

ЛУЧШИЕ И НЕДОРОГИЕ ЛЕТНИЕ ШИНЫ 2022 [52]

№3 (1089)

МАРТ 2022

WWW.ZR.RU



Зарулем

ЭКСПЕРТИЗА ЗР

РУЛЕВЫЕ НАКОНЕЧНИКИ.
А ЕСТЬ НАДЕЖНЫЕ?

[66]



NISSAN PATHFINDER 2022

[24]

**ЭТО КОСМОС!
HYUNDAI
STARIA**

[20]



**ЛАДА НИВА БРОНТО
+200 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ**

[60]

**ВТОРЫЕ
РУКИ**

**HAVAL JOLION
ПОСЛЕ 6000 КМ
ПО ЗИМЕ**

[88]

**ЛАДА ВЕСТА ЗА
6 ЛЕТ: ПРОБЛЕМЫ
И РЕШЕНИЯ**

[36]

**НОВЫЙ KIA K5 ИЛИ
Б/У JAGUAR XF
ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ?**

[78]

ЗИЛ-118 ЮНОСТЬ [98]

CHERY TIGGO 7 PRO [42]

SUBARU FORESTER [28]

ISUZU MU-X [30]

16+

22003

ISSN 0321-4249

9 770321 424007

СОДЕРЖАНИЕ № 3, 2022



Все автомобили номера

ВАЗ-2105	92
Лада Веста	36
Лада Нива Бронто	60
УАЗ Хантер	87
Changan CS75	42
Chery Tiggo 7 Pro	42
Haval F7	42
Haval Jolion	88
Hyundai Staria	20
Jaguar XF	78
Isuzu Mu-X	30
Kia K5	78
Nissan Pathfinder	24
Nissan X-Trail	82
Opel Astra	14
Subaru Forester	28

Коммерческий транспорт

ЗИЛ-118 Юность	98
----------------------	----

ЗР МОМЕНТ

Слово главного редактора	3
Автоматическая отмена штрафов? Ждем!	8
Почему люди против новых дорог	10
Opel Astra, обновленный Haval F7 и другие новинки	12
Российский авторынок: итоги 2021 года	16

ЗР ПРЕМЬЕРА

Космолет из настоящего! Минивэн Hyundai Staria	20
Nissan Pathfinder 2022: мотор V6, 7 или 8 мест	24
Subaru Forester: что улучшили и что ухудшили	28

Внедорожник Isuzu Mu-X: рама, дизель и надежность. Что скажет Toyota Fortuner?	30
--	----

ЗР АКТИВ

Весна на вторичке. Покупать машину или продавать?	34
Медосмотр по-новому: почем и как выявляют «хроников»	35

ЗР ТЕСТ

Лада Веста выпуска 2016 и 2021 года. Что изменилось помимо цены?	36
Haval F7, Chery Tiggo 7 Pro и Changan CS75 – в чём секрет их популярности?	42
Летние шины сезона 2022 – самые надежные и недорогие	52



Испытываем 12 комплектов шин 205/55 R16 – летом и в межсезонье



60

**Лада Нива
Бронто: законный
тюнинг обычной
трехдверной
Нивы**

Лада Нива Бронто:
высокая проходимость
и +200 тысяч к цене

60

ЗР ЭКСПЕРТ

Экспертиза ЗР.
Рулевые наконечники:
ищем самые крепкие

66

Надежность бензонасосов:
мифы и реальность

70

Современные двигатели:
почему они часто ломаются?

72

Экспертиза ЗР.
Одеяло для мотора,
которое греет и не горит

76



ЗР ТРАНСПОРТ

Новости: коммерческий транспорт **96**

«Юность» эпохи – роскошный
микроавтобус ЗИЛ-118 **98**

ЗР ИНТЕРАКТИВ

Ответы ГИБДД на вопросы читателей **106**

Экзамен на дому **108**

Форум ЗР: отвечаем на вопросы
читателей **109**

Знаете ли вы? **110**

Конкурс знатоков **111**

Советы бывалых **112**

ЗР РЕСУРС

Новый Kia K5 или пятилетний
Jaguar XF за те же деньги?
Для души и кошелька

78

Выбираем б/у: Nissan X-Trail III (T32)

82

Вторичка. Большие внедорожники
из страны восходящего солнца:
с кем меньше хлопот?

84

Выбираем б/у: УАЗ Хантер

87

Парк ЗР. Nival Jolion за 6000 км
и все его зимние проблемы

88

ЗР ОРИГИНАЛ

ВАЗ-2105 – это тот же FIAT или нет? **92**



Петр Шкуматов

Автоматическая отмена штрафов! Неужели?



В конце 2020 года большой скандал произошел в подмосковных Химках. Передвижной комплекс фиксации нарушений всего за несколько недель наштамповал 136 тысяч нарушений на колоссальную сумму 205 миллионов рублей!

