

# МедиакиТ



# 2024





Доверяйте профессионалам!

# Что такое Авторевю



Если совсем коротко, то Авторевю — это образ жизни. Нашей жизни. А если в терминах маркетинга, то целевая аудитория Авторевю — это мы сами. Те, кто более тридцати лет делает так, чтобы каждые две недели в свет выходил очередной выпуск Авторевю и чтобы его ждали, как ждут встречи с другом. И пусть за каждым нашим исследованием, за каждым сравнительным тестом или другими испытаниями стоят знания и опыт лучших экспертов мирового уровня, кропотливая работа на полигонах и в лабораториях всего мира, разговор с читателем пойдет так, словно мы общаемся между собой, между дорожащими друг другом и, в общем-то, вполне симпатичными людьми. Чаще всего с улыбкой и всегда не отводя глаз. А если — редко, но ведь бывает! — напортачим, то при первой же возможности исправим ошибку и расскажем об этом читателям.

По-моему, все это и дает нам право на наш лозунг «Доверяйте профессионалам!», который в равной степени обращен и к читателям, и к нам, сотрудникам Авторевю.

*Михаил Подорожанский,  
основатель издания*



*Доверяйте профессионалам!*

# О чем мы рассказываем

## Рейтинг-тест

Выбираем лучший автомобиль года на российском рынке. Испытания на полигоне и в пробеге, итоговые баллы жюри, ценовая эквализация — и только один победитель.





Доверяйте профессионалам!

# О чем мы рассказываем

## Испытания автомобилей

Сравнительные тесты машин-одноклассников позволяют выяснить истинную расстановку сил. У какого автомобиля лучше управляемость? Какой увереннее разгоняется и тормозит? А в каком самый удобный багажник? У нас есть ответы, подтвержденные инструментальными замерами.





*Доверяйте профессионалам!*

# О чем мы рассказываем

## Тесты шин

Чтобы зафиксировать разницу между шинами конкурирующих производителей, порой недостаточно показаний измерительных приборов. Здесь на первый план выходит тонкая экспертная работа!





Доверяйте профессионалам!

# О чем мы рассказываем

## Доводка предсерийных машин

Признание автоиндустрии: эксперты Авторевю участвуют в испытаниях новых моделей до начала их серийного производства. Наши рекомендации учитываются инженерами и испытателями.





Доверяйте профессионалам!

# О чем мы рассказываем

## Новости и новинки

Самая свежая информация из мира автомобилей.



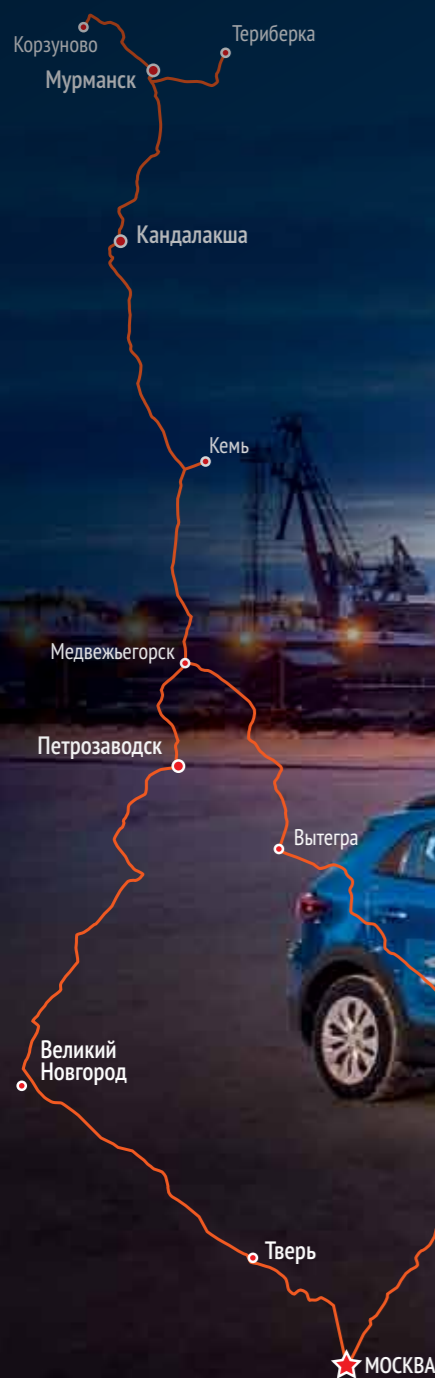


Доверяйте профессионалам!

