



сентябрь 2017 • #56

Движок

про автомобили в деталях

ПОД ВЕС КА

Ведущие
производители
элементов
подвески
о своих новинках
и ситуации
на рынке

Смотрите
серию статей
на страницах

40
42
44
48
50



MIMS 2017 / 36

ИНТЕРАВТО 2017 / 56



26

Три характера

Тест-драйв: Renault Koleos против
Mitsubishi Outlander и Ford Kuga



10

**Докризисных
показателей
мы не увидим**

Репортаж:
Аналитическое агентство GIPA
о ситуации на рынке сервиса
и компонентов

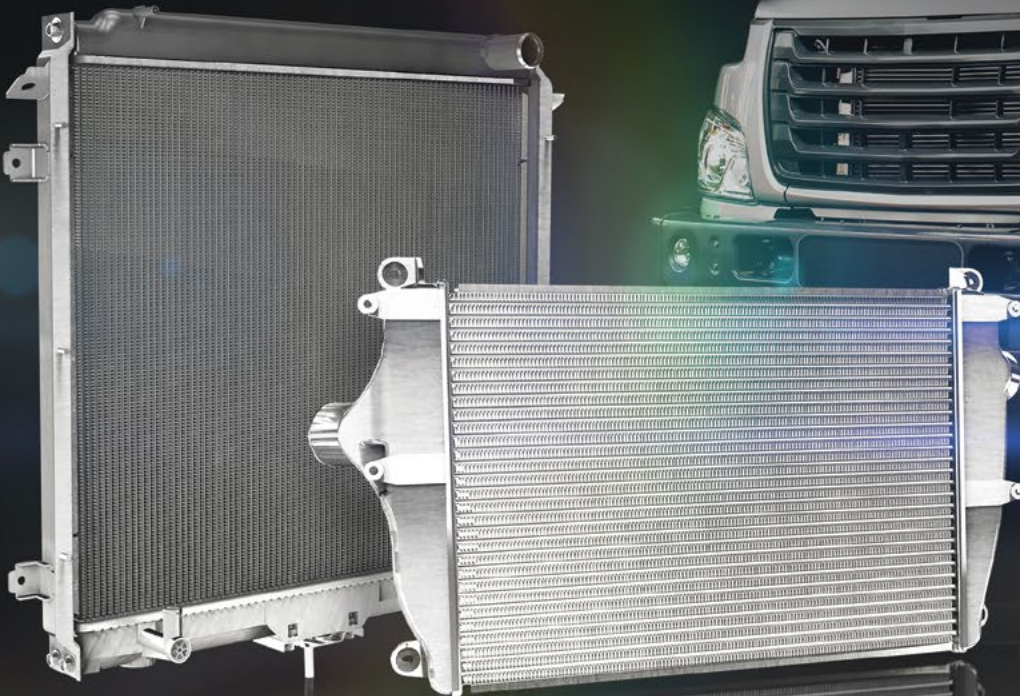
52

**Зачем городскому
автомобилю
спортивные шины?**

Тест:
Летние шины Goodyear Eagle
F1 Asymmetric 3

**LUZAR**

детали системы охлаждения



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ

Грузовая программа LUZAR

Много лет LUZAR выпускает автомобильные радиаторы. Мы являемся лидером по объему выпуска автомобильных радиаторов в России и странах бывшего СССР.

Для нас вершина производственного мастерства - это выпуск радиаторов для грузовых автомобилей. Это направление является особо сложным и требующим отдельного подхода - в сравнении с выпуском "обычных" легковых и легко-грузовых теплообменников. Мы гордимся тем, что система качества LUZAR позволяет производить крупногабаритные радиаторы - для автомобилей КАМАЗ, МАЗ, ЛиАЗ... - несомненно высочайшего качества и ресурса.

Мы понимаем, насколько важно, чтобы Ваш грузовик бесперебойно работал. Именно поэтому мы производим грузовые радиаторы, обладающие высочайшим качеством и ресурсом - чтобы Ваша работа не останавливалась, и Ваш труд приносил еще больше пользы людям.

Автокомпоненты LUZAR для грузового и коммерческого транспорта:

- Радиаторы охлаждения и интеркулера (ОНВ) ● Радиаторы отопления ● Водяные насосы (помпы) ● Термостаты
- Краны отопителя ● Датчики включения вентилятора и температуры ● Электровентиляторы ● Электровентиляторы отопителя



- НАБОРЫ ИНСТРУМЕНТОВ УНИВЕРСАЛЬНЫЕ
- КЛЮЧИ ГАЕЧНЫЕ
- ГОЛОВКИ ТОРЦЕВЫЕ
- ШАРНИРНО-ГУБЦЕВЫЙ ИНСТРУМЕНТ
- ОТВЁРТКИ
- РЕЖУЩИЙ ИНСТРУМЕНТ
- УДАРНЫЙ ИНСТРУМЕНТ
- АВТОМОБИЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ
- БЕССРОЧНАЯ ГАРАНТИЯ



Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»Генеральный директор:
Константин СилковГлавный редактор:
Илья ОгородниковРедактор отдела новостей:
Роман ЗубкоДизайн журнала и сайта:
Владимир МироненкоСайт журнала:
dvizhok.ruАдрес редакции:
194044, Санкт-Петербург,
Большой Сампсониевский пр., 32,
БЦ «Сампсониевский»,
офис № 2А 307,
тел./факс: +7 (812) 324-2435,
chief@dvizhok.ruПечать журнала:
Типография «Премиум-пресс»,
г. Санкт-Петербург, ул. Оптиков, 4

Подписано в печать 01.09.2017 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется
БЕСПЛАТНОЛюбое использование опубликованных
материалов, а также дизайнерских
разработок допускается только
с письменного разрешения редакции.Мнение редакции может не совпадать
с мнением авторов.Редакция не несет ответственности за
содержание предоставленных реклам-
ных материалов.

Каршеринг как продолжение гироскутеринга, майнинга и вейпинга

«Коммерсантъ» со ссылкой на известное британское агентство PricewaterhouseCoopers опубликовал аналитический отчет, согласно которому каршеринг, то есть краткосрочная аренда автомобиля, и такси в ближайшем будущем вытеснят личный транспорт. Главная причина — абсолютная неликвидность последнего в силу постоянно растущих затрат на его покупку и содержание.

Стоит напомнить, что консалтинговое агентство мирового уровня PwC — кстати, наряду с другим великим аналитиком АЕБ — в российском автобизнесе больше всего известно тем, что регулярно выпускает отчеты и прогнозы, имеющие крайне отдаленное или точечное отношение к происходящему на авторынке и в автомобильной жизни россиян. АЕБ, например, в своих годовых прогнозах уже лет десять не может угадать количество проданных в России авто, несмотря на то что официально занимается их подсчетом. PwC обычно хитрее: в свои отчеты агентство вставляет массу условных конструкций из разряда «теоретически», «вероятно», «при необходимых условиях» и т. п.

Сейчас же британцы, вооружившись калькулятором, сделали целую финансовую выкладку, где в неопровержимых подробностях доказали, что покупка и содержание личного автомобиля настолько разорительное занятие, что заниматься подобным в прогрессивном XXI веке может только крайне недалекий человек.

В ответ на это хочется сказать, что, во-первых, никакой Америки великие аналитики не открыли. Давным-давно посчитано, что даже номинальная стоимость недорогого нового автомобиля, поделенная на 365 дней, не идет ни в какое сравнение с затратами на ежедневное (!) пользование

такси. И так было всегда! Самое интересное, что, несмотря на это несекретное знание, никакого обвала спроса на мировом авторынке по этой причине за всю историю никогда не случилось. Наоборот, он только рос!

Еще один банальный пример — покупка собственного жилья. Абсолютно невыгодное занятие на фоне его аренды. При этом, опять-таки, никакого обвала рынка недвижимости, учитывая массовость предложения, никогда не происходило. Более того, сегодня в аренду можно взять даже iPhone! Но что-то очередей в такие заведения я не видел, зато в AppleStore они стоят по всему миру.



С чего же тогда каршеринг и такси должны вытеснить личные авто?!

Все дело в том, что британские ученые в свои отчеты забыли включить главное — в отличие от них, нормальный человек не состоит только из цифр, выгоды, холодного расчета и экономии денег. Это иррациональное существо, которому как минимум свойственно чувство собственности, личного обогащения и даже показного превосходства. Не считая того, что каршеринг в отдельных случаях физически неудобен и невыгоден, ни одной замены вышеперечисленному он обеспечить не в состоянии.

Если же воспользоваться логикой PwC и довести дело до абсурда, то с калькулятором и умным видом можно легко вычислить и доказать, что, например, содержание жены — катастрофически невыгодное занятие. Гораздо дешевле и разнообразнее пользоваться девочками из эскорт-услуг. Престарелых родителей после выхода на пенсию желательно как-то сразу отправить на тот свет, поскольку их похороны будут несоизмеримо выгоднее их содержания. В эту же категорию, конечно, попадают и дети.

Но ведь как ни крути, услуги каршеринга безостановочно набирают обороты, на что и опираются аналитики. Кто же их клиентура?

Небольшая часть — это те, кому каршеринг действительно удобен как временная и периодическая альтернатива такси. Если же судить по личному опыту, то, когда наблюдаешь клубы дыма, регулярно выпускаемого из окон арендованных «Солярисов», складывается ощущение, что это те самые товарищи с подвернутыми штанинами, которые по пути в барбершоп крутят спиннер и курят вейп, мечтая за намайненные биткоины открыть стартап. Для таких драйвинг каршеринга является полным завершением образа.

Собственно, именно эти товарищи чаще всего и ведутся на все современные «прогрессивные» разводки, тратя деньги не на накопление капитала для собственных детей и их будущего, а как раз на коллекцию спиннеров и полувиртуальные услуги на радость западным аналитикам и их инвесторам, мастерски ездящим по ушам красивыми аналитическими отчетами, как обычно, не имеющими к реальности никакого отношения.

СТАРТ
ВОЛЬТ



Продукция СтартВОЛЬТ
изготовлена в соответствии
с мировыми стандартами
и включена в базу данных
крупнейшего международного
каталога автозапчастей TecDoc.
Весь массив необходимой
информации о продукции
постоянно обновляется.



НАДЁЖНАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА

СтартВОЛЬТ специализируется на производстве и поставках деталей
автомобильного электрооборудования на рынке России и СНГ.
Широкий ассортимент генераторов и их комплектующих
для любого автомобиля.