Произошло всё на пересечении улиц 9 мая и Дружбы, где при проведении ремонтных работ одну полосу закрыли полностью, а вторую оставили только для рейсовых автобусов. В ходе прокурорской проверки выяснилось, что граждан несвоевременно проинформировали об изменении схемы движения, а знаки расставили таким замысловатым образом, что на месте невозможно было понять, что проезд для личных автомобилей закрыт. Более того, для некоторых водителей эта дорога была единственной к их домам. В результате подобной «диверсии» огромный микрорайон ежедневно «нарушал» ПДД – и штрафы пошли «оптом». Многие автомобилисты получили десятки «писем счастья», что привело даже к стихийному митингу, после чего в дело вмешалась прокуратура и штрафы решено было аннулировать.

Но вдруг оказалось, что в законе просто не существует механизма, когда штрафы отменяются сразу все – без жалобы каждого привлеченного к ответственности гражданина. Это означает, что каждый из 136 тысяч штрафов должен быть отменен на основании личного письменного заявления собственника автомобиля – несмотря на то, что официально признана незаконность фиксации в конкретном месте. А для того, чтобы это письменное заявление отдать, надо или пойти на почту, или поехать в поселок Малые Вяземы, на что потратить не один час времени и несколько литров топлива.

Осложнилась ситуация ещё и тем, что многие автомобилисты успели оплатить полученные незаконные штрафы. А для возврата денег из бюджета точно требуется письменное заявление с указанием реквизитов, на которые должны быть перечислены деньги, а также основание для возврата. То есть положительный результат рассмотрения жалобы. Ещё в некоторых случаях требовались реквизиты платежа, то есть надо было идти в банк и брать справку, что ты заплатил такую-то сумму и такого числа.

О нагрузке на ГИБДД я вообще молчу, потому что каждое полученное заявление из 136 тысяч инспекторы обязаны рассмотреть и вынести по каждому обращению письменное же решение об удовлетворении жалобы.

Далее это решение должно быть отправлено по почте или вручено лично заявителю под личную роспись. Сколько рабочего времени инспекторов было потрачено на эту бессмысленную работу, история умалчивает, но именно тогда зародилась

идея о том, чтобы подобные ситуации рассматривать тоже автоматически и без участия автомобилистов, которых незаконно привлекли к ответственности.

Парадокс! Но до тех пор, пока не будет обнаружена поломка камеры, а это случается лишь тогда, когда жалобы разъяренных автомобилистов дойдут до ГИБДД и там поймут, что это системный сбой, ложные штрафы получают десятки, если не сотни тысяч водителей, в зависимости от того, где

именно установлено средство фиксации нарушений. И каждый пострадавший должен потратить огромное количество времени, чтобы постановление об административном правонарушении отменить, а уплаченные деньги – вернуть.

В условиях, когда большая доля платежей осуществляется онлайн, а сами постановления тоже электронные, нет никаких технических проблем для того, чтобы массово отменять штрафы, которые были вынесены из-за поломки техники. Если техника ломается, причем иногда внезапно, и если иногда эту технику устанавливают или настраивают без ума в голове, должны быть юридические механизмы, которые не заставляли бы несправедливо привлеченных водителей обивать пороги чиновников ради исправления чужих ошибок. Иначе как в известной пословице – битый небитого везет.

Дело сдвинулось с мертвой точки – и есть надежда, что в скором времени механизм автоматической отмены незаконных штрафов всё-таки заработает.

ЗР

В Генеральной прокуратуре предложили автоматически отменять штрафы без необходимости со стороны автовладельца обращаться с заявлением в случае сбоя камеры.





Люди против дорог?

В Москве готовятся к запуску новой скоростной автомагистрали, которая свяжет движением без светофоров и пешеходных переходов сразу три части города: юг, восток и север. Многие жители районов, через которые пролегает дорога, выступили против. Почему?

Автор Петр Шкуматов

В ходе интернет-опроса выяснилось, что подавляющее большинство проголосовавших всё-таки рады новой автомагистрали. Но и противников немало — больше 10%.

Почему люди против? Действует известный принцип «not in my backyard» — только не на моем заднем дворе! Стройте дорогу где угодно, но подальше от моего дома. Около своего дома люди хотят видеть благоустроенную среду, тишину и летающих бабочек, а если дорога пройдет мимо чужого дома, то будут с удовольствием ей пользоваться.

Конечно, новые дороги, особенно автомагистрали с непрерывным движением автомобилей, причиняют неудобство местным жителям. Например, если проектировщики не продумали достаточное количество пешеходных переходов, то перейти на другую сторону автомагистрали становится проблематичным, а особо отчаянные пешеходы начинают перебегать скоростную дорогу и рано или поздно приходят к закономерному финалу. Отсутствие шумозащитных экранов мешает жителям прилегающих многоквартирных домов спать. Такие недостатки действительно периодически всплывают, но устраняются по просьбам жителей.

Но многие просто не хотят жить с видом на дорогу. Даже если она

шумозащищена, а для пешеходов продуманы безопасные и удобные переходы. Люди хотят жить с видом на лес, на парк — но так, чтобы на своем автомобиле можно было быстро проехать из одной части города в другую мимо чужих домов. Это позиция эгоистов. Если придерживаться именно таких взглядов, хуже станет всем.