# О чем мы рассказываем

## Экспедиции и пробеги

Наши путешествия — это рассказы не только про автомобили, но также про места, людей и события.







Доверяйте профессионалам!

# О чем мы рассказываем

## Ресурсные тесты

Ускоренные ресурсные испытания позволяют заблаговременно донести до владельцев и потенциальных покупателей то, с чем им придется столкнуться при обычной эксплуатации.





Доверяйте профессионалам!

# О чем мы рассказываем

## Краш-тесты



Редакция Авторевю проводит краш-тесты с 1996 года и учредила первый российский независимый рейтинг пассивной безопасности автомобилей ARCAP (Autoreview Car Assessment Program). В настоящее время Авторевю совместно с экспертами НАМИ и МАДИ работает над созданием национального рейтинга безопасности RuNCAP.





*Доверяйте профессионалам!*

# О чем мы рассказываем

## Ретротесты

Старые автомобили как лакмусовая бумажка. Они не только вызывают теплое чувство ностальгии, но и показывают, какой путь прошел автопром за все годы.



# О чем мы рассказываем

## Вторые руки

Наша экспертиза подержанных автомобилей: их болезни, способы лечения и профилактика.

АВТОРЕВЮ

ВТОРЫЕ РУКИ

АВТОРЕВЮ

## Машина времени

Suzuki Vitara второго поколения дебютировала в 2014 году, спустя аж восемь лет после ухода со сцены предшественницы. Но на надежность, как оказалось, это не отразилось: проблем с ней минимум!

Илья ХЛЕБУШКИН, фото автора, Константина СОРОКИНА и Степана ШУМАХЕРА



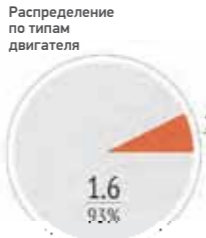
Рецепт долголетия Витары тот же, что применяет в своей практике Toyota (AP №13, 2019): простота конструкции и консерватизм. Взять хоть четырехцилиндровый мотор 1.6 из М-семейства, которое появилось еще в прошлом веке, два десятка лет назад. Атмосферный агрегат M16A с обычным распределенным впрыском не блещет температуром, но популярен (93% автомобилей) и надежен. Разуме-

ется, не раз модернизировался и подогнан под ужесточающиеся экономны, однако живучесть и ремонтпригодность сохранил. Даже при нещадном к себе отношении служит под 300 тысяч километров. Причем далее мугунные гильзы в алюминиевом блоке цилиндров прекрасно переносят расточку. А вдобавок имеется этаякая по нынешним дням невидаль, как два ремонтных размера поршня.

Среди самых популярных причин перебоев в работе топливо не значит: к разбросу качества бензина мотор толерантен. Чаще случаются тривиальные пропуски искры (свечи зажигания лучше менять каждые 20–25 тысяч километров). Еще одна банальная причина неустойчивой работы на холостом ходу — время от времени нуждающаяся в чистке дроссельная заслонка. Периодичность этой процедуры, помимо



Даже рестайлинг 2019 года был консервативен: ретушь внешности при отсутствии значимых изменений в технике



прочего, зависит от регулярности замены воздушного фильтра — от качества самого элемента, но чистка редко требуется ранее 50–60 тысяч километров. А клапанный механизм даром что лишней гидрокompенсаторов: на деле нехитрая процедура регулировки при помощи шайб едва ли понадобится ранее 100–120 тысяч километров. Конечно, сломать можно все — как ту японскую бензопилу из анекдота про русских мужиков. Например, ответственному нужно относиться не только к качеству моторного масла, но и к его уровню. Ведь «ответка» на недостаток смазки прилетает быстрая и неслабая — в виде гарантированного проворота вкладки и задиоров на шейках коленчатого вала и соответствующих подшипниках.