- Полная аутентичность оригинальным изделиям по выходным характеристикам и установочным размерам.
- 100%-ный пооперационный контроль при производстве.
- В комплект к каждому генератору прилагается индивидуальный технический паспорт с полным перечнем необходимых технических характеристик.
- Увеличенная гарантия – 2 года.

Подробная информация на сайте:

стартвольт.рф



8

**Как устроен рынок
автосервиса
и компонентов в Европе**

Эмоциональный расчет

Тест-драйв обновленного
Nissan GT-R

20



D

Правильная замена амортизаторов

Рекомендации дает КУВ

42



И штурман, и свидетель

Тест комбоустройства
Garmin DriveAssist 51 RUS LMT

60



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **Как устроен рынок автосервиса и компонентов в Европе**
- 10 **«Докризисных показателей рынка мы больше не увидим»**
Глава аналитического агентства GIRA о ситуации на российском рынке сервиса и компонентов
- 12 **Компания Schaeffler на MIMS 2017 показала свои новинки и рассказала об особенностях работы современных трансмиссий**
- 14 **MIMS Automechanika 2017**
ContiTech о росте бизнеса в России

Автомобили

- 16 **Новости**
- 20 **Эмоциональный расчет**
Тест-драйв обновленного Nissan GT-R
- 22 **Парк развлечений**
Тест-драйв нового Land Rover Discovery V TD6
- 26 **Три характера**
Тест-драйв Renault Koleos против Mitsubishi Outlander и Ford Kuga

Автокомпоненты

- 32 **Новости**
- 36 **MIMS Automechanika 2017**
На Красную Пресню приехали все
- 40 **KYB на MIMS Automechanika 2017**
Сотрудничество с JAOS и новинка для Hyundai
- 42 **Правильная замена амортизаторов**
Рекомендации дает KYB
- 44 **Детали подвески**
Современные технологии, материалы и инженерные решения
- 46 **Тест ремней ГРМ для Lada Granta**
Часть 2. Проверка на ресурс
- 48 **bilstein group на MIMS 2017**
«Автовладельцы скоро перестанут копать на форумах и в соцсетях, выбирая запчасти»
- 50 **Теппесо на MIMS 2017 отправила посетителей в виртуальный мир**
- 52 **Зачем городскому автомобилю спортивные шины?**
Тест летних шин Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3

Автоаксессуары

- 54 **Новости**
- 56 **«Интеравто 2017»**
Что представили производители автогаджетов
- 58 **Neuner и alca на MIMS 2017**
На MIMS 2017 бренды Neuner и alca лично представил глава компании Том Хайнер
- 60 **И штурман, и свидетель**
Тест комбоустройства Garmin DriveAssist 51 RUS LMT

Автоспорт

- 62 **Неожиданная интрига**
Ралли-рейд «Великая степь — Волга 2017»
- 64 **Moscow Raceway принял шестой этап РСКГ**
Упорная борьба во всех классах и подиум Григория Бурлуцкого



РАДИАТОРЫ ОХЛАЖДЕНИЯ

УЛУЧШЕННАЯ КОНСТРУКЦИЯ!

Официальный поставщик
конвейеров
«АВТОВАЗ», «ГМ-АВТОВАЗ», «МАЗ»

ООО «ПО «Авто-Радиатор»
Тел./факс: +7 (812) 602-12-80
E-mail: info@auto-rad.ru

www.auto-rad.ru



Система менеджмента качества
соответствует требованиям ISO/TS 16949:2009

Среднестатистический автомобиль в России

старше 12 лет

Средний возраст легкового автомобиля в России — 12,5 лет, а 32% «легкового» парка в нашей стране составляют машины, «возраст» которых превышает 15 лет.

Таковы данные исследования автопарка РФ, проведенного аналитическим агентством «Автостат». Как сообщает агентство, по состоянию на 1 июля 2017 года по дорогам России «бегает» без малого 42 млн легковых автомобилей; 60% из них — машины зарубежных брендов.

Доля внедорожников и кроссоверов в автопарке РФ составляет 21%; 40% машин «легкового» автопарка нашей страны соответствуют экологическим стандартам Евро-4 и выше. Доля дизельных легковых автомобилей в России пока мала и не превышает 5%.

В первую пятерку регионов РФ по объему автопарка входят Москва (3,75 млн машин), Московская область (2,59 млн), Краснодарский край (1,74 млн), Санкт-Петербург (1,68 млн) и Ростовская область (1,27 млн) ■

Focus, Corolla и Solaris — самые востребованные б/у авто в России

Агентство «Автостат» опубликовало результаты исследования за первое полугодие 2017 года, определившего список самых популярных иномарок на вторичном рынке России.

Первое место с хорошим отрывом у Ford Focus — за шесть месяцев разошлись 61,8 тыс. штук. Причем интерес к модели растет: по сравнению с прошлым годом показатель улучшился на 3,5%. На второй позиции с результатом 48,6 тыс. единиц еще одна популярная в России модель — Toyota

Corolla, которая, правда, продавалась хуже, чем в прошлом году. Зато всплеск продаж — разом плюс 29,1% — у Hyundai Solaris: итоговое третье место и 35,5 тыс. проданных автомобилей. Интерес к корейскому бюджетнику с большой вероятностью обусловлен сменой поколений весной этого года, в связи с чем оказалось немало желающих поменять авто.

С небольшим отставанием от «призеров» идут Toyota Camry (35,1 тыс.), Renault Logan (33,1 тыс.) и условно иностранная Chevrolet Niva (32,1 тыс.). Замыкают десятку популярных на «вторичке» иномарок Daewoo Nexia, Kia Rio, Opel Astra и Volkswagen Passat. За первое полугодие 2017 года вторичный рынок иномарок вырос на 2,6%. В целом по России лидирующие позиции среди б/у автомобилей по-прежнему у моделей Lada ■



АвтоВАЗу дадут миллионы «на увольнения»

Самарская область получит в этом году 430 млн рублей для обеспечения занятости 4 тыс. работников предприятия, которым грозит увольнение.

Об этом сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. По его словам, такой проект уже подготовлен, и не менее 2 тыс. работников пройдут переподготовку, сообщает агентство «РИА Новости».

Тольяттинское предприятие проводит оптимизацию количества сотрудников. Уже известно, что высвобождаемых работников

планируется трудоустроить в других организациях Тольятти и в создаваемом на АвтоВАЗе индустриальном парке.

Правительство планировало оказать финансовую поддержку в переподготовке кадров и создании рабочих мест. Еще в июне министр труда и соцзащиты Максим Топилин говорил, что область получит около 600 млн рублей из госбюджета на эти цели.

Однако позднее сообщалось, что Минфин РФ не поддерживает программу. Министр промышленности предложил выделить меньшую сумму, но направить ее на профессиональную переподготовку и повышение квалификации не менее 2 тыс. работников предприятия. В области уже создан индустриальный парк «АвтоВАЗ», который позволит организовать до 5 тыс. рабочих мест ■



В Audi решили упорядочить названия моделей

Немецкая компания внедряет единую систему обозначения мощности для всех версий автомобилей на всех рынках мира.

Наименования семейств от Audi A1 до Audi Q7 останутся неизменными, но внутри каждого семейства моделей вместо использовавшихся раньше различных вариантов обозначения будут применяться однотипные обозначения двузначными числами.

Числа будут отражать мощность силового агрегата и использоваться как для автомобилей с двигателем внутреннего сгорания, так и для



моделей Audi e-tron с гибридным и электрическим приводом.

В основу новой системы положена мощность конкретной модели в киловаттах. Например, обозначение «30» появится на задней части всех моделей мощностью от 81 до 96 кВт. Обозначение «45» соответствует диапазону мощности от 169 до 185 кВт.

Модели Audi мощностью более 400 кВт получат обозначение «70».

Во всех случаях цифровая маркировка соседствует с обозначением технологии силовой установки: TFSI, TDI, g-tron или e-tron.

Числа, обозначающие уровень мощности в рамках модельного ряда Audi, увеличиваются на пять (30–35–40...), отражая иерархию как внутри соответствующего модельного семейства, так и в модельной линейке бренда в целом. В перспективе, в соответствии с новой

системой обозначения, модельный ряд будет представлен в диапазоне от Audi Q2 30 TFSI до Audi Q7 50 TDI.

Особое место в модельном ряду бренда занимают линейки Audi S и RS, а также Audi R8. Эти автомобили сохраняют свои традиционные обозначения, указывающие на их положение на вершине модельного ряда. Впервые эта система будет применена для нового поколения Audi A8, выход которого на рынок состоится осенью 2017 года ■

редактор рубрики
Роман Зубко



Коммерческий транспорт пользуется спросом

Объем российского рынка новых легких коммерческих автомобилей в июле текущего года увеличился на 9%.

По итогам июля 2017 года объем рынка новых легких коммерческих автомобилей в России составил 8,2 тыс. единиц, что на 8,8% выше показателя годичной давности, сообщает «Автостат».

Лидером рынка LCV традиционно остается российская марка ГАЗ,

на долю которой пришлось почти 46% от общего объема. В количественном выражении это составляет 3,8 тыс. штук — на 0,3% больше, чем год назад.

На втором месте располагается другой отечественный производитель — УАЗ, показатель которого достиг 1,3 тыс. автомобилей, то есть цифра уменьшилась на 1,9%.

Замыкает тройку лидеров российская Lada с результатом 819 проданных машин. В первую пятерку также попадают американский Ford и немецкий Mercedes-Benz. В целом, по итогам семи месяцев нынешнего года, рынок новых LCV в России превысил 58,4 тыс. автомобилей, что на 22,4% больше, чем за тот же период 2016 года ■



Лето не снизило автопроизводство Петербурга

С января по июль 2017 года петербургские автозаводы Hyundai, Nissan и Toyota выпустили 191 200 легковых автомобилей, что на 31% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В июле рост производства составил 28%. Заводы выпустили 20 800 машин. Таким образом, впервые с 2014 года в том месяце, когда на автозаводах традиционно начинаются летние каникулы, объем производства составил более 20 тыс. автомобилей, сообщает «Auto-Dealer-СПб».

В нынешнем году с 17 по 31 июля коллективный отпуск был на заводе Hyundai, который является лидером по количеству выпускаемых машин в Петербурге. С 22 июля на летние каникулы ушел Nissan.

По словам генерального директора «Auto-Dealer-СПб» Михаила Чаплыгина, июль стал последним месяцем в этом году, когда можно было наблюдать высокий рост производства за счет меньшего количества моделей машин, выпускавшихся год назад.