Дело в том, что потребность в передвижении по городу не исчезает, и ездить людям надо. Средний пробег одного автомобиля в одну сторону в Москве ещё недавно составлял 17 километров. Такие пробеги не являются внутрирайонными: как правило, это передвижение между районами или передвижение между крупными частями города — с юга на север или с запада на восток.

Когда в мегаполисе отсутствуют автомагистрали, которые позволяют быстро пересечь город, это приводит к тому, что огромный транзитный поток начинает ехать через районные улицы, где люди водят детей в школу. И тут возникает конфликт: транзитному автомобилю надо быстро проехать конкретный район без остановки. А местному автомобилю нужно иметь возможность припарковаться, развернуться, высадить пассажиров. То есть одним нужно быстро и без лишних остановок, а другим — совсем наоборот.

Во всём мире при развитии городов так называемый местный трафик

стараятся не смешивать с транзитным. Чаще всего транзит выводят во внеуличную дорожную сеть, которая представляет из себя скоростную магистраль без светофоров. По таким дорогам едешь не только быстро, но и безопасно, так как на них пешеходов нет.

Самым известным городом в мире, который решил проблему пробок благодаря строительству внеуличных магистралей, является Токио. Первая скоростная дорога была запущена в 1962 году, а на сегодняшний день в городе действует сеть из 280 километров внеуличных магистралей. Почти все они представляют собой эстакады — дорога поднята на опоры, под которыми проложены местные дороги, размещены парковки и прочая инфраструктура. Считается, что низкий уровень пробок в Токио по сравнению с соразмерными городами обусловлен именно наличием такой сети скоростных дорог.

Аналогичная стратегия решения транспортных проблем была принята многими городами, которые начали разделять транзитное движение и локальные поездки. Это привело к резкому улучшению как пробочной ситуации, так и к улучшению качества жизни большинства жителей, так как около их домов стало проезжать гораздо меньше машин.

Конечно, всех не осчастливить. Для жителей близлежащих домов жизнь всё-таки станет хуже, а квартиры в этих домах — дешевле. Для решения проблемы необходимо предусматривать расселение подобных домов или выкуп жилья у тех, кто хочет переехать в связи с появлением под окнами многополосной дороги. Подобные механизмы успешно применяются в мире, почему бы и у нас не сделать так?

90 процентов локализации автопроизводства достигнуть невозможно – это признали в Минпромторге. Ведомство готовит новые правила промсборки в России, что сделает её привлекательнее для автоконцернов.



80 процентов может составить подорожание полисов ОСАГО после очередных поправок. Предполагается увеличить выплаты по здоровью с 500 тысяч до 2 млн рублей, а при ремонте отказаться от учета износа деталей.



Закажи
интерьер
на свой
вкус

На конвейер тульского завода встали обновленные кроссоверы Haval F7 и F7x. Удивительный факт: даже в Китае их продажи ещё не начались, так что мы оказались в привилегированном положении.

Цен мы пока не знаем, но к моменту выхода в свет этого выпуска журнала их должны объявить. Инфляция, новое оснащение... Полагаем, что прибавка может составить 100–150 тысяч рублей.

Изменения во внешности заметят не все. Решетка

«СЕМЕРКИ» СТАЛИ ФУНКЦИОНАЛЬНЕЕ

радиатора и секции противотуманок обрели более сложную форму. Слегка переоформлены бамперы, на них стало меньше хрома. В палитру добавили красный «металлик».

Моторно-трансмиссионная гамма пересмотру не подвергалась: 1.5 турбо (150 сил) и 2.0 турбо (190 сил) в сочетании

с 7-ступенчатым роботом. Младший мотор идет с передним или полным приводом, более мощный – только со всеми ведущими.

Интерьер отныне можно заказать в сине-бежевом или черно-красном цветах. Кожа обрела перфорацию, а водительское сиденье – ещё и вентиляцию. Климат-контроль стал двухзонным,

медиадисплей вырос по диагонали до 12,3 дюйма и вынесен из недр передней панели, обновлены цифровая приборка и система кругового обзора. Наконец-то появился обогрев всей площади ветрового стекла.

Набор доработок по части оснащения намекает на то, что в представительстве внимательно изучили конкурентов и нашу критику – и приняли к сведению, чего не хватает «семеркам» на российском рынке.



НИВА TRAVEL ПОЧЕРНЕЛА

■ АвтоВАЗ придумал «черную» спецсерию для внедорожника Нива Travel. Новая комплектация Black сделана на базе версии Комфорт.

Отличия – обивка сидений и шильдики с названием версии, 16-дюймовые черные

литые диски и отделка потолка. Колпак запаски окрашен в цвет кузова, а вот накладки арок практично-черные.

Из функционального оборудования добавлены центральный замок с управлением со складного ключа и рейлинги на крыше. Если «комфортная» Нива Travel стоит 936 900 рублей, то серию Black оценили



в 972 900 рублей. В ней также есть кондиционер, обогрев передних сидений, электроприводы передних стекол и зеркал.

26–35 лет, мужчина: в ГИБДД составили портрет самого частого нарушителя на основании статистики по штрафам за прошлый год. А ещё очень много нарушают опытные водители со стажем более 20 лет.