А несанкционированные потери масла вполне возможны — после 120–150 тысяч километров через задушешие и изношенные сальники клапанов. Если проинспектировать их замену, к списку транжиры добавятся и залегшие поршневые кольца. Благо, как правило, помогает раскоксовка. А вот цепь в приводе газораспределительного механизма более критично относится именно к качеству смазки — хотя она раза в два массивнее, чем на моторах VAG (AP №21, 2021). Легкосплавная головка блока цилиндров практически гарантированно коробится при перегревах. Так что внимательно следить нужно не только за чистотой радиатора, но и за самочувствием термостата (80 долларов оригинальный и

Таблица двигателей для автомобилей Suzuki Vitara (LY)

Модель	Рабочий объем, см³	Мощность, л.с./кВт/об/мин	Тип впрыска	Годы выпуска	Особенности
<b>Бензиновые двигатели</b>					
K14C	1333	140/200/5300	DI	2014–н.в.	В4, 16 клапанов, турбодвигатель, интеркулер
M16A	1585	113/86/6000	MPI	2014–н.в.	В4, 16 клапанов
<small>MPI — распределенный впрыск топлива DI — непосредственный впрыск топлива В4 — рядный четырехцилиндровый двигатель</small>					



Последняя версия мотора 1.6 имеет облегченные клапанную, шатуны и поршни. А благодаря измененным клапанам и системе рециркуляции впускается в нормы Евро-6



Турбомотор 1.4 производится с 2015 года и ставится еще на SX4 и Swift

от 15 аналог) и насоса системы охлаждения (100 долларов фирменный и от 20 заменителей). И пропуски газов через прокладку ГБЦ нечасто, но встречаются. Появившийся в 2015 году мотор с модным именем Boosterjet, турбокомпрессором и непосредственным впрыском не стал провалом. Вада агрегат 1.4 с индексом K14C (7% автомобилей) вырос из К-серии моторов конца 90-х и, в отличие от коллег по цеху от других производителей (AP №19, 2021), с рождения не страдал фатальными беднями наподобие разрушения поршней. Хотя с атмосферным старожилом M16A ему, конечно, тягаться сложно: в целом ресурс меньше примерно на 50 тысяч километров.



Иван Ширин  
Главный специалист отдела испытаний и технических сервисов «Газпромнефть» — смазочные материалы, Москва

Требования к маслу у Suzuki очень демократичны. Во-первых, производитель ориентируется на общепромышленный стандарт API SN, API SM и даже устаревший API SL. Во-вторых, требования к вязкости самые распространенные: от SAE 5W-30 до SAE 10W-40. Для атмосферного бензинового мотора межсервисные интервалы составляют 15 тысяч километров в обычных условиях эксплуатации и 7,5 тысячи километров — в тяжелых. Для турбодвигателя же они сокращены — до 10 тысяч и 5 тысяч километров соответственно.

Оригинальная жидкость в системе охлаждения двигателя имеет ресурс 150 тысяч километров или восемь лет эксплуатации. Для замены подойдет произведенная по «долговечной» гибридной органическо-кислотной технологии — например, G-Energy Antifreeze SNF 40. И не забудьте тщательно промыть систему перед заливкой свежего антифриза!

С полноприводной трансмиссией забот также немного. Контролировать утечки предписано при каждой второй замене моторного масла (то есть через ТО). Интервал замены оригинальных трансмиссионных масел в дифференциале заднего моста и раздаточной коробке — 150–160 тысяч километров. Советую не познеть (а лучше раньше) этого срока менять и масло в АКП.