Уже с августа на динамику петербургского автопрома будет влиять прошлогодний старт производства двух моделей — Hyundai Creta и Toyota RAV4. Не исключено, что в последний месяц лета мы увидим даже падение выпуска машин в Петербурге ■





Илья Огородников

Состояние на текущий момент

Как и везде, ключевых единиц измерения авторынка в Европе несколько: количество продаваемых автомобилей, общий размер автопарка и финансовый объем трат на их покупку и обслуживание. По этим параметрам нам, конечно, до Европы очень далеко: количество передвижающихся по Евросоюзу автомобилей составляет 324 млн штук, что на порядок превосходит автопарк России (45,4 млн — общий, и 32,3 млн эксплуатируемых машин (данные GIPA)).

Совокупные затраты на обслуживание такого количества автомобилей составляют колоссальную сумму — 127 млрд евро. И это европейцы еще не включают сюда стоимость работ, то есть сервисные трудозатраты, — только товары: запчасти, шины, аксессуары, кузовные детали, краску, масла и т. п.

Правда, завидовать таким финансовым объемом не стоит, поскольку эта цифра суммарна для всех 35 государств ЕС. По обще-

В России практически во всех сферах жизни можно столкнуться с расхожей фразой: «А вот на Западе все по-другому!» Обычно она произносится в контексте того, что у нас хуже. Причем даже тогда, когда говорящий, собственно, толком не знает, как там на Западе, потому что никогда там не был. Помимо того что обозреватели журнала «Движок» регулярно бывают за границей, исследуя тамошнюю автомобильную жизнь, им часто выпадает возможность пообщаться и с западными экспертами. На этот раз в рамках конференции, организованной аналитическим агентством «Автостат» на площадке MIMS 2017, нам удалось поговорить с Зораном Николичем, руководителем исследования The car aftermarket in Europe немецкого агентства Wolk After Sales Experts.

му количеству машин автопарк России сопоставим с автопарком Германии. Несмотря на единое экономическое пространство, европейский рынок очень разнородный по странам, а главным фактором такого состояния является деление Европы на «старую» и «новую».

Фундамент рынка автокомпонентов и сервисного обслуживания составляют такие страны, как Германия, Франция, Великобритания,

а вот не так давно присоединившиеся к Евросоюзу (причем как бывшие советские республики, так и небогатые южные страны) резко отстают по всем параметрам.

Так, например, автосервисы Великобритании и Германии являются лидерами по количеству обслуживаемых автомобилей — в среднем в сутки в этих странах на один сервис заезжает

от 7 до 10 автомобилей. При этом в Испании и Италии, не говоря о восточноевропейских государствах, этот же показатель не превышает 5 автомобилей в сутки.

То же соотношение и в стоимости обслуживания: средняя цена нормо-часа в Британии и Германии — 67 и 53 евро соответственно, в то время как в Италии этот показатель не превышает 30 евро, а в Польше — 20 евро. Отсюда и колоссальное неравенство в объеме рынка: если в Германии и Англии доля крупных сервисных сетей превышает 30%, то в Италии или Польше — не превосходит 5%.

Сопоставляя эти данные, стоит сказать, что максимальные объе-

Как устроен рынок автосервиса и компонентов в Европе



мы авторынки в странах «старой» Европы не столько достигнуты за счет внедрения каких-то инновационных программ развития или автоматизированных интеллектуальных систем управления, сколько получены банальным накоплением большого числа автомобилей всех возрастов с наличием у населения возможности оплачивать их обслуживание по максимальному тарифу на сервисе.

Если же брать в целом, то можно сказать, что европейский авторынок давно сформирован: никаких резких взлетов или падений — как в финансовом, так и в количественном отношении — на нем давно не случается. А вот структурные изменения внутри рынка происходят постоянно.

В первую очередь тренд идет на сокращение сервисных станций при увеличении объемов обслуживания. Если говорить проще, европейский рынок структурно укрупняется: при меньшем количестве сервисы выполняют больше работ.

Еще одна знакомая в России ситуация характерна и для Евросоюза — ежегодное сокращение официальных дилерских центров. В целом по Европе среднее соотношение авторизованных СТО к независимым сервисам составляет 20:80 при ежегодном сокращении первых где-то на 0,5–1%. То есть, как и в России, после окончания гарантии европейские автовладельцы не так быстро, но разбегаются по независимым мастерским.

Правда, в «старой» Европе с более обеспеченным населением эта тенденция заметно менее выражена. В Германии, например, на 17 тыс. дилерских СТО приходится около 20 тыс. независимых сервисов. Получается, соотношение почти равное — 46:54. Такая обеспеченность сервисными станциями связана прежде всего с историческим развитием: «старая» Европа — центр зарождения мирового автомобилестроения с огромным количеством производственных предприятий, многим из которых более 100 лет.

Особенности рынка запчастей

Что касается рынка компонентов, то он, как и везде, делится на первичный, куда входят

поставки на конвейер и сегмент OES (то есть «оригинал», поставляемый на продажу), и вторичный, или aftermarket.

С первым все понятно — авторизованные СТО получают запчасти напрямую от производителя через основной склад. А вот на независимых сервисах все гораздо сложнее.

В структуре европейского aftermarket'a большое количество посредников: прежде чем попасть на сервис, запчасти от производителя компонентов проходят путь через закупочные организации, дистрибьюторов и оптовые склады. Сделано это для того, чтобы каждая из ступеней занималась своими объемами поставок: крупным оптом — одни, мелким — другие, розницей — третьи. Все это работает как единый организм, а многие операции для удешевления и простоты происходят online.

Причем розницей, в отличие от России, в Европе занимаются именно автосервисы. Автовладельцы сами по магазинам запчастей не бегают — автокомпоненты там являются составной частью продажи услуги ремонта на СТО. Причем стоимость самих деталей в Евросоюзе фактически фиксированная (имеет определенный «потолок») и почти не подвержена ценовым колебаниям вне зависимости от страны.

Второе отличие от России — владельцами до 70% всех сервисных сетей в Европе являются сами же производители компонентов либо их крупнейшие операторы по дистрибуции. Так, например, самой большой независимой сервисной сетью Европы является Bosch Car Service. Своими сетями станций владеют дистрибьюторы-гиганты GAU и AD. В пятерке лидеров такие сети СТО, как Checkstar и Eurorepar, принадлежащие соответственно произ-

водственным концернам Magneti Marelli и PSA.

Факторы, влияющие сегодня на европейский рынок автосервиса

Но не стоит думать, что никаких проблем на европейском рынке обслуживания и запчастей нет. Участники этого бизнеса обеспокоены множеством факторов, правда, по актуальности они далеки от российских реалий.

В первую очередь бизнес волнует общая тенденция на сниже-



ние пользования автомобилями. Развитие общественного транспорта, в том числе услуг каршеринга и такси, различные законодательные запреты на эксплуатацию старых или неэкологичных автомобилей, включая дизельные, которых в Европе огромное количество, — все это бьет по рынку обслуживания. Еще один трендовый фактор — развитие гибридов и электромобилей, которым требуется меньше сервисных услуг.

Одна из проблем производителей Европы — вы не поверите! — слишком высокое качество производимых запчастей, которое заметно удлинит срок эксплуатации подержанных автомобилей и интервалы их заезда на сервис.

Само собой, никуда не делись конкурентные войны на всех уровнях. Причем методы борьбы довольно экстравагантные: например, независимый сервис, купивший сложную деталь не у того поставщика, может запросто получить запрет на техническую информацию по ее правильной установке или ремонту всего узла.

Каков итог?

Если европейский рынок компонентов и сервиса уже сформирован — есть ли у него пути для дальнейшего развития? Как оказалось, есть. Вся отрасль работает над внедрением в цепочку еще одного посредника — страховых компаний.

Сейчас страховщики, в том числе и у нас, участвуют в сервисном автобизнесе как финансовый инструмент восстановления автомобилей после ДТП, оплачивая работу станциям кузовного ремонта, как дилерским, так и независимым. Задача — приравнять любой заезд на СТО к страховому случаю, а для автовладельцев ввести новый вид страховых полисов — технические. Фактически автовладелец после окончания заводской гарантии на авто должен приобрести дополнительную страховку, на основании которой ремонт будет оплачивать страховая компания.

Бизнес заключается в том, чтобы исключить экономию автовладельцев на обслуживании авто. Предполагается, что страховые заезды на СТО будут включать в себя не ремонты отдельных деталей, а замену узла целиком. Таким образом, сервисы будут выполнять более дорогие ремонты, а компоненты заказывать сразу блоками, поддерживая отрасль.

Пока у экспертов есть статистика по Германии, где обладателями допстраховки уже стали 11 млн автовладельцев, или четверть всего автопарка страны. Насколько положительно отреагирует на дополнительные траты европейский авторынок, особенно в не самых передовых странах, пока непонятно.

Для справки: агентство Wolk After Sales Experts со штаб-квартирой в Кельне и 40 офисами по всей Европе занимается исследованием исключительно рынка автосервиса и компонентов в 35 странах Евросоюза. В деятельность компании также входит аналитика, аудит и написание отчетов или проектов по развитию как для отдельных компаний, так и для отраслей автомобильного рынка.



РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА АВТОКОМПОНЕНТОВ
ОРГАНИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ РОСТА
ПАРК АВТОМОБИЛЕЙ

Илья Огородников

В рамках московской международной выставки MIMS Automechanika Moscow 2017 состоялась конференция, организованная союзом Groupauto Russia, объединяющим ведущих российских дистрибьюторов запасных частей, материалов и услуг для послегарантийного обслуживания. Одним из выступающих стал Александр Груздев, глава российского подразделения международного аналитического агентства GIRA, который рассказал, какова текущая ситуация и что ждет российских участников рынка в ближайшие годы.

Текущая ситуация

Главная отправная точка для рынка автокомпонентов и автосервиса — это продажа автомобилей, которые, собственно, и формируют сервисный парк. На текущий момент в России он составляет 32,3 млн штук. Причем важным фактором здесь является не столько сама цифра, сколько динамика прироста, а она на текущий момент отрицательная: по самым оптимистичным прогнозам до конца 2017 года российский автопарк потеряет минимум 3 тыс. автомобилей. А в реальности, скорее всего, отрицательный результат будет еще больше.

То есть на текущий момент не хватает автомобилей, которые

идут не то что на увеличение автопарка, а даже на его количественное поддержание. Выбывают автомобили из парка по разным причинам: часть разбивается в ДТП, часть просто перестает эксплуатироваться. То есть все автомобили, проданные в 2016 году, ушли только на обновление вышедших из эксплуатации единиц.

