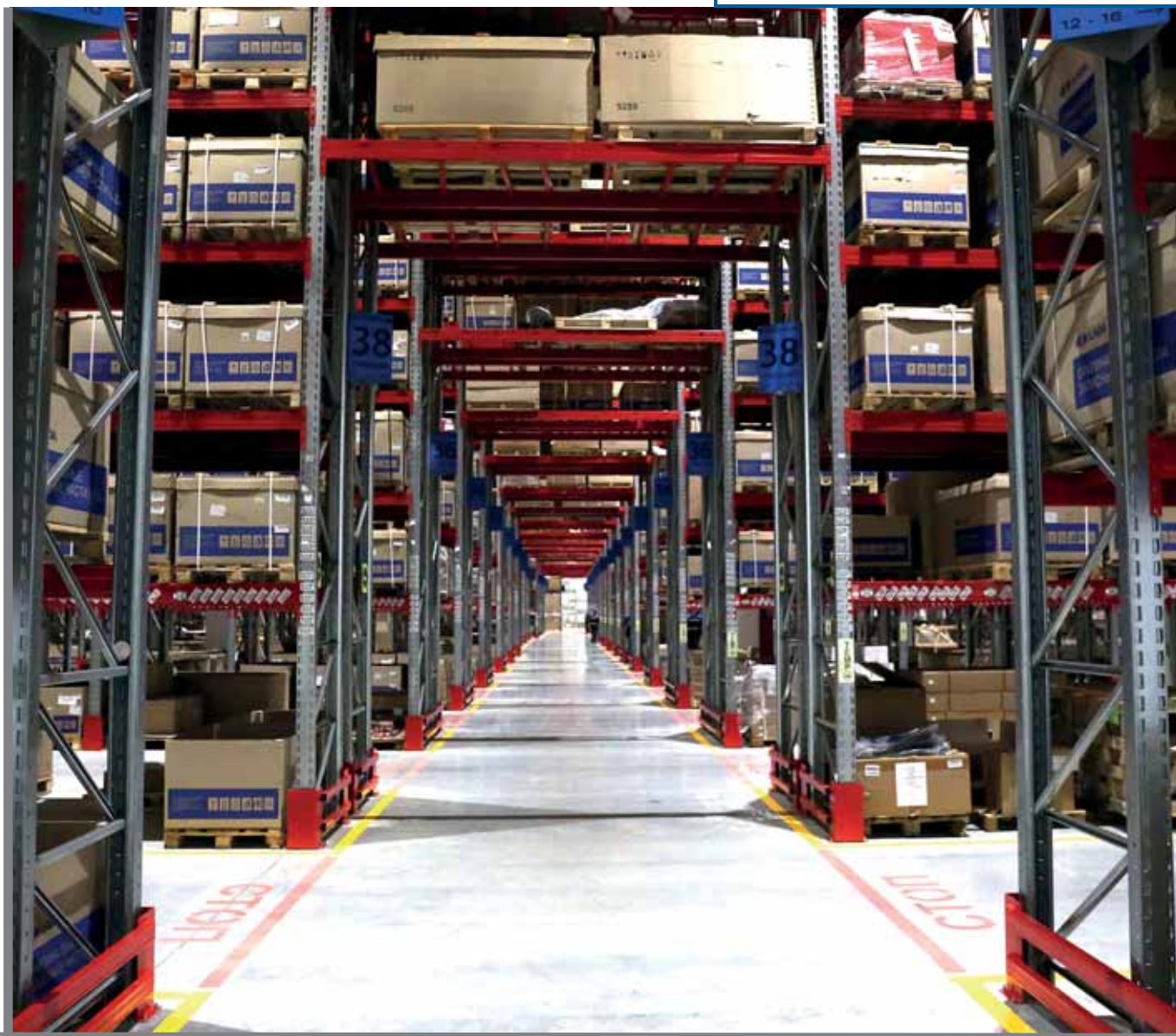
## СПЕЦБОЗРЕНИЕ: ПРОЕКТ АВТОВАЗА

**БЛИЖЕ К ПОТРЕБИТЕЛЮ**  
*СОВРЕМЕННАЯ ЛОГИСТИКА*

**ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ**  
*СКЛАД НА УРОВНЕ*

Стратегически чрезвычайно выгодное местоположение и огромный размах – всё это новый склад запчастей LADA.