Требования стандартные: GL-5 SAE 75W-85 для дифференциала и раздатки и ATF Aisin Warner AW-1 для «автоматов». Трансмиссионное масло в МКП заменяется чаще, каждые 60–80 тысяч километров. При этом оно должно соответствовать стандарту производителя Suzuki 99000-22B27-036. Это продукт уровня свойств GL-4, но редкой вязкости SAE 75W.



## Прадоподобность

Рамный внедорожник Haval H9 — долгожитель на нашем рынке: появился в 2015 году и до сих пор в строю. Что у него с надежностью, можно ли брать на вторичке? Вполне, но есть нюансы.

Илья Хлебушкин  
Фото Дмитрия Питерского, компании Haval, Drive2.ru



Машина после рестайлинга 2017 года проще опознать по измененным переднему бамперу с иным обрамлением противотуманных фар и решетке радиатора с пятью хромированными ребрами вместо трех

До 2019 года H9 вели к нам из Китая с центрального завода концерна GWM в Баодине. И именно у таких машин нужно внимательно осматривать кузов. Ведь у автомобилей ранних лет выпуска первые следы коррозии иной раз обнаруживались всего через год-другой эксплуатации в наших условиях. А впоследствии под молдингами, на двери багажника, крыше, крыльях и под уплотнителями ржавчина только разрастается. С осени 2019 года H9 начали производить под Тушой по полному циклу со сваркой и окраской. Металл привозят из Китая, а готовые кузова проходят дополнительную катодную обработку. И держатся получше, чем собранные на исторической родине. Хотя образцом качества окраски и коррозионной стойкости Haval все равно не стал. Так что при покупке нового автомобиля в бюджет лучше сразу заложить около 20 тысяч рублей на дополни-

тельную антикоррозионную обработку. Атаки ржавчины начинаются с двери багажника — под накладкой над номерным знаком. Кроме над ветровым стеклом активно собирает сколы, которые нужно подкрашивать оперативно: панель крыши — единственный элемент внешнего кузовного оперения, не удостоенный оцинковки. Да и рама не прочь начать цвести по сварным швам. Хром внешней отделки тоже быстро теряет лоск, покрываясь пятнами. Боковые стекла любят чистые уплотнители, а ветровое — качественные щетки. Иначе быстро набирают царапины. Так что «новое» не всегда признак аварийного прошлого. Как и отсутствующие царапины фароочистителей в переднем бампере — они слабо загерметизированы и могут оторваться на высокой скорости. А еще от коррозии часто страдает электропроводка — особенно та, что расположена снизу под кузовом. Сие может обернуться не только проблемами с парковочными сенсорами: под

# О чем мы рассказываем

## Специальная техника

Все грани мира коммерческого транспорта.

### ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

На дорогах полно ярких одноклассников Hino! Porter — и луполазых, первого поколения, и более модных, второй серии. Новые Портеры уже почти не продаются у нас, зато появились китайско-русский наследник, Sollers Argo. За его брендом и проведи недели, объездив Москву и область. И под конец испытаний вновь не обошлось без приключений!



Федор Лапшин, фото автора

### После Портера

Н а дорогах полно ярких одноклассников Hino! Porter — и луполазых, первого поколения, и более модных, второй серии. Новые Портеры уже почти не продаются у нас, зато появились китайско-русский наследник, Sollers Argo. За его брендом и проведи недели, объездив Москву и область. И под конец испытаний вновь не обошлось без приключений!



Федор Лапшин, фото автора

### ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

### Место хлеба

В АР №1, 2022 мы опубликовали историю советских мусоровозов, в АР №21, 2022 — историю начального самарского машин. «А теперь Горбаты!» Я сказал — Горбаты! Потому что перед вами — хронология советских хлебных фургонов, и самый интересный из них тот, который снимался в сериале «Место встречи изменить нельзя».