Сегодня мы входим в новую фазу, более европейскую. Если до кризиса 2014 года автопарк России безостановочно рос (а вме-

сте с ним росли и смежные отрасли), то сейчас все факторы говорят о том, что до 97% проданных автомобилей будет уходить на его обновление. То есть достигнутое количество автомобилей в России принципиально не изменится!

Второй крайне важный показатель, влияющий на рынок сервиса и автокомпонентов, — это пробег. И здесь тоже наблюдается отчетливое падение. На текущий момент среднее падение по всему автопарку России составило

73 км. Если умножить эту цифру на 32,3 млн автомобилей, получится почти 2,4 млрд км, которые автовладельцы не проехали. Теперь посчитайте, сколько не получил рынок автосервиса и запчастей, если каждые 15 тыс. км нужно было менять масло и делать ТО, каждые 40 тыс. км — менять колодки, не говоря уже о более крупном ремонте. Это тысячи литров масла, десятки тысяч колодок, фильтров, прокладок и прочего.

Если смотреть конкретнее, то в 2007 году водителей, которые за год проезжали 30 тыс. км и более, было 14%. В 2012-м их стало 10%, в 2015-м — 7%, в 2017-м — 4%. И это притом что за последние 10 лет были и кризисы, и всплески продаж. Тренд налицо — автовладельцы ездят все меньше и меньше. Так что если завтра нефть снова станет стоить более 100 долларов, отменят все санкции и экономика страны вернется к росту, даже постепенного возврата к докризисным показателям на авторынке не произойдет.

Влияет на такое положение дел и множество внутренних факторов: различные запреты на эксплуатацию авто в мегаполисах (платные парковки, ограничение въездов), развитие рынка такси, каршеринга и других транспортных услуг.

Это значит, что непосредственно продажи автомобилей на рынок компонентов и сервиса будут влиять все меньше. Влияние отходит к поведению самих автовладельцев, и игрокам рынка

«Докризисных показателей рынка мы больше не увидим»

Глава аналитического агентства GIRA о ситуации на российском рынке сервиса и компонентов



придется переключать фокус внимания. Условно говоря, водитель утром услышал о пробках и не сел за руль, а поехал на метро, то есть сократил свой пробег и отсрочил заезд в сервис, — вот это теперь будет влиять на рынок сервиса.

Почему водители ездят в сервис?

Все причины заезда автоладельца в сервис делятся на два типа: превентивные и специфические. Превентивные — это когда автовладелец пользуется услугами автомеханика, чтобы заведомо поддерживать свой автомобиль в надлежащем техническом состоянии: то есть проходит плановые ТО, вовремя меняет колодки, диски и прочие расходники или не полностью вышедшие из строя детали. Специфические причины — это экстренный ремонт. То есть заезд в сервис, когда какая-то деталь полностью вышла из строя.

Если брать статистику, то выяснится, что две трети ремонта в России — это именно экстренный ремонт. Причем тут наша страна не сильно отличается от европейских рынков — там соотношение приблизительно такое же.

Что произойдет в ближайшем будущем?

По итогам этого года мы снова выходим на цифру около 1,5 млн проданных автомобилей. Так мало машин в России не продавалось с начала 2000-х годов, и такая ситуация сохраняется последние три года. А это значит, что при средней гарантии на авто три года парк гарантийных автомобилей будет минимальным за последнее десятилетие! Это большая потеря для дилерских сервисов — тем, кто делает ставку на послепродажное обслуживание, будет крайне нелегко в ближайшее время.

Для независимых сервисов и рынка запчастей это, с большой вероятностью, еще более неприятная ситуация, поскольку рынок будет попадать все меньше и меньше автомобилей. Если в 2017 году гарантия закончится у 2,6 млн автомобилей, то через два года — только у 1,35 млн. Именно столько новых машин было продано в 2016 году. То есть ежегодный прирост потен-



альных клиентов независимых сервисов в ближайшие два года сократится в два раза.

В России есть, правда, один специфический фактор, который может немного помочь рынку постгарантийного обслуживания

В 2016 году на российском авторыннке поставлен антирекорд по количеству проданных автомобилей за последние 10 лет

ния, — средний срок лояльности дилеру. Этот показатель составляет два года один месяц при среднем сроке гарантии три года. То есть потенциально рынок постгарантийного обслуживания даже чуть шире, чем дает статистика, — довольно значительное количество гарантийных авто в последний год уезжают обслуживаться на независимые сервисы.

Тенденции и перспективы сервисного рынка

Если посмотреть на рынок автосервиса в разрезе, то выяснится, что в его структуре есть направления, которые значительно выросли

даже в кризис. В первую очередь это услуги шиномонтажа — рост с 15 до 27% за последние четыре года. Такая ситуация связана с тем, что шиномонтажники устали работать два раза в год. Многие из них теперь представляют комплекс услуг, начиная от продажи запчастей, резины, дисков и вплоть до небольшого ремонта вроде замены колодок и регулировки развала-схождения. Доля таких шиномонтажей выросла за последние четыре года в шесть раз! Причем если бы не кризисные явления в нашей стране, этот показатель был бы еще больше, поскольку это относительно малозатратный и мобильный бизнес.

Классический пример — фирменные шинные центры Nokian Vianor, которые на сегодня являются крупнейшей сетью шиномонтажей в России. Все они представляют собой комплексные мастерские со стеллажами отдельных групп компонентов и масел.

Еще один российский тренд — возврат к росту числа частных гаражей, где работает один-два человека. За последние два года их количество увеличилось с 6 до 12%. Это связано не только

с кризисом. Частный гараж — это теперь тоже канал сбыта запчастей. Еще пять лет назад частники этим не занимались. Сейчас они очень гибко и быстро подстраиваются под изменения на рынке.

Кроме того, «гаражники» очень четко выделяют свою специализацию, так что в дальнейшем они вполне могут стать полноценными игроками рынка. Сдерживание роста их численности связано только с отношением потенциальных клиентов, в восприятии которых это чаще всего самый дешевый и не всегда квалифицированный ремонт.

Каков итог?

Что касается рынка запасных частей, то тут ситуация разноплановая. Рынок неоригинальных компонентов за последнее время вырос в два раза. Это опять-таки связано с резким переходом покупателей автомобилей с первичного рынка на вторичный, объем которого

Для рынка сервисного обслуживания и компонентов кризис всегда отсрочен во времени. Если обвал продаж автомобилей произошел почти сразу, то его последствия скажутся на сервисных станциях только через два-три года, когда на автомобилях закончится заводская гарантия

более чем вдвое больше. Хотя продажи новых автомобилей начали восстанавливаться, ситуация в ближайшее время изменится мало.

С другой стороны, падает доля оригинальных запчастей. Это связано и со снижением гарантийного парка, и с неумением дилеров эффективно с ним работать. Кроме того, OEM-поставщики компонентов в России не уделяют должного внимания своим OES-брендам, как это принято, например, в Европе.

Пока рынок послепродажного обслуживания будет топтаться вокруг того, что есть сейчас. Ни роста продаж автомобилей, ни роста пробега, ни взрывного роста отложенного спроса в ближайшее время ждать не стоит. Признаться, ни одного фактора, способствующего этому, сейчас не наблюдается.





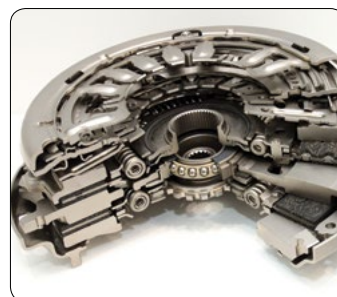
Вадим Аскаров

Желание получить экономичность обычной механики, не потеряв при этом преимущества автоматической коробки, привели к появлению преселективных роботизированных трансмиссий, или проще — «роботов». Сегодня на рынке используются в основном коробки второго поколения — с двумя сцеплениями. Однако назвать их шестие бесперебойным языком не вернется. О том, какие особенности были у знаменитой DSG, инновационной PowerShift и современной EDC, нам рассказал Юрий Александров, технический эксперт компании Schaeffler Automotiv Aftermarket, поставляющей комплекты сцеплений для «роботов» и наборы для их ремонта.

Сегодня нарекания к трансмиссии DSG DQ200 сведены прак-

тически к нулю благодаря тому, что удалось сделать правильные алгоритмы, которые призваны сберечь сцепления. Однако так было не всегда. На заре появления немецкого «робота» проблемы были, и связаны они оказались с программной работой мехатроники, а не с техническими составляющими, — конструктивно за 10 лет трансмиссия не претерпела глобальных изменений.

Немного другой принцип работы у коробки Powershift от Ford. Тут такой же модуль двойного сухого сцепления, но его особенность — в свободно плавающей и перемещаемой плите стыковки

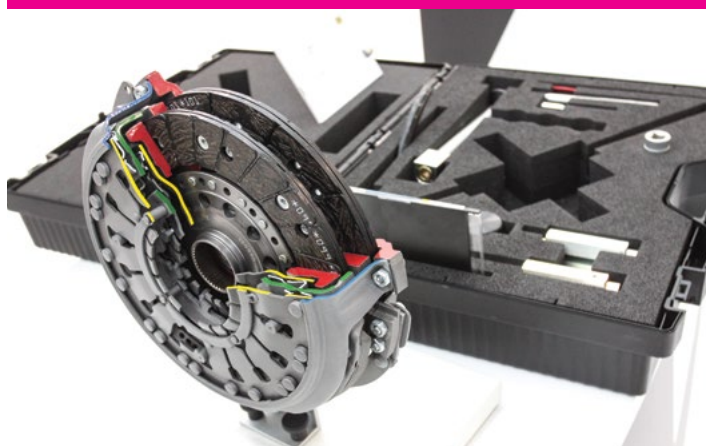


с маховиком. Данная конструкция интереснее DSG тем, что здесь размыкание и смыкание сцеплений происходит с помощью работы сервоприводов, а не гидравлики, как в DSG. То есть электромоторы

вращают резьбовой вал, который, перемещая каретку, размыкает пластины узла включения, что приводит к размыканию и смыканию непосредственно ведомых дисков сцепления.