3 млн рублей – слишком низкий порог налога на роскошь. В АЕБ предлагают повысить его до 6 млн, а в Минпромторге хотят привязать ставку налога ещё и к мощности двигателя.



STELLANTIS УСИЛИТСЯ

■ Концерн Stellantis провел большую пресс-конференцию, на которой рассказал о планах на российском рынке.

Прошлый год автогигант завершил успешно, увеличив суммарные продажи по всем брендам на 65%. В 2022 году нам обещают несколько новинок.

Все они будут импортными, что исключает приятные цены. Впрочем, и на сегодняшнюю гамму находятся свои

поклонники, так что без внимания новые модели не останутся.

В шоу-румах появятся абсолютно новые Opel Astra и Citroën C4, ставший в последнем поколении кросс-хэтчбеком. Можно будет купить обновленные кроссоверы Opel Grandland и Citroën C5 Aircross. А ещё – Jeep Grand Cherokee нового поколения и рестайлинговый Compass. Это не считая новых версий уже знакомых нам моделей. Про

стильный лифтбек Peugeot 508 молчок: видимо, он из планов компании выведен.

Однако больше всего интригует проект некой недорогой модели, которую локализуют в Калуге. Как рассказал управляющий директор марок Citroën, Peugeot и Opel в России Алексей Володин, в сегодняшних ценах эта машина стоила бы миллион рублей. Её запуск стоит в планах на 2024–2025 годы. Она станет продаваться под марками Citroën и Opel.

Без внимания не останутся



ЧТО ПО КАМЕРАМ?

В московском ГИБДД рассказали об успехах первых передвижных камер, встроенных в «люстры» патрульных Солярисов ЦОДД.

За первые полтора месяца с их помощью вынесли 86 постановлений за превышение скорости, из которых десятков – за превышение на 40–60 км/ч. В будущем функционал комплексов расширят. Они станут штрафовать по другим статьям КоАП, а также выявлять угнанные и уехавшие с места ДТП машины. И, разумеется, подобных камер станет больше.

Генпрокуратура за 2021 год выявила много нарушений в работе камер фиксации нарушений. В ведомстве начали работу над поправками в законодательство, которые облегчат процедуру обжалования неправомерных штрафных постановлений, а самих операторов заставят тщательнее соблюдать правила установки камер. Например, станут следить, чтобы камеры ставили в аварийных местах (как это предписано правилами), а не там, где они больше соберут штрафов.

А столичной мэрии стало тесно в рамках вверенного ей мегаполиса. Поэтому администрация Москвы заявила «Автодору», что камеры контроля скорости требуется установить на ЦКАД. Формально ЦОДД не вылез за пределы своей территории: 23 км новой кольцевой между трассами М-3 и М-4 проходят по территории в Новой Москве. В ведомстве считают, что на перегоне жизненно необходимы шесть комплексов фиксации нарушений и 60 камер, передающих в ситуационный центр потоковое видео.

В ЦОДД заявили, что на магистрали происходит много аварий с тяжелыми последствиями. Однако статистика ГИБДД иная: за год на интересующем ЦОДД участке – всего шесть инцидентов и ни одного погибшего. Пока на скоростных участках ЦКАД камер, рассылающих «письма счастья», нет. ЦОДД очень хочет камеры, «Автодор» сильно сопротивляется. Чья возьмет?

Обойдась без локдаунов, 2021 год мог бы стать спокойным для авторынка. Но пришел дефицит микросхем, улетели вверх цены, а дилеры окончательно обнаглели.

Автор Кирилл Милешкин



ЦЕНЫ – КОСМОС, НО БЕРУТ

В позапрошлом 2020 году Россия провела в локдауне около двух месяцев. Авторынок отреагировал на это провалами в апреле и мае. Удивительно, что по итогам года снижение спроса составило всего 9,1%.

В 2021-й мы смотрели с оптимизмом: окончательно победим ковид – и заживем! Вирус не отступил, но год прошел без карантинного жесткача – и на том спасибо.

Однако, пришла другая напасть. Вынужденные останавливать конвейеры в 2020 году, автоконцерны ринулись отменять и переносить заказы на комплектующие. Зачем платить за них,

если неизвестно, когда «откроют» экономику, и какими темпами будет восстанавливаться спрос? Это повлекло сбой логистических цепочек, рост цен на грузоперевозки. Специфические, чисто автомобильные детали в разряд дефицита не попали – потому что их больше некому продать. А вот освободившиеся из автоиндустрии объемы электронных компонентов мигом разобрали производители гаджетов. И еще добавку попросили: в эпоху самоизоляции взлетел спрос на домашнюю и мобильную электронику, на компьютеры, медицинское оборудование. С перебоями в поставках микрочипов столкнулись абсолютно все автозаводы.

Средневзвешенная цена нового автомобиля в России с 2014 года выросла на 107% – с 1 001 600 до 2 070 000 Р

Отличия – в нюансах. Например, Toyota держалась дольше остальных благодаря политике поддержания больших складских запасов.

Чтобы не простаивать подолгу, компании придумали упрощенные комплектации – без мультимедийных систем и других опций, для которых не хватало компонентов. Зато китайских автопроизводителей проблема словно не коснулась: им проще договориться с земляками о приоритетных поставках полупроводников.