Федор Лапшин, фото автора, Максим Чирковичев и Михаил Чирковичев

### ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

На фотографиях — IVECO Trakker, только без эмблем! Ничего подобного Грузовики, которые начали производить бывшее совместное предприятие IVECO-AMT в Микассе, теперь лишь похожи на ижевские, причем аббревиатура AMT расшифровывается уже не «Автооборудов Микасс Туризм...», Об этом — в нашем репортаже.



Федор Лапшин, фото автора, Максим Чирковичев и Михаил Чирковичев

### Ивекозамещение

В России сегодня сложно найти место, где бы не стоял хотя бы один IVECO. Это не только грузовики, но и автобусы, тракторы, экскаваторы, бульдозеры, погрузчики, комбайны, мототехника, спецтехника. И все это — продукция IVECO. В России IVECO работает с 1992 года. Тогда же началось строительство завода IVECO в Микассе. В 2002 году завод был передан российскому производителю — совместному предприятию IVECO-AMT. В 2007 году завод был переименован в IVECO Russia. Сегодня IVECO в России производит более 100 тысяч единиц техники в год.



Федор Лапшин, фото автора, Максим Чирковичев и Михаил Чирковичев

### ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

Был такой фильм — «Три дня Кондора». А у меня — три дня Ченглонга, в основном на питерской трассе. По ней я в свое время вел один из первых в стране тягачей Foton Auman, КАМАЗ К5, DAF XF... Ну а теперь пришла пора новой для нас марки Chenglong — которая, возможно, скоро превратится в АМО из Калуги!



Федор Лапшин, фото автора

### Три дня Ченглонга

Когда встал вопрос о том, где встречать день рождения, я долго не думал. Конечно же, в Питере и, конечно же, за любимым делом — водить и фотографировать грузовики. И марку поговорилась прелюбительнейшая — Chenglong. У нас ее еще не знают, что неудивительно: российский дебют состоялся на осенней выставке Комтранс, и пока дистрибутор АвтоТракс завез первую партию из 30 экземпляров. Chenglong — не отдаленный бренд, а марка корпорации Dongfeng: завод Dongfeng Lüzhou в городе Лючжоу выпускает легковушки Forthing, включая электрические (объемы — до 400 тысяч автомобилей в год), грузовики Chenglong (до 100 тысяч в год), еще фургоны и мини-ваны Lingchi. Бездонный китайский автопром!

И видимо, именно Ченглонги начнут вытеснять под маркой АМО на бывшем заводе Volvo в Калуге — этим занимается группа «Промышленные инвестиции», связанная с автозаводом Урал. Звучит безумно, одна из бывших заводов Volvo в Калуге действительно готовят к перезапуску, и там будут производить, во-первых, Уралы Next. Похоро, на самом заводе Урал им не хватает места из-за военной продукции, зато площадка поставок комплектующих в Калугу удобная: двигатели из Ярославля, кабины из Нижнего Новгорода. Все ближе, чем везти в Микасс! До конца года в Калуге планируют собрать полсотни Уралов Next, в дальнейшем — до двух тысяч автомобилей ежегодно.

Но главное, в Калуге начнется выпуск новой бескапотной гаммы — уже не древней лицензионной кабиной IVECO, которую ураловцы мучают которое десятилетие, а с кабинами, невероятно напоминающими те, что стоят на Ченглонге, и на китайской же платформе. В гамме — три самосвалы и больше развозные грузовики, объем производства — до десяти тысяч автомобилей и до 15 тысяч кабины в год.

Ну а поскольку кабина Ченглонга не что иное, как творчески переработанный китайцами (разумеется, без всякой лицензии) Renault Premium, а завод в Калуге вытеснит не только грузовики Volvo, но и Renault Premium (об этом я рассказывал еще в 2011 году). То пазл сходится!