Такая система работает плавнее, так как с помощью обратной связи по количеству вращений резьбового вала можно полностью диагностировать, что происходит со сцеплением. В случае мехатроника с гидравликой воздействуют на шток, который давит на вилку, невозможно прецизионно точно отрегулировать данное взаимодействие. Другое дело, когда замы-

Сцепления для роботизированных трансмиссий настолько сложные, что для их правильного и безошибочного ремонта и установки требуется специальный комплект инструментов. На выставке MIMS 2017 компания Schaeffler представила комплект DQ200 для соответствующей трансмиссии DSG. По словам представителей бренда, продажи превзошли все ожидания — каждый год спрос на наборы инструментов удваивается



С развитием современных технологий обслуживания ремонт DSG в последнее время подешевел в полтора раза. Сегодня можно полностью отремонтировать мехатронику. Вместе со съемом это будет стоить около 35 000 рублей. Еще около 30 000 рублей уйдет на двойное сухое сцепление, плюс 15 000 рублей на маховик. Вместе с опорными подшипниками и сопутствующими работами выйдет около 100 000 рублей за практически новую роботизированную коробку передач

кание с помощью электропривода происходит точно контролируемо.

Трансмиссия Ford интересна еще и тем, что внутри находятся, также как на DSG, две системы автокомпенсации износа. Но на PowerShift они взводимые. Это позволяет провести много-разовую установку и снятие при отсутствии регулировочных шайб. У DSG, к примеру, это сложный процесс подбора с учетом поправочных коэффициентов.

Удивительный минус трансмиссии PowerShift — стыковка с одномассовым маховиком. Это губит сцепления из-за чрезмерных ударных нагрузок. В итоге трансмиссия работает достаточно грубо, что приводит к чрезмерному износу фрикционных материалов ведомых дисков.

Третий и самый удачный пример — трансмиссия EDC от Renault. Это, собственно, слияние всех плюсов конструкции DSG и PowerShift. Электрофицированный модуль сцепления сопряжен с двухмассовым маховиком, что исключает недостатки обеих трансмиссий. Такие «роботы» без особых проблем достигают пробегов 200–250 тысяч километров. Правда, увы, модели Renault с коробками EDC пока официально не продаются в России.

По пути европейского тренда сегодня пошли и корейцы, поскольку для успешной работы на европейском рынке деваться им некуда. Сегодня часть модельного ряда Kia и Hyundai оснащается роботизированными коробками с двумя сцеплениями. Так что в следующем, 2018 году компания Schaeffler представит ремонтные решения и для продукции корейского концерна.

Если говорить о будущих тенденциях трансмиссий, то останутся три основных направления: многоступенчатая «гидромеханика», «роботы» с двойным сухим сцеплением и вариаторы. Узлы автомобилей становятся настолько сложными, что автоводители перестанут обслуживаться в «гаражах», с развитием технологий и полным переходом на электротягу первое ТО будет проводиться не ранее чем через 50 000 км.

Новинки Schaeffler

1. LuK Gear Box — это комплексные решения для ремонта механических коробок передач. Существует порядка 12 артикулов для наиболее ранимых трансмиссий. Особенность в том, что раньше этот продукт был представлен под брендом Ina. Но LuK — это бренд, который дает комплексные ремонтные решения для любых типов трансмиссий, так что было решено переосмыслить позиционирование. К концу 2017 года планируется освоить порядка 30 ремонтных комплектов для современных КПП.

2. Модуль терменеджмента INA. Применяется на автомобилях концерна Volkswagen с турбомоторами 1,8 и 2,0 литра. Это трех-контурный модуль управления системой охлаждения, который способствует быстрому прогреву двигателя при старте. Он может вообще не перемещать охлаждающую жидкость, когда двигатель только запущен. Как только двигатель прогрелся за несколько минут, модуль начинает работать. Такого не умеет больше ни одна другая система в мире. С 2013 года такая деталь поставлялась только на конвейер. Сейчас она доступна и на вторичном рынке.

3. Гидравлический выжимной подшипник LuK с датчиком перемещения и включения/выключения сцепления. Деталь имеет инновационный смещаемый самоцентрирующий подшипник. Он сам занимает идеальное положение в трансмиссии, а электронная часть позволяет реализовать массу возможностей. Например, предупредить о малом остатке фрикционных материалов.

4. Одна из главных премьер Schaeffler — дополнительные механические элементы по поглощению колебаний двухмассового маховика, которые влекут за собой вибрации и разрушающие последствия. Никто с этим уже не готов мириться, особенно на дизельных двигателях. Так что Schaeffler запатентовала фланец, который ставится внутри маховика, с подвижными маятниками. Последние работают в противофазе, то есть отыгрывают импульс обратно. В результате применения этой технологии колебания сокращаются на 15%. Сейчас получены все патенты на то, чтобы эти маятники располагались не только внутри маховика, но и внутри одной из масс маховика, ступицы или корзины сцепления. Впервые инновация была применена на дизельных автомобилях BMW последних поколений.

5. REPXPERT — новый электронный программный продукт Schaeffler, который обеспечивает техническую и информационную поддержку в интернете. В этом плане компания обладает специфическими знаниями в области ремонта большинства узлов автомобилей. Система REPXpert предоставляет такие данные.



ContiTech о росте бизнеса в России



Вадим Аскарлов

Многие знают компанию Continental как производителя шин, хотя на самом деле это один из крупнейших мировых концернов по производству автокомпонентов, и производство покрышек — лишь часть его деятельности. О том, как развиваются на отечественном рынке другие подразделения компании, рассказывает Алексей Прусаков, региональный менеджер по продажам компании ContiTech Antriebssysteme GmbH.



«Во время скачков валюты мы старались держать прозрачные цены для всех. Наши клиенты не боялись заказывать продукцию ContiTech»



— В этом году мы продолжаем **развитие** на российском рынке. Мы уже вплотную подошли к созданию своего склада в Подмоскowie и в ближайшее время планируем его открыть. В первую очередь это сделано для удобства наших клиентов. Российский склад сокращает сроки доставки и упрощает нашу ценовую политику. Еще полтора года назад мы начали работать с нашими партнерами за рубли, а с этого года стали активно использовать систему кроссдокинга, что также положительно сказывается на работе с нашими клиентами.

Благодаря последнему мы очень хорошо чувствуем себя в России. Даже в кризисное время нам удается показывать значительный рост — в трудные времена лишь замедляются его темпы,



которые обычно отражаются в двузначных цифрах.

Еще одна хорошая новость — ContiTech Antriebssysteme GmbH с этого года предлагает специальные гарантийные условия для автосервисов по всему миру. Мы даем нашим партнерам пятилетнюю гарантию на нашу продукцию. Наши конкуренты подобное пока предложить не могут. Мы же, проанализировав свою статистику, убедились, что продукция ContiTech эксплуатируется весь срок службы, так что мы не видим

причин делать гарантию только на какую-то его часть.

Сервис должен быть сертифицирован: кандидат регистрируется у нас на сайте www.contitech.de/5, после чего мы осуществляем проверку. Понятно, что мы не покрываем все технические ошибки сервиса, но если что-то случится, мы проведем расследование, и если это проблема нашей продукции, то мы возместим стоимость ремонта.

Расширение и в продуктовой линейке. Этой осенью у нас появятся

комплекты цепей ГРМ. По нашей статистике, на рынке много машин с цепными моторами, и порой даже заводское качество оставляет желать лучшего. Это меняет тенденцию: автомобилестроители возвращаются к ремням ГРМ.

Например, последние поколения «211-х» двигателей Volkswagen уже ременные, хотя до этого были

цепные. Современный ремень ГРМ отхаживает не меньше цепи: простая однорядная цепь имеет лимит 100–120 тыс. км, в то время как качественный ремень проходит 120–160 тыс. км. А на дизельных моторах — и свыше 200 тыс. км.

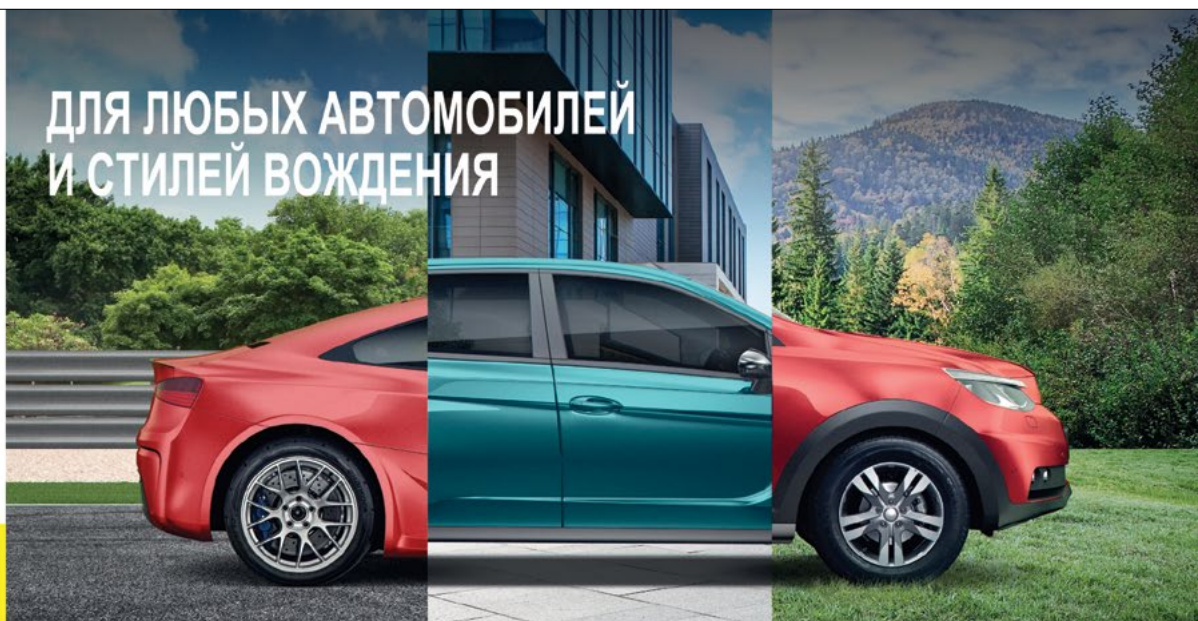


**НОВАЯ
УПАКОВКА**



**СВЕЧИ
ЗАЖИГАНИЯ**

**ДЛЯ ЛЮБЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И СТИЛЕЙ ВОЖДЕНИЯ**



Свечи зажигания 33 Yttrium — свечи для современного автомобиля: иномарок зарубежного и российского производства, а также для автомобилей отечественных брендов нового поколения. В 2017 году линейка свечей зажигания 33 Yttrium расширена пятью новыми типами: FR8SC+, FR8LCX+, FR8KC+, FLR8LDCU+, FR7KCX+.

Свечи зажигания 33 Standard — это оригинальные комплектующие на конвейерах российских производителей. Свечи 33 Standard предназначены, в первую очередь, для автомобилей отечественных брендов, а также для многих моделей иностранных автопроизводителей.