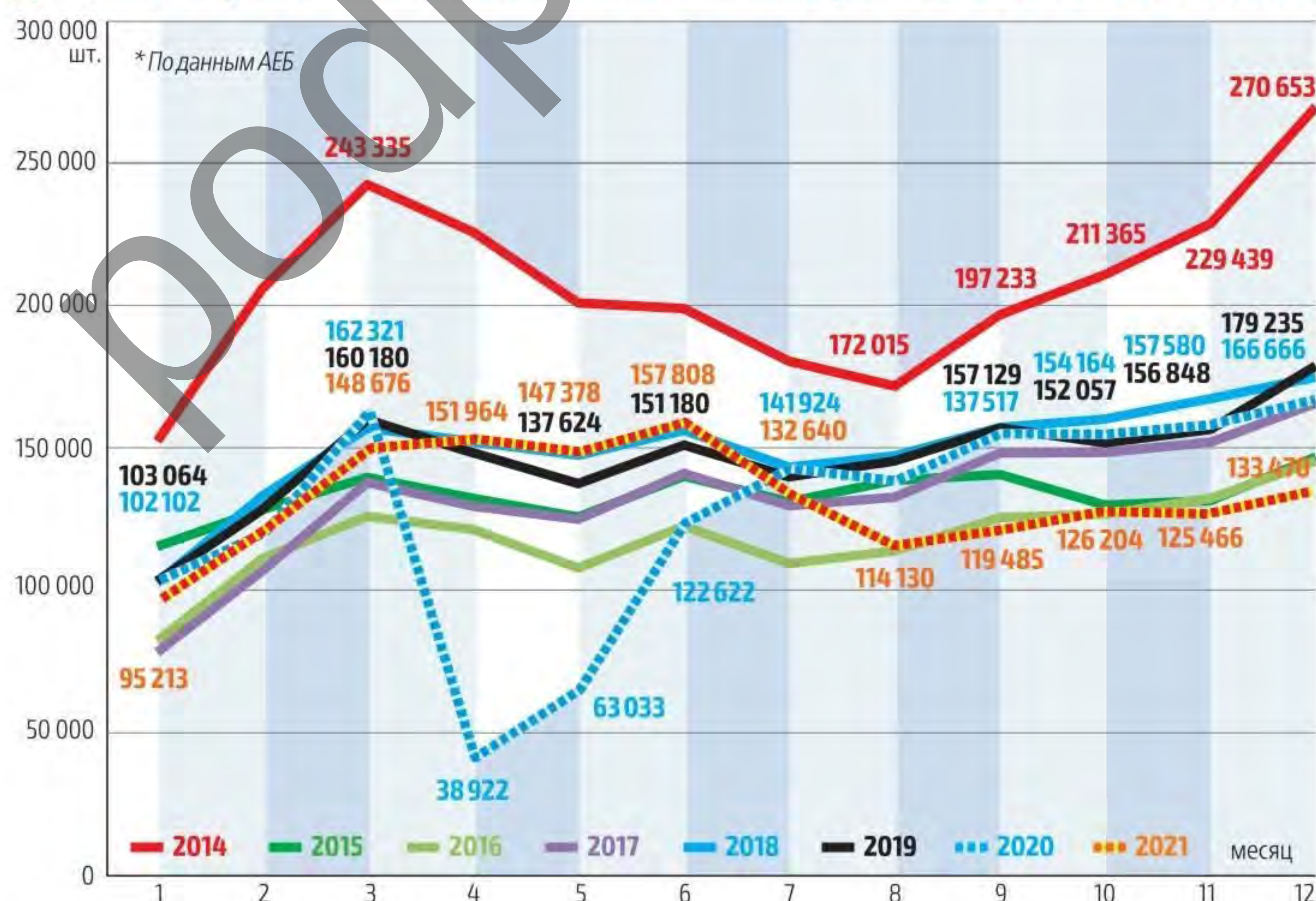
Аналитики из LMC Automotive оценивают объем недовыпуска автомобилей из-за кризисных явлений в 2021 году в 9,6 млн штук. Около 30% этого объема приходится на Европу. Эксперты из разных стран и организаций сходятся во мнении, что дефицит сохранится как минимум до середины 2022 года, а то и на весь текущий год.

Полторы цены

Нехватка машин в свободной продаже обернулась, помимо выросших сроков ожидания, отказом дилеров от акций и скидок. На рынках других стран цены на автомобили тоже росли, но не катастрофически. А продавцы стали настойчивее предлагать «допы», некоторые даже отказываются продавать машины без них – но это, скорее, исключение, чем правило.

В России же вечно «страдающие» дилеры быстро смекнули, что пришел их час. В первом квартале ситуация

Динамика российского автомобильного рынка в 2014–2021 годах*



Самые популярные модели LCV российского авторынка в 2021 году, шт.