И вот что еще интересно. Недавно было анонсировано начало производства в Нижнем Новгороде тяжелых машин Валдай (это русифицированные Фотон). Несмотря на то что производством Валдаев займется новообразованная компания «Нижегородские грузовые автомобили», а выпуском АМО — «Промышленные инвестиции, и то и другое, если копнуть глубоко, дитяща Олега Дерипаски, кото-

Следующий выпуск выйдет в АР №3, 2024

### ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

В прошлом году я рассказывал, как участвовал в ежегодном саммите чешско-русских ретардеров на польском фургоночном Zik. А на этот раз решил поднять градус — проехал, в том числе за рулем, на дальнобоюном Volvo F16, выпущенном в 1990 году, у владельца называет его шведским трактором! И разумеется, я привез красную историю.



Федор Лапшин, фото автора

### Шведский трактор

В прошлом году я рассказывал, как участвовал в ежегодном саммите чешско-русских ретардеров на польском фургоночном Zik. А на этот раз решил поднять градус — проехал, в том числе за рулем, на дальнобоюном Volvo F16, выпущенном в 1990 году, у владельца называет его шведским трактором! И разумеется, я привез красную историю.



Федор Лапшин, фото автора

### ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

### АнтисанкционКАМАЗ

«Хронка донор» — так написано в инструкции к китайской коробке передач, которую доставили из Китая на КАМАЗе К5. Трудности перевода! Но КАМАЗ сейчас и впрямь хронкает от европейских комплектующих к отечественным и китайским. Я познакомился с новинками, переключенными тягачом К5 и самосвалом К5\*, в Санкт-Петербурге при помощи дилера ПарнасАвтоКомплекс.



Федор Лапшин, фото автора

### Переходной

В прошлом году я рассказывал, как участвовал в ежегодном саммите чешско-русских ретардеров на польском фургоночном Zik. А на этот раз решил поднять градус — проехал, в том числе за рулем, на дальнобоюном Volvo F16, выпущенном в 1990 году, у владельца называет его шведским трактором! И разумеется, я привез красную историю.



Федор Лапшин, фото автора

### ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

### Лев Ленинграда

В Ленинграде, как и в любом другом городе, есть свои герои. Это не только люди, но и техника. В Ленинграде есть свой герой — это легендарный автобус Л-153. Этот автобус был разработан в Ленинграде в 1950-е годы. Он был первым советским автобусом, который был разработан с нуля. Он был очень надежным и долговечным. Он был очень популярным в Ленинграде. Он был очень любимым. Он был очень уважаемым. Он был очень почетным. Он был очень гордым. Он был очень славным. Он был очень великим. Он был очень прекрасным. Он был очень чудесным. Он был очень волшебным. Он был очень сказочным. Он был очень фантастическим. Он был очень невероятным. Он был очень удивительным. Он был очень потрясающим. Он был очень захватывающим. Он был очень потрясающим. Он был очень захватывающим. Он был очень потрясающим. Он был очень захватывающим.



Федор Лапшин, фото автора

# Наш техцентр на автополигоне

*Доверяйте профессионалам!*

## Дмитровский автополигон

Это уникальный инженерно-технический комплекс для испытания автомобилей. В числе прочего полигон включает в себя:

- динамометрическую дорогу (5 км) и скоростное кольцо (14 км);
- мощное булыжником кольцо (8,2 км);
- подъемы различной крутизны и грунтовую дорогу для оценки проходимости;
- специальные дороги для оценки управляемости и устойчивости.

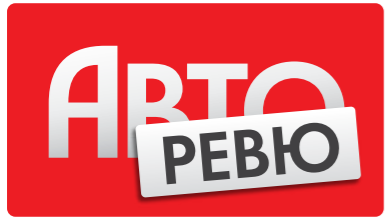
Собственный технический центр позволяет Авторевю проводить испытания, о которых другие и не мечтают!

Здесь мы устраиваем сравнительные тесты с инструментальными замерами и даем читателям представление об истинной расстановке сил.

Здесь мы испытываем шины и другие компоненты.

Здесь в ходе ускоренных ресурсных испытаний мы доводим до изнеможения автомобили, чтобы первыми узнать все об их надежности.