Более подробную информацию о применимости свечей зажигания 33 можно найти: на сайте www.ez-sparkplugs.com, в каталоге применимости свечей зажигания, а также на обороте упаковки свечей зажигания.

Качество. Надежность. Доступные Цены.

Comtrans 2017:

Mercedes-Benz представил в России новый X-Class

Немецкая компания в рамках выставки коммерческих автомобилей в Москве представила публике новый пикап X-Class.

Mercedes-Benz X-Class оснащается подключаемым полным приводом 4Matic с понижающей передачей Low Range и опциональной блокировкой дифференциала заднего моста.

Новинка появится на российском рынке во втором квартале следующего года. Постоянный полный при-

вод будет предлагаться с середины следующего года. Тогда же линейка моделей пополнится дизельным двигателем V6 мощностью 258 л.с.

На данный момент на рынке предлагаются дизельные двигатели X 220 d мощностью 163 л.с. и X 250 d мощностью 190 л.с. Помимо нового пикапа, немецкий концерн также показал линейку модификаций Mercedes-Benz Sprinter Classic, Vito и Citan ■



Новый Porsche Cayenne едет в Россию

В начале 2018 года в России начнется прием заказов на премиальный внедорожник Porsche Cayenne нового, третьего по счету поколения.

Рублевые цены на новый Cayenne официально будут объявлены в январе 2018 года, и автомобиль станет доступен для заказа у официальных дилеров Porsche в нашей стране, сообщает пресс-служба российского представительства немецкой марки.

Вечером 29 августа, в рамках специального мероприятия, прошедшего в Цуффенхаузене, автомобиль показали журналистам. Cayenne III, несмотря на внешнюю



схожесть с моделью прежнего поколения, создан, по сути, с чистого листа.

С технической точки зрения новый Cayenne имеет больше общего со спорткарами семейства

электронную систему подавления кренов Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) и новые высокоэффективные тормоза Porsche Surface Coated Brake (PSCB) с покрытием из карбида вольфрама. Немцы особо подчеркивают тот факт, что, несмотря на все технические новинки, а также расширенный список базового оснащения, новый Cayenne «сбросил» 35 кг в сравнении с предшественником.

Под капотом Cayenne III в момент выхода модели на рынок окажутся два бензиновых турбомотора: базовый внедорожник станет оснащаться двигателем 3.0 V6 мощностью 340 л.с., Cayenne S получит мотор 2.9 V6 Biturbo, развивающий 440 л.с., от новой Panamera. Оба двигателя будут агрегатироваться с 8-ступенчатый «автоматом» Tiptronic S. С пакетом Sport Chrono новая «эска» сможет набрать «сотню» с места менее чем за пять секунд ■

911 Carrera, нежели с кроссоверами марки. В частности, впервые в истории модели Cayenne оснащаются разноразмерными шинами и системой управления задними колесами.

Уже «в базе» Cayenne III будет оснащаться «продвинутой» системой активного полного привода. Кроме того, внедорожник получит систему Porsche 4D Chassis Control, трехкамерную пневмоподвеску,

«Внедорожная» Lada Vesta заставит раскошелиться

Цена Lada Vesta универсал в максимальной комплектации и исполнении Cross превысит 800 тыс. рублей.

Об этом журналистам рассказал глава АвтоВАЗа Николай Мор. По его словам, Lada Vesta SW Cross будет



немного дороже седана в базовой модификации и еще немного дороже в версии Cross, сообщает агентство «РИА Новости».

«Проходимый» универсал Lada Vesta в максимальной комплектации с бензиновым двигателем объемом 1,8 литра будет оценивать-

ся больше чем в 800 тыс. рублей. Производство Lada Vesta в кузове универсал начнется уже в самое ближайшее время, а продажи новинки стартуют в конце текущего года. На данный момент стартовая цена на седан Lada Vesta составляет 545 900 рублей.

За эти деньги АвтоВАЗ предлагает автомобиль с 16-клапаным бензиновым мотором объемом 1,6 литра, мощностью 106 л.с. и 5-ступенчатой механической коробкой переключения передач ■

SsangYong представил в России новый Rexton

Компании SsangYong Motor и ПАО «Соллерс» провели в Москве российскую презентацию внедорожника Rexton нового, четвертого поколения.

Мероприятие, как сообщает пресс-служба «Соллерс Авто», состоялось на площадке автосалона «Ирбис», официального дилера корейской марки в России.

В нашей стране, таким образом, премьера нового Rexton прошла раньше, чем в Европе, где автомобиль покажут 12 сентября, на автосалоне во Франкфурте.

Внедорожники прибыли в Москву для презентации в рамках пробега SsangYong Rexton Trans Eurasia Trail, приуроченного к ев-



ропейскому дебюту автомобиля. Пробег стартовал в Сеуле 11 августа, а завершится 13 сентября в Лондоне. Общая протяженность маршрута — 13 тыс. км.

Новый SsangYong Rexton, напомним, сохранил рамную конструкцию. Рама и кузов автомобиля выполнены из высокопрочных сортов стали.

Под капотом Rexton IV — 2,2-литровый турбодизель мощностью 181 л. с., развивающий максимальный крутящий момент в 420 Нм. Мотор может рабо-

тать в паре как с 6-ступенчатой механической коробкой передач, так и с 7-ступенчатым «автоматом», разработанным корейцами совместно с Mercedes-Benz.

В гамме модификаций будут как заднеприводные версии, так и полноприводные, с жестко подключаемой передней осью. Кроме того, автомобиль станет доступен в пяти- или семиместном исполнении.

В качестве опций на новый SsangYong Rexton можно будет заказать мультимедийную систему

редактор рубрики
Роман Зубко



с 9,2-дюймовым дисплеем высокого разрешения, камеры кругового обзора, электропривод двери багажника, системы предотвращения опрокидывания автомобиля, предупреждения о съезде с занимаемой полосы, распознавания дорожных знаков, контроля слепых зон, а также задние боковые подушки безопасности.

Российские продажи нового SsangYong Rexton стартуют не ранее второго полугодия 2018 года ■



Renault рассекретил новый Duster

Компания Renault опубликовала первые официальные фотографии популярного компактного кроссовера Dacia Duster нового поколения.

В результате смены поколений радикальных изменений в дизайне «Дастера» не произошло: и пропорции кузова в целом, и силуэт машины остались прежними.

Отличить новый Duster от предыдущей модели можно прежде всего по оформлению передней и задней частей. Спереди Duster II щеголяет новыми радиаторной решеткой и бампером. Последний получил мас-

сивную вставку а-ля «кенгурятник». Изменилась также «начинка» передних фар, в которые встроены светодиодные дневные ходовые огни. Сзади в глаза бросаются прежде всего полностью новые фонари, а также иной бампер.

Дизайн интерьера держится пока в секрете (равно как и техническая начинка автомобиля). Французы обещают полностью переработанный салон с улучшенной эргономикой, а также заявляют, что новый «Дастер» в целом станет значительно комфортнее предшественника. Мировая премьера Dacia Duster нового поколения состоится 12 сентября на автосалоне во Франкфурте. Тогда же будут официально опубликованы технические характеристики кроссовера и сроки его выхода на рынок ■

Volkswagen показал новый кроссовер T-Roc

Немецкая компания продемонстрировала новинку, которая позиционируется в модельном ряду марки как автомобиль, на уровень доступнее кроссовера Tiguan.

На данный момент это самый компактный кроссовер бренда. На домашнем рынке новинка будет стоить около 20 тыс. евро. Длина T-Roc составляет 4234 мм, ширина — 1819 мм, высота — 1573 мм. Построен Volkswagen T-Roc на мо-

дульной платформе MQB. Модель доступна в десяти цветах кузова. Крышу можно покрасить только в черный, белый или коричневый цвет.

На Volkswagen T-Roc устанавливается шесть вариаций сочетаний двигателей и трансмиссий: 115-сильный бензиновый мотор только с «механикой» и передним приводом, 1,5-литровый бензиновый двигатель мощностью 150 л. с. — как с передним и полным приводами, так и с «роботом» или МКПП — и 190-сильный 2-литровый двигатель только с DSG и полным приводом.

Несмотря на скромные внедорожные способности, у полноприводной версии есть четыре режима работы: Street, Snow, Offroad и Offroad Individual, в котором можно менять настройки работы трансмиссии.

В «базовое» оснащение новинки войдут светодиодные фары, электронная приборная панель, беспроводная зарядка для смартфона, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль и мультимедийный комплекс. Официальная презентация Volkswagen T-Roc состоится в рамках сентябрьского мотор-шоу во Франкфурте ■





«УАЗ Патриот» оснастили «Андроидом»

В ближайшее время в дилерскую сеть УАЗ поступят первые автомобили «Патриот», оснащенные новой мультимедийной системой с операционной системой Android.

Функциональности и скорости реагирования на запросы пользователей планируется достичь за счет 1 Гб оперативной памяти. Встроенная память увеличена до 16 Гб.

Мультимедийная система поддерживает воспроизведение аудио-файлов всех популярных форматов.

Встроенный Wi-Fi-адаптер позволяет выходить в интернет с помощью мобильного телефона. Таким образом, будут доступны для скачивания все приложения Play Market.

Новая мультимедийная система оснащена современным 7-дюймовым сенсорным дисплеем с разрешением 1024x728 пикселей. Система оснащена встроенной навигацией Navitel с картами России, Белоруссии и Казахстана.

Мультимедийная система с операционной системой Android и возможностью выхода в интернет будет устанавливаться на внедорожники в комплектациях «Привилегия» и «Стиль» без увеличения стоимости ■

BMW показал будущий родстер Z4

Немецкая компания привезла на конкурс элегантности в Пеббл-Бич концепт будущего родстера Z4, который, однако, выглядит как уже готовая серийная модель.

Официальное появление популярной двухдверки нового поколения должно состояться только в 2018 году. Производитель заявил, что при создании концепта разработчики искали вдохновения у классических родстеров BMW. Особенно на них повлиял гоноч-

ный автомобиль 328 Mille Miglia. Будущая новинка уже получила несколько инновационных стилистических решений, включая вертикальные фары и выпуклый бампер из карбона.

Салон оформлен преимущественно в черном цвете. На приборной панели расположен цифровой экран, информация с которого дублируется на проекционный дисплей.

Что будет под капотом BMW Z4 Концепт, пока неизвестно. В разработке новинки приняла участие Toyota, которая будет продавать собственную версию модели с возрожденным названием Supra ■



В России стартуют продажи нового Lifan Myway

На отечественный рынок выходит новая модель китайского производителя, которая располагает возможностью перевозить в салоне до семи человек.