(по данным АЕБ)

Марка	Модель	2020	2021	Динамика
ГАЗ	Газель	43 457	47 032	3 575 ↑
Ford	Transit	14 038	20 840	6 802 ↑
УАЗ	СГР	13 074	11 884	-1 190 ↓
Лада	Ларгус	11 740	10 573	-1 167 ↓
ГАЗ	Соболь	7 712	9 436	1 724 ↑
УАЗ	Профи	2 698	3 819	1 121 ↑
VW	Transporter/Caravelle	1 785	3 073	1 288 ↑
Peugeot	Traveller	1 705	2 701	996 ↑
Peugeot	Expert	966	1 901	935 ↑
Лада	Гранта	1 669	1 782	113 ↑

ещё была адекватной, а потом степень абсурдности стала расти лавинообразно. Наценки достигают 50%! Купить автомобиль по цене из прайс-листа можно только по очень хорошим личным связям или при большой удаче.

Картина невеселая. Дорогие машины, стоимость которых дополнительно взвинчена дилерскими накрутками и обязательными страховками к кредитам. Плюс падение реальных доходов россиян, и в целом неуверенность в завтрашнем дне. Однако наш авторынок в очередной раз явил всем свою парадоксальность: считают всё! Даже покупатели бюджетных машин готовы платить сверху сотни тысяч рублей, чтобы заполучить новый автомобиль. Складывается ощущение, что автомобиль вышел в разряд предметов первой необходимости.

Отдельные успехи

За 2021 год продажи новых машин в России выросли на 4,3%. Вся положительная

Самые популярные легковые модели российского авторынка в 2021 году, шт.

(по данным АЕБ)

Марка	Модель	2020	2021	Динамика
1 Лада	Веста	107 281	113 698	6 417 ↑
2 Лада	Гранта	126 112	111 430	-14 682 ↓
3 Kia	Rio	88 064	82 941	-5 123 ↓
4 Hyundai	Creta	73 537	68 081	-5 456 ↓
5 Hyundai	Solaris	49 280	61 061	11 781 ↑
6 Лада	Нива	48 913	51 242	2 329 ↑
7 VW	Polo	58 455	46 887	-11 568 ↓
8 Skoda	Rapid	26 267	41 680	15 413 ↑
9 Renault	Duster	31 640	41 471	9 831 ↑
10 Лада	Ларгус	37 166	39 541	2 375 ↑
11 Toyota	RAV4	36 433	38 441	2 008 ↑
12 Toyota	Camry	27 373	31 983	4 610 ↑
13 Renault	Logan	32 628	29 783	-2 845 ↓
14 VW	Tiguan	32 982	29 232	-3 750 ↓
15 Kia	K5	8 126	29 224	21 098 ↑
16 Kia	Sportage	28 190	24 969	-3 221 ↓
17 Renault	Sandero	26 038	22 386	-3 652 ↓
18 Лада	XRAY	19 286	22 107	2 821 ↑
19 Nissan	Qashqai	22 110	20 474	-1 636 ↓
20 Mazda	CX-5	20 033	19 828	-205 ↓
21 Skoda	Karoq	15 551	19 487	3 936 ↑
22 Nissan	X-Trail	20 237	19 010	-1 227 ↓
23 Renault	Kaptur	20 284	18 889	-1 395 ↓
24 Renault	Arkana	16 814	18 246	1 432 ↑
25 Kia	Seltos	12 774	17 865	5 091 ↑

динамика пришлась исключительно на второй квартал, который из-за смехотворных показателей 2020-го выглядел сверхудачным. Все остальные месяцы спрос падал, причем минус к 2020 году иногда превышал 20%.

Компаний, которым удалось продать свыше 100 тысяч машин, стало на одну меньше: Volkswagen просел ниже этой планки. Всё тянут на себе Polo и Tiguan. Новый Taos вроде бы успел раскрутиться с момента старта, но до результатов близнеца Карока ему далеко. Golf, Jetta и Passat суммарно не набрали и 1500 продаж.

УАЗ с 2014 года снизил продажи на 35%. Недавнее заявление главы завода Адиля Ширинова, что все новые проекты в Ульяновске свернуты, может ускорить падение. А когда спрос окажется ниже границы рентабельности, в России станет ещё на один автозавод меньше. Патриоты и древние «буханки» стабильно



Результат 2021 года почти совпал с изначальным прогнозом АЕБ (1,63 млн машин). Однако прогноз, уточненный в середине года на фоне значительного роста продаж в первом полугодии, оказался излишне оптимистичным (предрекали 1,76 млн машин)

теряют поклонников. Грузовой Профи так и не стал «убийцей Газели». И только Пикап стабилен: три тысячи штук с небольшим, как и семь лет назад.

Хорошо пошли вверх Peugeot (+93%) и Citroen (+50%). Грамотным ходом стало освоение в Калуге коммерческих моделей. Микроавтобусы и фургоны успели набрать обороты и теперь лидируют в среднем сегменте, обойдя Фольксвагены. «Каблучки» только год как запущены, но тоже расходятся неплохо: 2809 штук, если считать вместе с Opel Combo. Из пассажирских версий охотнее берут ту, что с автоматической коробкой. А из «механических» лидирует – на удивление – дизельная.