Михаил КАЛИНИН |



# ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПОЗИЦИЯ

### Удачная локация

В начале лета АВТОВАЗ совместно с логистическим оператором ТК «Альфа» открыл на федеральной трассе Москва – Санкт-Петербург в энергично развивающемся индустриальном парке новый склад площадью 25 тыс. м<sup>2</sup>. В иерархии автопроизводителя этот склад займет место центрального, наряду с находящимся в Тольятти, и будет обслуживать по строгим стандартам LADA, помимо крупнейших столичных агломераций Москвы и Санкт-Петербурга, целый ряд регионов в радиусе 600–700 км от площадки. В сферу его деятельности попадут Нижегородская и Воронежская, Владимирская и Ярославская, Смоленская и Липецкая области и т. д.

В целом новый логистический комплекс обеспечит запчастями и расходными материалами около 100 предприятий дилерской сети LADA и 400 оптовых покупателей в Центральном федеральном округе и близлежащих регионах, или, другими словами, почти треть сбытовой структуры АВТОВАЗа. Для всех них предусмотрена доставка: при плановом заказе – на следующий день после заказа, для срочных заказов – день в день.

Реализация проекта осуществлялась при непосредственной поддержке Правительства Тверской области и была проведена в довольно сжатые сроки: менее чем за год склад был возведен и сдан в эксплуатацию. Объем инвестиций – почти 1,3 млрд руб. Обрабатываемая номенклатура запчастей и расходных материалов LADA – 20 тыс. наименований. Потенциал расширения складских площадей – до 75 тыс. м<sup>2</sup> (при проектировании на перспективу учтены дополнительные мощности транспортного обеспечения и энергоснабжения). Количество мест хранения на момент запуска – 93 тыс., из которых 55 тыс. ячеек предназначены для мелкой номенклатуры (работа с этой категорией запчастей является уникальным преимуществом склада). Высокий уровень автоматизации комплекса позволяет обслуживать его силами менее 100 человек. На складе предусмотрена 21 погрузочная рампа, что также обеспечивает высокую производительность.

**Николя Мор**, президент АВТОВАЗа:

– *Послепродажное обслуживание и сервис являются для нас одними из приоритетных направлений в работе. Именно эти процессы формируют мнение о LADA, демонстрируют наш прогресс в повышении лояльности клиентов бренда. Я уверен, что новый логистический*



**Официальная сеть LADA на данный момент насчитывает свыше 1500 магазинов «LADA Деталь» и 300 дилерских центров. Она обслуживается более чем 400 тыс. м<sup>2</sup> складских площадей, включающих 2 центральных склада, 3 региональных склада, 2 экспортных склада (в Чехии и Казахстане) и 32 склада последней мили.**

*хаб повысит качество и скорость этой работы, что сделает наш сервис еще лучше. Мне хочется выразить благодарность губернатору Тверской области за всестороннюю поддержку важного для всех нас проекта.*

### Система жизнеобеспечения

Необходимость усиления складских мощностей в Центральном регионе России в связи с бурным развитием бизнеса АВТОВАЗа особенно четко

обозначилась в 2019 г. Поэтому на пороге следующего, 2020 г. было принято решение об организации нового, наилучшим образом отвечающего текущим и перспективным потребностям автопроизводителя логистического комплекса. В Твери на тот момент уже существовал склад бренда, но он был меньше и не имел специальных помещений для хранения масел, технических жидкостей и пр. Это значит – надо было формировать новый логистиче-





Помимо основной стеллажной зоны хранения склад имеет специальные помещения для масел и шин, оснащенные в полном соответствии с особыми требованиями, предъявляемыми к подобным помещениям, включая усиленную вентиляцию и пр. В частности, на складе масел предусмотрены наклонные полы, чтобы в случае разлива масло сливалось в желоба и отводилось в заранее подготовленные емкости, тем самым исключая загрязнение окружающей среды.