Появление модели приурочено к празднованию компанией десятилетия работы на нашем рынке 9 сентября.

Базовая стоимость кроссовера — 799 000 рублей. За эти деньги

можно приобрести автомобиль с бензиновым мотором объемом 1,8 литра мощностью 125 л. с. Коробка передач предлагается только механическая с пятью ступенями. В движение кроссовер приводится только с помощью задних колес.

В пока единственную комплектацию модели входит кожаная обивка сидений, ABS, EBD, ESP, фронтальные подушки безопасности и противотуманки.

Также новинка оснащается запуском двигателя с кнопки, электроусилителем руля, зеркалами с подогревом, мультимедийной системой, задними датчиками парковки и бортовым компьютером ■



G-PROFI ENGINE OIL



РЕКЛАМА

АДАПТАЦИЯ К ЛЮБОЙ СИТУАЦИИ



G-PROFI — СЕРИЯ МОТОРНЫХ МАСЕЛ ВЫСШИХ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ.

ОДОБРЕНО: MB 228.51, CUMMINS CES 20081,
MAN M3477/M3271-1/ M3677, VOLVO VDS-4,
RENAULT TRUCKS VI RLD-3, MACK EO-O PP.

СООТВЕТСТВУЮТ ТРЕБОВАНИЯМ СПЕЦИФИКАЦИЙ:
ACEA E4/E6/E7/E9, VOLVO CNG, RENAULT TRUCKS RXD/ RGD,
MACK EO-N PP/ EO-M PLUS, MTU TYPE 3.1, JASO DH-2,
CATERPILLAR ECF-3, DEUTZ DQC-IV-10LA.

ЛИЦЕНЗИРОВАНЫ ПО API CJ-4/SN, CI-4/SL.

БЛАГОДАРЯ УНИКАЛЬНОЙ АДАПТИВНОЙ ФОРМУЛЕ МАСЛА **G-PROFI** ПОДСТРАИВАЮТСЯ ПОД РАЗЛИЧНЫЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ, В НУЖНЫЙ МОМЕНТ АКТИВИРУЯ НЕОБХОДИМЫЕ ПРИСАДКИ И ОБЕСПЕЧИВАЯ МАКСИМАЛЬНУЮ ЗАЩИТУ ДВИГАТЕЛЯ ПРИ РАЗЛИЧНЫХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ.



www.g-energy.org

* G-PROFI MSJ 5W-30

ЭМОЦИОНАЛЬНЫЙ РАСЧЕТ



NISSAN



Илья Огородников

«Жми, жми! Прямой хватит до 230 км/ч. Тормоз! Заходим влево — и сразу открывайся. Дальше разворотная дуга — смело держи на ней 150 км/ч. Предел тут у машины за 180...» Так получилось, что за всю свою 15-летнюю автомобильную карьеру я оказался за рулем этой машины впервые. Так что с жадностью поглощаю круги сочинского автодрома на самом быстром и самом мощном Nissan — легендарном GT-R.

Если судить по подходу к созданию этой машины, то однозначно можно сказать, что синдром поклонения ей зарождается отнюдь не в рядах покупателей. Они лишь получают эстафетную палочку от производителя, который вышлифовывает каждую грань и каждую деталь своего

творения на протяжении многих лет, никогда не останавливаясь. Именно поэтому Nissan GT-R нечасто меняет поколения (нынешнему R35 уже 10 лет без малого), зато регулярно пополняется спецверсиями и обновлениями. Последнее, собственно, перед нами.

Обновление спорткара Nissan GT-R для каждого из его создателей — это защита диссертации по физике, механике, аэродинамике и сопромату, вместе взятым. А значит, эффективнее стали в первую очередь технические характеристики машины, позво-

Обновление внешности Nissan GT-R 2017 модельного года — это, по большому счету, установка на «гражданскую» версию уже существующих технологий трекового GT-R Nismo. Капот, обвес, воздухозаборники, спойлеры и диффузоры — все это стало еще больше прижимать машину к дороге и на 20% лучше отводить тепло

ляющие поднять планку гоночных эмоций на новый уровень. Только представьте, что инженеры ради рестайлинга не поленились заново спроектировать форму задней стойки, чтобы нивелировать энергозатраты... на 1%.

Большие изменения произошли в интерьере. Перед инженерами Nissan стояла непростая задача соединить чистый спорт с практичностью четырехместного купе и уровнем ощущений премиум-автомобиля.

Подробно изучать особенности убранства на треке времени

Секрет успеха Nissan GT-R не только в гоночных характеристиках. Японский спорткар на равных бьется с такими монстрами, как Porsche 911 Turbo, Lamborghini Gallardo и Audi R8, при этом он вдвое (!) дешевле каждого из них

Самое приятное, что салон не давит своей спортивностью: простор и удобство здесь, как у обычного купе «гран туризмо». Но нюансы имеются. В частности, на GT-R можно заказать два типа кресел. Отличаются они



Фантастическая устойчивость в виражах — заслуга подвески с регулируемой жесткостью и улучшенными характеристиками, усиленного стабилизатора, механически блокируемого заднего дифференциала и, конечно, специальных шин Dunlop SP SPORT MAXX GT600 DSST CTT, накачанных азотом

не было, но, надо заверить, создатели автомобиля со своей задачей справились: почти весь кокпит завернут в кожу, центральный тоннель сделан из карбона, в машине доступны все современные мультимедийные возможности, звук для которых воспроизводит акустика Bose с 11 динамиками и двумя сабвуферами.

не по уровню, а скорее по форме тела потенциального покупателя: для худых (на фото) и плотных. Со своим средним телосложением ни в одно из них я «не попал» — из более узких у меня вываливаются плечи, в более широких соскальзывает в виражах пятая точка.

Первый круг вкаточный, без максимальных нагрузок — настроиться, привыкнуть к реакциям, запомнить трассу и точки торможения. Отдаленно, конечно, но что-то вроде имитации спокойной городской езды — представители Nissan



Стоимость
протестированного автомобиля

Nissan GT-R
6 875 000 ₽

настаивают, что современный GT-R может быть единственным авто в семье, совмещаая функции болида и развозчика детей в школу. Есть даже комфортный режим подвески.

Волнение и правила трека отодвинули на второй план желания. Хотелось попробовать гиперпространственный разгон за 2,84 секунды до 100 км/ч, но выезд с пядока вывел диапазон скорости выше — от 60 до 230 км/ч. Можно было бы и еще быстрее, но страшновато. Трансмиссия Nissan GT-R не спешит пользоваться кикдауном, при этом на динамике это никак не сказывается, а она — зашкаливающая!

Рев, вдавливающее в кресло ускорение, яркое солнце и незная трассы мешают правильно определить траекторию — благо рядом опытный инструктор, вовремя делающий подсказки.

Особый кайф на той самой разворотной дуге. Когда на втором боевом круге боковой перегрузкой меня начало выдавливать из сиденья на пассажирское место, а Nissan GT-R даже не пискнул шинами, не говоря о сносе, стало понятно, что сбить этот болид с курса может мало что, а предел его возможностей явно выше моей трековой практики.

Второй заезд на три круга уже проще. Получается заметно быстрее и спокойнее: скорости в виражах определены, точки торможения запомнены. Всплывают упущенные нюансы Nissan GT-R. «На нем тормозить нужно ударами — резко вжал, резко отпустил. А вы затягиваете, так неправильно», — поправляет



Центральный экран, как и прежде, может превращаться в телеметрическую станцию, напоминающую самолетную приборку, и выдавать массу технических параметров, таких как давление наддува, температура масла в коробке или показатели перегрузок

инструктор. Но ударного торможения у меня не получается: педаль продавливается глубже и мягче ожидаемого замедления. Может, устали шестипоршневые тормоза Brembo, неделю работающие

на тестах почти без отдыха, а может, я перестраховываюсь больше положенного.

Не успел привыкнуть к трансмиссии, которая, словно разогревшись, начала активнее подключать

Обновленный 3,8-литровый V6 с двойным наддувом и применением плазменного напыления в цилиндрах собирается исключительно вручную всего пятью высшими мастерами «такуми». Двигатель выдает 555 лошадиных сил и 632 Нм крутящего момента. Рабочая зона — от 3300 до 6800 оборотов. В паре — сиквентальный «робот» с двойным сцеплением, умеющий переключать передачи за 0,15 секунды, и уникальная система полного привода с двумя карданами. Развесовка по осям 54:46 — так сделано специально: при старте центр масс инерцией смещает назад, что делает распределение идеальным



Характеристики Nissan GT-R

Технические характеристики

Длина x ширина x высота, мм	4710x1895x1370
Снаряженная масса, кг	1752
Объем багажника, л	315
Клиренс, мм	105

Двигатель

Тип	Турбобензиновый, V6
Объем, куб. см	3799
Мощность, л. с. при об/мин	555/6800
Крутящий момент, Нм при об/мин	632/3300
Трансмиссия	Роботизированная, 6-ст.
Привод	Полный

Ездовые параметры

Разгон до 100 км/ч, сек	2,84
Максимальная скорость, км/ч	315
Средний расход топлива, л	11,7

пониженные передачи, заставляя точнее работать акселератором в виражах. Инструктор, боевой пилот одной из российских гоночных серий, подтверждает: «Да, засекали несколько раз, в ручном режиме получается точнее и быстрее, но это надо уметь вовремя делать».

Ну и все-таки, несмотря на всю свою основательность и сверхдинамику, в машине отчетливо чувствуется каждый из 1752 килограммов. Каждый бросок на распрямление траектории — это не выстрел снайперской винтовки, а залп мощнейшего орудия, которое нужно нацеливать двумя сильными и впившимися в руль руками.

Правда, от этого процесса не хочется отрываться. На шестом круге ты уже начинаешь пробовать разные настройки, делаешь попытки переходить в ручной режим и жалеешь, что не засечено время круга, чтобы посмотреть свои достижения. GT-R начинает влиять в скорость, в трассу, в себя...

Каков итог?

Тренировки, тренировки и еще раз тренировки. Две сессии для такой машины — это только разогрев, причем больше себя. Честно признаться, воспринимать Nissan GT-R как универсальный спорткар

на каждый день мне сложно. Что делать этой машине на городских улицах — непонятно. Когда под тобой дикий зверь, каждую деталь которого инженеры десятилетия вымеряли микрометром, из всех интерьерных наворотов оставить можно только кнопку включения комфортного режима подвески, чтобы по городу доехать до ближайшего гоночного трека. Но реалии иные. Последний GT-R я чаще видел на незаконных стрит-рейсах в руках молодых людей с барышнями на пассажирском месте, чем на гоночных трассах с пилотом в боевой экипировке.