BMW сохранил лидерство в премиум-сегменте и место в топ-10 среди всех марок. Заклятые друзья из Мерседеса идут следом, но дистанция за год не сократилась. Давно сложившиеся предпочтения клиентов неизменны: большие модели берут преимущественно с начальными дизельными моторами, хотя они уже не все налогово-выгодные.

Спрос на Lexus и Audi ниже в два с лишним раза. Эти марки ведут борьбу между собой в конце второй десятки.

Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России в 2021 году, шт.

(по данным АЕБ)

Марка	2020	2021	Динамика, %
Лада	343 512	350 714 ↑	2%
Kia	201 727	205 801 ↑	2%
Hyundai*	163 244	167 331 ↑	3%
Renault*	128 408	131 552 ↑	2%
Toyota*	91 598	97 941 ↑	7%
Skoda	94 632	90 443 ↓	-4%
VW	100 171	86 108 ↓	-14%
ГАЗ ком.авт.*	51 169	56 468 ↑	10%
Nissan	56 352	51 338 ↓	-9%
BMW	42 721	46 802 ↑	10%
Mercedes-Benz	38 815	43 011 ↑	11%
Haval	17 381	39 126 ↑	125%
Chery	11 452	37 118 ↑	224%
УАЗ*	36 487	32 420 ↓	-11%
Mazda	26 392	29 177 ↑	11%
Mitsubishi	28 153	27 699 ↓	-2%
Geely	15 475	24 587 ↑	59%
Ford ком.авт.*	14 038	20 840 ↑	48%
Lexus	20 586	19 362 ↓	-6%
Audi	15 247	16 404 ↑	8%
Suzuki	7 961	9 159 ↑	15%
Volvo	8 025	9 088 ↑	13%
Peugeot*	4 516	8 727 ↑	93%
Land Rover	6 411	6 388 ↓	0%
Porsche	5 711	6 262 ↑	10%
Changan	7 102	5 705 ↓	-20%
Subaru	6 240	5 650 ↓	-9%
VW ком.авт.*	5 614	5 017 ↓	-11%
Citroen	3 257	4 897 ↑	50%
Genesis	1 286	4 480 ↑	248%
Exeed	226	3 756 ↑	1562%
FAW	2 692	3 137 ↑	17%
Mini	2 540	2 613 ↑	3%
Cadillac	1 424	2 377 ↑	67%
Opel	581	2 053 ↑	253%
Infiniti	1 892	2 034 ↑	8%
Mercedes-Benz ком.авт.*	1 676	1 838 ↑	10%
Jeep	1 549	1 610 ↑	4%
Honda	1 508	1 324 ↓	-12%
Fiat*	1 309	1 237 ↓	-6%
Chevrolet	558	1 046 ↑	87%
GAC	0	923	-
Isuzu*	961	775 ↓	-19%
Lifan	1 384	617 ↓	-55%
DFM	942	533 ↓	-43%
Jaguar	963	521 ↓	-46%
Iveco*	415	512 ↑	23%
Brilliance	253	110 ↓	-57%
Hino	0	54	-
Zotye	158	51 ↓	-68%
Foton*	135	37 ↓	-73%
Ford*	93	2 ↓	-98%
Chrysler	36	2 ↓	-94%
Hyundai ком.авт.*	197	2 ↓	-99%
Smart	56	1 ↓	-98%
АвтоВАЗ (Нива)	8 822	-	-
Datsun	14 772	-	-
Итого	1 598 825	1 666 780	4,3%

По данным АЕБ.

* Продажи LCV включены в общий объем продаж.



Изменение цен на некоторые популярные модели за 10 лет, тысяч рублей

Skoda Octavia	549	→	1598	↑	+191%
Лада Гранта	229	→	588	↑	+157%
VW Polo	425	→	1034	↑	+143%
Renault Logan	330	→	762	↑	+131%
Kia Sportage	860	→	1965	↑	+129%
Nissan Qashqai	730	→	1665	↑	+128%
Toyota RAV4	954	→	2120	↑	+122%
Лада Нива Легенда	307	→	676	↑	+120%
Kia Rio	460	→	985	↑	+114%
Hyundai Solaris	433	→	920	↑	+112%

У японцев больше половины продаж обеспечил RX. В этом году наверняка случится всплеск благодаря новым NX и LX.

Фирма Audi показала рост (+8%), но скорее всего грезит о конкуренции не с Лексусом, а с немецкими производителями. Ассортиментом Audi не уступает BMW и Мерседесу, но отчего-то продажи не идут.

Из новичков премиума продолжает уверенно расти Genesis (+248%).

Китайцы и наши

В последние месяцы Haval стабильно входит в топ-10 российского рынка. Chery чаще на 11-й позиции, но не единожды тоже попадала в десятку лучших.

Haval Jolion в ноябре взлетел до 11-го места в зачете моделей, в октябре в рейтинг вошли сразу три китайских автомобиля – Tiggo 7 Pro, Tiggo 4 и Jolion. Самый



Топ-10 китайских моделей на российском рынке в 2021 году, шт. (по данным АЕБ)

Chery Tiggo 7 Pro	14 112
Chery Tiggo 4	14 032
Haval F7	12 386
Geely Coolray	11 101
Haval F7x	10 336
Haval Jolion	9877
Geely Atlas	8965
Chery Tiggo 8 Pro	6084
Exeed TXL	3447
Haval H9	3367

На массовые бренды приходится 89,8% российского авторынка (+3,1%) – это 1,42 млн машин

компактный Haval, кстати, предпочитают брать в средней и дорогой комплектациях.