ский терминал, как принято говорить, с чистого листа.

**Игорь Руденя**, губернатор Тверской области:

– Открытие логистического комплекса торговой компании «Альфа» – это значимое событие для Тверской области, для развития и повышения конкурентоспособности отечественного автопрома и смежных отраслей. Важно, что все соглашения, которые мы подписываем в рамках экономических форумов, а также на нашей тверской земле, реализуются. Соглашение о строительстве логистического комплекса компании «Альфа» было подписано всего год назад. За это время с нуля создан высокотехнологичный современный комплекс на территории индустриального парка «Раслово». Это динамично развивающаяся промышленная площадка, которая за счет нашего региона обеспечена всей необходимой инженерной инфраструктурой. В следующем году планируется строительство подъездной дороги к индустриальному парку. Следующим этапом станет полная реконструкция автодороги от трассы М-10 до деревни Лебедево, что обеспечит единую транспортную связь с федеральными магистралями и международными транспортными коридорами.

**Александр Морозов**, заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации:

– Отдельно отмечу, что бизнес, который получил развитие здесь, в Тверской области, будет связан со всем миром благодаря глобальному статусу наших производителей. Сегодня мы видим, как меняются требования к сервису, и инвестиции, которые делают компании, позволят обеспечить владельцам автомобилей LADA лучший сервис в России.

Однако специалисты прекрасно понимают: стены, спецтехника, стеллажи – это еще не весь склад. Основным элементом любого современного логистического комплекса как полноценной части эффективно функционирующей товаропроводящей сети является, несомненно, информационная система – WMS (warehouse management system). И такая система в сети LADA, безусловно, есть.

На всех складах автомобилестроителя применяется собственная WMS, развитие которой стартовало в 2012 г. Она обеспечивает управление полным циклом логистических операций с максимальной точностью и оперативностью.





Возьмем простой пример, чтобы проиллюстрировать ее возможности. Автомобиль в Москву уходит каждый день в 4 утра. Это стандарт. Это, по сути, закон. Он никогда не должен нарушаться, чтобы не подорвать скрупулезно отстроенную последовательность процессов.

Машина должна забрать все сделанные накануне заказы. «Накануне» – это до полуночи, а в некоторых случаях и позже. То есть за 3–4 часа – жестко ограниченный и, согласитесь, довольно короткий промежуток времени – системе необходимо распорядиться так, чтобы все заказы, а это до 1000–1500 подборок, были скомплектованы и загружены.

Используемая WMS безупречно справляется с поставленной задачей. Она тщательно просчитывает маршруты персонала, выбирает соответствующие позиции, отслеживает корректность подбора и т. д., делая всё от нее зависящее для того, чтобы заказы были безошибочно и быстро отработаны к обозначенному сроку.

#### Прогрессивные ноу-хау

Но, насколько бы мощной и производительной ни была электронная WMS, в любом случае остается физический процесс: сотрудник склада должен дойти до конкретного места хранения и взять необходимую деталь. На большинстве складов стандартная схема выглядит так: этот сотрудник, вооружившись терминалом сбора данных, в котором указаны все задания и последовательность выполнения, считывает штрихкоды, подтверждает

операции и таким образом комплектует заказ.

Данная схема широко используется уже много лет и в принципе не вызывает серьезных нареканий, поскольку вполне рациональна и логична, однако при этом грешит существенным недостатком: руки всегда заняты. Чтобы исключить этот недостаток из практики, в прошлом году на складах LADA была внедрена технология hands-free – так называемая система голосового отбора, обеспечивающая коммуникацию между WMS и оператором.

Ее основная особенность, как не сложно догадаться, состоит в том, что трансляция задания происходит голосом. Да-да, система в буквальном смысле слова говорит человеческим языком, общаясь с оператором через специальную гарнитуру. И понимает его ответы, отлично распознавая произнесенные слова. Она направляет сотрудника по определенным адресам хранения, выдает задания на отбор тех или иных позиций в необходимых количествах. Проверкой и подтверждением действий служат ответы оператора, называющего контрольные цифры (указаны на стеллажных ярлыках) и коды на упаковках.