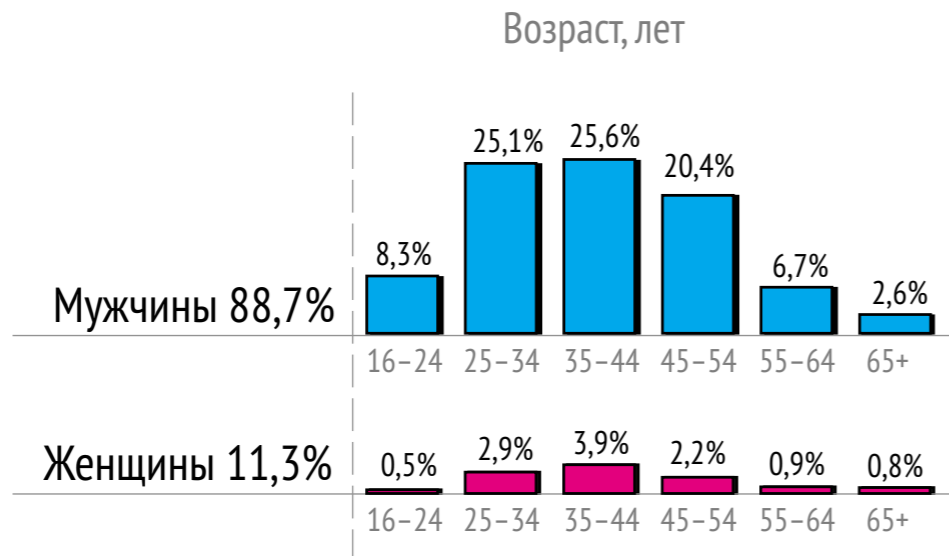




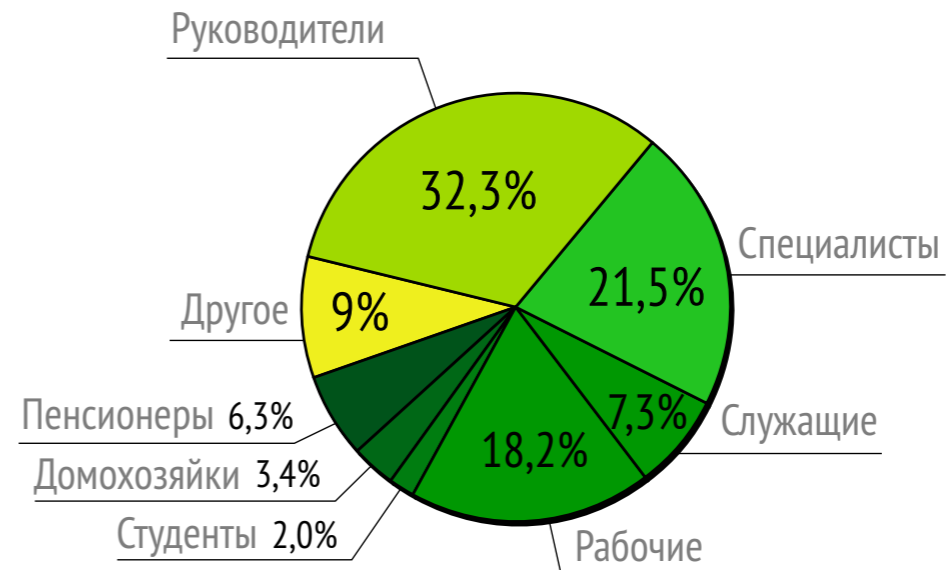
Доверяйте профессионалам!