Конечно, китайские марки тоже подняли цены, но даже дорогие модели продаются неплохо. Exeed TXL купили 3447 раз, Haval H9 – 3367, Geely Tugella – 1903. А стоят они 2,5–3,5 млн рублей.

Exeed VX, самый дорогой китайский автомобиль на нашем рынке (3,3–3,6 млн) за первый месяц продаж собрал 309 заказов. И даже 79 минивэнов GAC GN8 – тоже немало с учетом того, что марка нераскрученная, а минивэн – модель нишевая.

Абсолютным лидером во второй раз оказалась Лада Веста (первый был в 2018-м). Победа немного тянет на искусственную. АвтоВАЗ притормаживал конвейеры из-за дефицита деталей едва ли не каждый месяц. Но ижевская площадка работала более-менее ритмично. Все ресурсы специально направляли на самую дорогую и прибыльную модель. Итог: продажи Весты за год выросли на 6417 штук, а Гранты – просели на 14682 штуки. Это самый большой «минус» в топ-25. Вторым неудачником стал Volkswagen Polo (–11 568 машин). Что странно, ведь его близнец – Rapid, напротив, прибавил.

Смена поколения неплохо простимулировала спрос на Renault Duster (+9831 машин), хотя до Креты он не дотянулся. С другой стороны, надо еще посмотреть, как будут брать Hyundai в отсутствие дефицита.

Рестайлинговый Ларгус по продажам почти не вырос (+2375 штук). Лишнее подтверждение того, что сугубо практичную машину берут не за внешность и навороты. Ларгус-фургон и вовсе просел (–1167 машин).

Вряд ли рада результатам года Skoda. Падение продаж на 4% не выглядят катастрофой, однако из топ-25 вылетели Kodiaq и Octavia. Последняя за десять лет в базовой комплектации подорожала втрое, причем особенно сильный скачок был с переходом на нынешнее поколение. В Москве об адекватности цен на новые седаны и лифтбеки из числа

АЕБ прогнозирует на 2022 год рост продаж на 3,3% – до 1,72 млн автомобилей



Продажи электромобилей, официально продающихся в России, шт.

Porsche Taycan/Taycan Cross Turismo	530
Audi e-tron/e-tron Sportback	388
Jaguar I-Pace	69

недорогих легко судить по такси. Если цена «в рынке», машины в первые же недели после старта продаж начинают массово появляться в такси. Octavia A8 продается уже год, но с шашечками ее встретить сложно. Ситуацию не изменил даже запоздавший выход простой версии 1.6 MPI. Пожались чехи.

Ковид сменился дефицитом. Наверняка будет какая-нибудь следующая напасть. Да и рынок в который раз доказал свою нелогичность: беднеющие россияне не прочь отвалить сверху просто так 10–50% стоимости автомобиля – лишь бы взять новый.

Какие уж тут прогнозы? АЕБ осторожно верит в рост рынка на 3,3% – это значит, что в 2022 году может быть продано 1,72 млн машин. Вот только автомобили точно не подешевеют, а мы точно не разбогатеем. И если продажи действительно вырастут, это будет еще одним кредитным чудом.

Рыночные доли ведущих марок на российском рынке в 2014–2021 годах (по данным АЕБ)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
АвтоВАЗ- Renault- Nissan- Mitsubishi	30,7	32,3	33,5	34,7	36,0	36,3	36,4	33,8
Лада	15,5	16,8	18,7	19,5	20,0	20,6	22,1	21,0
Renault	7,8	7,5	8,2	8,6	7,6	8,2	8,0	7,9
Nissan	6,5	5,7	4,9	4,8	4,5	3,7	3,5	3,1
Infiniti	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1
Datsun	0,5	2,0	1,3	1,5	1,1	1,3	0,9	0
Mitsubishi					2,5	2,3	1,8	1,7
Kia	7,9	10,2	10,5	11,4	12,6	12,8	12,6	12,3
VW Group	10,5	10,3	11,0	11,0	11,7	12,3	13,5	11,9
VW	5,1	4,9	5,2	5,6	5,9	5,9	6,3	5,2
VW, ком- мерческие автомобили	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
Audi	1,4	1,6	1,5	1,1	0,9	0,9	1,0	1,0
Skoda	3,4	3,4	3,9	3,9	4,5	5,0	5,9	5,4
Hyundai Group	7,2	10,1	10,2	10,0	10,0	10,3	10,3	10,3
Hyundai	7,2	10,1	10,2	9,9	9,9	10,2	10,2	10,0
Genesis	–	–	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3
Toyota Group	7,3	7,4	8,3	7,4	7,4	7,2	7,0	7,0
Toyota	6,5	6,1	6,6	5,9	6,0	5,9	5,7	5,9
Lexus	0,8	1,3	1,7	1,5	1,4	1,3	1,3	1,2