Благодаря такой организации процесса отбора система позволяет сэкономить до 5–10 % времени, что в нынешний стремительный век электронной

**Самый крупный складской комплекс АВТОВАЗа находится в Тольятти. Он включает центральный склад площадью 47 тыс. м<sup>2</sup> и еще примерно 15 тыс. м<sup>2</sup> подготовительных площадей и вспомогательных зон хранения.**

торговли, учитывая ожидания клиента относительно скорости выполнения его онлайн-заказов, – довольно высокий показатель.

Ну а чтобы подбор даже самых тяжелых деталей выполнялся операторами без приложения значительных физических усилий, в их распоряжение предоставлены разработанные совместно с ГК «Ростех» экзоскелеты. Изначально они использовались в медицине, но были адаптированы для складского применения в целях сокращения нагрузок, возникающих при перемещении, подъеме-опускании и т. д. тяжелых автокомпонентов.

#### Главный принцип

Самое сложное в современной логистике – стыковка склада и транспорта. Давно уже научились управлять складом. Давно уже научились управлять транспортом. Однако их стыковка по-прежнему вызывает множество проблем. Но только не в новом логистическом комплексе АВТОВАЗа, где все процессы организованы по принципу конвейера с четким разделением на определенные такты продолжительностью до нескольких часов. Такая организация позволяет своевременно и безошибочно исполнять заказы, обеспечивая потребителя необходимыми запчастями точно в срок.

ГОРОД	КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА	ПРОДАВЕЦ	КОНТАКТЫ
ИВАНОВО	3M, Brulex, Novol, CarSystem, Reoflex, Alpina, Milesi, Caparol, Body и др. Продажа лакокрасочной продукции для авторемонта, строительства и отделки	www.автомали-иваново.рф	+7 (4932) 47-54-53
ВОРОНЕЖ	SPECTRAL, ANEST IWATA, MOBIHEL, ROKLAND, KOVAX и др. Лакокрасочные материалы и оборудование для автосервисов	Магазин БАВ, г. Воронеж, ул. Дорожная, 22	+7 (906) 582-08-75 www.b-a-v.ru
НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ	Nova Verta, DAMIANI, CARSYSTEM, CAR F.I.T., LECHLER, HOLEX. Окрасочно-сушильные камеры, промышленные покрытия, материалы для кузовного ремонта, проектирование, монтаж, обслуживание оборудования	АВТОПИЛОТ Татарстан, г. Набережные Челны, 40 лет Победы, 88Б	+7 (8552) 771-663, +7 (917) 398-53-77
РОСТОВ-НА-ДОНУ	Lechler, Kansai, Genrock, U-Pol, Iwata, Kovax, Star, Radex, Black Fox	Точные Краски, г. Ростов-на-Дону, пр. Коммунистический, 20/4	+7 (863) 292-50-88, +7 (863) 246-67-40 www.tochniekcraski.ru
ТВЕРЬ	Kroy, Smile, Ranal, U-pol, Roberlo, Deerfos, Filter. Лакокрасочные материалы для кузовного ремонта, абразивный материал для кузовного ремонта	СТИЛЬАВТОТРЕЙД, г. Тверь ул. Коминтерна, 71, магазин автокрасок	8 (4822) 76-10-41, 8 (920) 179-00-97 www.saf-tver.ru frolova_n@list.ru

По вопросам размещения информации в каталоге обращайтесь по e-mail: [3049928@mail.ru](mailto:3049928@mail.ru)

## ПОДПИСКА

## ОФОРМИТЕ ГОДОВУЮ ПОДПИСКУ НА ЖУРНАЛ НА – «НОВОСТИ АВТОБИЗНЕСА»

Платеж

Получатель: ООО "Таби Медиа"  
ИНН: 7715893482  
Р/сч.: 40702810700000121726  
в: ВТБ 24(ПАО)  
БИК: 044525716  
К/сч.: 30101810100000000716

Наименование платежа: Годовая подписка на журнал "Новости Автобизнеса"

Ф.И.О. плательщика: \_\_\_\_\_

Адрес для доставки (с индексом) \_\_\_\_\_

Телефон \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_

Адрес плательщика: \_\_\_\_\_

Сумма платежа: 2400 руб. 00 коп.