# Наша аудитория

## Пол, возраст



## Социальный статус



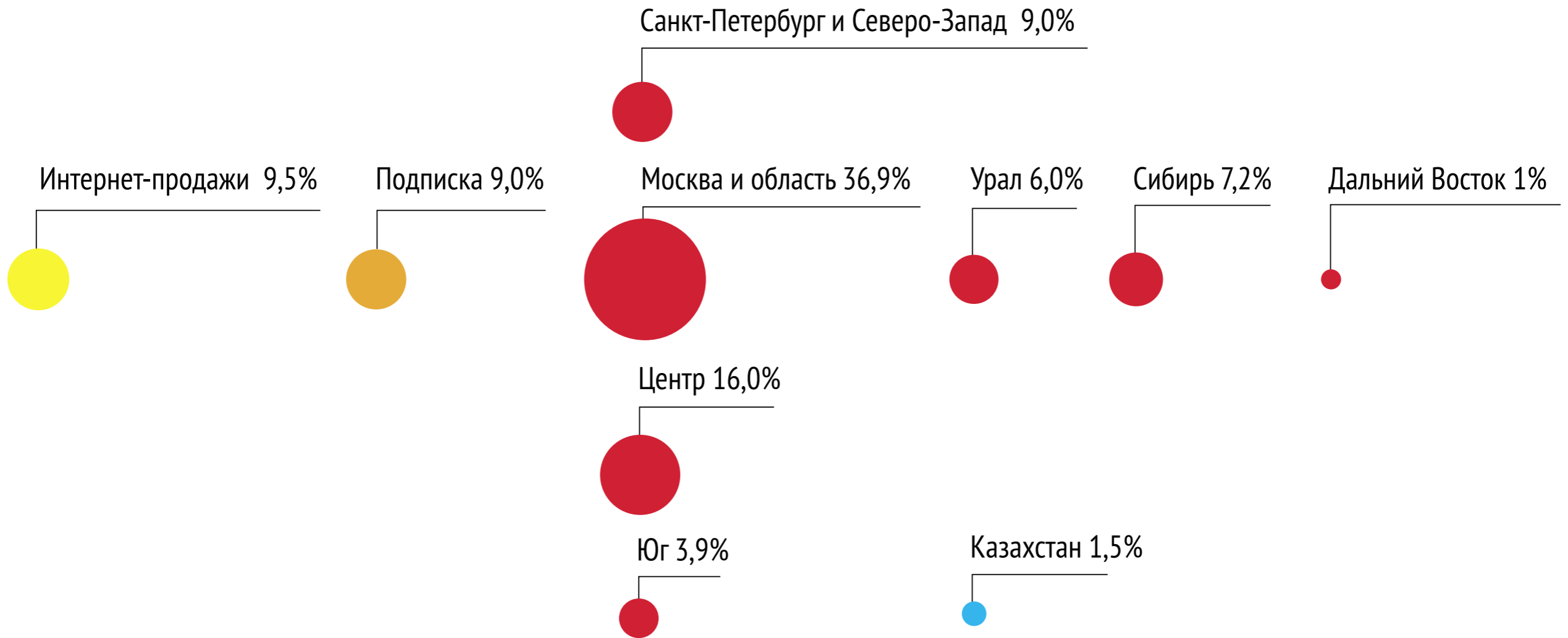
## Финансовый статус





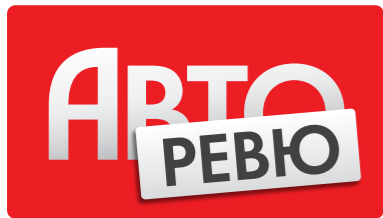
Доверяйте профессионалам!

# Где нас покупают



Общий тираж **90 000** экземпляров





Доверяйте профессионалам!

# Реклама в Авторевю

## Почему это работает

- Непревзойденный уровень доверия читателя ко всем материалам Авторевю, что в той или иной степени сказывается и на восприятии рекламы.
- Авторевю в списке обязательных площадок у рекламодателей высшего уровня.
- Одни из самых высоких показателей лояльности и приверженности аудитории.
- Отсутствие заказных статей, девальвирующих и ценность контента, и эффективность прямой рекламы.





*Доверяйте профессионалам!*

# Контакты

*Телефон: +7 (495) 789 10 84*

*E-mail: [ads@autoreview.ru](mailto:ads@autoreview.ru)*

Формат 260 x 337 мм  
Периодичность – 2 раза в месяц  
Тираж – 90 000 экземпляров  
Издание основано в 1990 году