Сумма платы за услуги: \_\_\_\_\_ руб. \_\_\_ коп.

Итого: \_\_\_\_\_ руб. \_\_\_ коп. Дата "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 2018 г.

С условиями приема указанной в платежном документе суммы, в т.ч. с суммой взимаемой платы за услуги банка, ознакомлен и согласен.

Подпись плательщика: \_\_\_\_\_

Квитанция

Кассир

Получатель: ООО "Таби Медиа"  
ИНН: 7715893482  
Р/сч.: 40702810700000121726  
в: ВТБ 24(ПАО)  
БИК: 044525716  
К/сч.: 30101810100000000716

Наименование платежа: Годовая подписка на журнал "Новости Автобизнеса"

Ф.И.О. плательщика: \_\_\_\_\_

Адрес для доставки (с индексом) \_\_\_\_\_

Телефон \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_

Адрес плательщика: \_\_\_\_\_

Сумма платежа: 2400 руб. 00 коп.

Сумма платы за услуги: \_\_\_\_\_ руб. \_\_\_ коп.

Итого: \_\_\_\_\_ руб. \_\_\_ коп. Дата "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 2018 г.

С условиями приема указанной в платежном документе суммы, в т.ч. с суммой взимаемой платы за услуги банка, ознакомлен и согласен.

Подпись плательщика: \_\_\_\_\_



Чтобы оформить подписку:

- заполните подписной купон и оплатите его в ближайшем отделении банка;
- отправьте копию платежного поручения в редакцию по электронной почте.

По вопросам подписки на журнал и приобретения уже вышедших номеров обращайтесь по E-mail: [abiznews@abiznews.net](mailto:abiznews@abiznews.net)

# MIMS automechanika MOSCOW

25<sup>th</sup>  
ANNIVERSARY

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

23–26.08.2021

Получите бесплатный билет на  
[www.mims.ru](http://www.mims.ru)



Организатор

**ITEM**  
EXPO

Генеральный партнер

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

Место проведения: Москва

 **ЭКСПОЦЕНТР**  
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ  
МОСКВА



# GAZelle

— ДНК УСПЕШНОГО БИЗНЕСА



- **Новый уровень** эргономики и комфорта салона
- **Более 20** современных систем безопасности
- Новая **6-ступенчатая МКПП**
- Гарантия – **4 года** или **200 000 км<sup>1</sup>**

- **GAZ Finance<sup>6</sup>** – выгодный кредит и лизинг
- Подписка на сервисы **GAZ Fleet**
- Карта **GAZ Assistance<sup>3</sup>** на 3 года
- **2 года** без затрат на ТО<sup>2</sup>



Дело  
В ДВИЖЕНИИ

**azgaz.ru**  
**8-800-700-0-747**  
(звонок по России бесплатный)

<sup>1</sup> Программа подразумевает предоставление Клиенту, приобретающему автомобиль марки «GAZель NN», дополнительного года гарантии на автомобиль к периоду, установленному сервисной книжкой. Программа распространяется только на автомобили, реализованные Клиентам официальными дилерами «GAZ» в период 20.05.2021–31.12.2021. Программа сохраняет свое действие только при условии прохождения автомобилем планового технического обслуживания (всех ТО, предусмотренных сервисной книжкой автомобиля) на официальных станциях технического обслуживания «GAZ» и при соблюдении прочих условий сохранения гарантии на автомобиль в течение всего базового гарантийного периода. Не является публичной офертой. Подробности уточняйте у официальных дилеров «GAZ».

<sup>2</sup> При покупке автомобиля «GAZель NN» Клиент получает возможность прохождения 4 ТО на фирменном сервисе бесплатно.

<sup>3</sup> «GAZ Ассистанс», <sup>4</sup> «GAZ Кампус», <sup>5</sup> «GAZ Тест-трак», <sup>6</sup> «GAZ Файнэнс». РЕКЛАМА.