Land Rover Discovery V TD6

ПАРК развлечений



Илья Огородников

«Это что, свежий Discovery?! Очень красивый! Очень!» — неожиданно обратился ко мне на мойке хозяин новенького GLS, стоящего в соседнем боксе. «А почему Sport или новый Velar не выбрали? Все-таки Range Rover!». «Дизель?! А я вот на бензин поменял — дизель тархтит сильно». Если бы не пора было уезжать, уверен, разговор затянулся бы надолго: в новом Discovery, на первый взгляд, столько изменений, что рассуждать о них можно бесконечно...

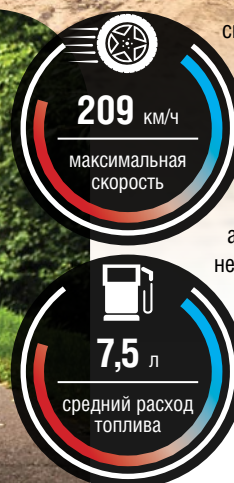
Взять хотя бы абсолютно новую внешность, которая, само собой, разделила поклонников надвое. Одни сказали категорическое «нет» и ушли поклоняться истинному «квадрату», как часто называют третье и четвертое поколение Discovery. Другие застыли в очаровании, восхищаясь не только новым модным стилем, но и уверенностью в том, что и с десяти метров почти никто не отличит новый Disco от иерархически «старших» Range Rover.

Из последнего фактора действительно получается

очень хороший маркетинговый ход. Дело в том, что новый «Дискавери» не только выглядит как Range Rover, но еще и превосходит всех своих «собратьев» по габаритам. Он шире и выше даже

самого большого Range Rover, проигрывая только в длине 5 см даже исполнению Long. То есть по соотношению «количества автомобиля» к потраченному рублю новый Discovery получается самым выгодным из всей линейки британ-

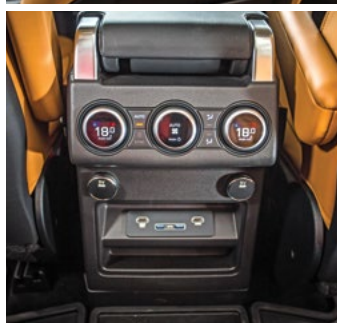
ского бренда. А это одна треть ответа на вопрос, почему не RR Sport и не Velar. Внутри откровений значительно меньше, а по большому счету нет совсем — за исключением отдельных деталей и решений интерьер нового Discovery копирует убранство «старшего» Range Rover. С одной стороны, это плюс: ностальгический «квадратный» салон радует простором, высоченной посадкой и ламповым уютом, подкрепленным новой фактурой материалов и просто россыпью всевозможных практичных и развлекательных функций для каждого из обитателей Discovery. Мультимедийные возможности авто и вовсе покоряют. У знакомой



На большой Discovery новый образ лег как влитой. Со случайным свидетелем подготовки машины к тесту я полностью согласен: новый Disco смотрится очень здорово. В отличие от Discovery Sport, он не потерял стилистической связи с предком, которая читается во множестве деталей. И при всей своей массивности и монументальности выглядит машина легко, изящно и, что немаловажно, пафосно.

Революция не только в дизайне, но и в технике: кузов нового Land Rover на 85% сделан из алюминия, благодаря чему машина потеряла в массе фантастические 480 кг (!), что весьма положительно сказалось на всех ездовых параметрах. Что касается основы, то ближайшим «родственником» по платформе D7i является Range Rover Sport. Доработанные 3,0-литровые «шестерки» (бензиновая и дизельная) достались Discovery от предшественника. «Младшие», но очень интересные «двухлитровики» Ingenium придут в Россию весной 2018 года

Только вокруг передних сидений спрятались целых пять отделений для pokлажи, не считая карманов и ниш в дверях. Два бардачка дополняет тайник с чейнджером под откидывающейся крышкой блока климат-контроля. Подстаканники с двойным дном — под ними объемный бокс. Апофеоз практичности — настоящий холодильник в подлокотнике!



по Jaguar системы InControl Touch Pro с 10-дюймовым сенсорным экраном четырехъядерный процессор, 60 Гб памяти, Wi-Fi-роутер и целых 15 разъемов для подключения внешних носителей, в том числе 9 USB-портов. И это не считая опциональных мониторов для задних пассажиров с тремя (!) комплектами наушников.

С другой стороны, в интерьере нового Discovery немало нюансов, которые становятся особенно очевидны после теста последнего поколения BMW 540i (читайте в № 55 за август 2017 года), новейшие технологии которого скоро по-

явятся и на других моделях немецкой марки, включая кроссоверы X5 и X6.

Нагледен, но уже слишком простоват щиток приборов. Проектор показаний на лобовое стекло подсвечен словно фонариком. Переключение меню и пересчет маршрутов заметно подтормаживают, хотя карта с отображением пробок масштабируется и прокручивается без задержек. Пользоваться встроенным браузером из-за пинга почти невозможно. Картинка склейки камер кругового обзора мелкая и неинформативная.

В целом стоит признать, что к рестайлингу британцам стоит как следует потрудиться над обновлением мультимедийно-цифровой части машины, иначе есть все шансы снова услышать упреки в моральном устаревании.

А вот что во внедорожнике точно вне критики, так это пассажирский отсек. Простор подкреплен

Минимальный объем багажника — 258 литров. Есть откидная полка, выдерживающая до 300 кг, и тайники. При пятиместном размещении это внушительные 1137 литров, со всеми сиденьями, сложенными вровень с горизонтом, — 2406 литров. Запаска под днищем всегда остается полноразмерной



Абсолютно все сиденья в машине электрифицированы. Причем блоков управления ими целых три комплекта, включая дистанционный из багажника. А при установке специального приложения их можно складывать даже со смартфона





Стоимость
протестированного автомобиля

LR Discovery V TD6
5 790 100 ₽

ровным полом и полноценным размещением трех, правда, не сильно упитанных пассажиров. Двоим из них положены собственные регулировки «климата», мониторы, розетки и мультимедийные порты.

За спинками второго ряда еще пара раскладывающихся сидений, претендующих на звание полноценных, но с натяжкой: традиционно низкая установка кресел заставляет подгибать ноги. С другой стороны, и «галерке» доступны все дополнительные удобства, включая шикарный стеклянный потолок.

За рулем не покидает чувство дежавю. Огромный руль на «длинной» дуге валяжен в поворотах, глаза считывают габариты по плато

огромного капота, вид с высокого «мостика» дает обзор до горизонта, а мягкие покачивания по волнам асфальта при движении с приседанием на корму при старте приятно убаюкивают. Да, я в большом Range Rover! Отличия от «старшего брата» только в реально ощущаемой легкости, с которой машина стелется по дороге, словно Discovery дотрагивается до асфальта, только чтобы чуть оттолкнуться и полететь дальше.

Причина такого поведения не только в сверхэффективной диете, но и в прекрасной связке 3,0-литрового дизеля и 8-ступен-



чатого «автомата», которые точно и быстро слушаются акселератора. Благодаря большому количеству ступеней полку крутящего момента удалось сдвинуть максимально вниз, так что даже при пиковой тяге и максимальной отдаче мотор урчит благородно и очень тихо, лихо разгоняя Land Rover до 100 км/ч за 8,1 секунды.

К легкости добавляется и устойчивость: Land Rover Discovery

очень стабилен на прямых, причем даже грунтовых и кривых, и хорошо держится в виражах. Но прохождение последних не его стихия. Велики крены, а длинноходная «баранка» резкие отклонения передает очень плавно, превращая их в паузу.

Все вышеперечисленное отходит на второй план, как только Discovery оказывается в своей стихии, то есть на бездорожье.

Стандартный клиренс 220 мм нажатием кнопки может превратиться в 283 мм, а при экстренной необходимости — во впечатляющие 358 мм. При этом перепад ходов подвесок относительно друг друга достигает 500 мм. С такими параметрами вывесить Discovery в «диагоналку» почти невозможно. Да и вывешивания этого машина не боится — в работе две блокируемые муфты

Характеристики LR Discovery V TD6

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4970х2073х1846
Снаряженная масса, кг	2223
Объем багажника, л	258 (7 мест), 1231 (5 мест)
Клиренс, мм	220–358
Двигатель	
Тип	Турбодизельный, V6
Объем, куб. см	2993
Мощность, л. с. при об/мин	249/3750
Крутящий момент, Нм при об/мин	600/1750
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.
Привод	Полный, с двумя дифференциалами и понижающей передачей
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, сек	8,1
Максимальная скорость, км/ч	209 км/ч
Средний расход топлива, л	7,5





Да, несмотря на еще больший уход в сторону гламура и пафоса, компания Land Rover не решилась на перевод Discovery в стан крупных кроссоверов.

Полный арсенал внедорожных средств предсказуемо радует — упрощена только стартовая версия S. В первую очередь владелец, конечно же, оценит впечатляющую

Абсолютно все, что происходит с системами внедорожника, можно вывести на экран: хода подвесок, угол поворота колес, градус крена, степень блокировок муфт

геометрическую проходимость, параметры которой благодаря пневмоподвеске находятся на уровне

подготовленных для трофи-рейдов внедорожников.

Само собой, перед штурмом препятствий стоит правильно выбрать программу очень эффективной системы Terrain Response 2, которая, собственно, и управляет всем потенциалом, изменяя степень блокировок, отдачу мотора, хват систем активной безопасности и чувствительность акселератора. Понижающая передача и внедорожный «крузиз», когда машина может равномерно ползти по зыбким грунтам, включаются отдельными кнопками.

Каков итог?

Если говорить в целом, то революцию Discovery совершил исключительно в кузовном направлении, представив новый дизайн на новой алюминиевой основе. Во всем остальном машина показала до боли знакомой, словно в ней слегка перекроены на новый лад параметры «старших» Range Rover. И именно в этом, возможно, и кроется секрет успеха нового Discovery: автомобиль выглядит почти как Range Rover, по объему и функционалу интереснее, чем Range Rover, с соответствующим мотором едет стремительнее, чем

Единственная слабость Land Rover Discovery на грязевом бездорожье — асфальтовые и мгновенно забивающиеся шины. Если путешествия по необъятным просторам регулярны в вашей жизни, однозначно советуем менять и размерность дисков, и модель покрышек

Range Rover, а стоит при этом на полтора-два миллиона дешевле.

Если же абстрагироваться от денег, то Discovery остался верен прежде всего духу приключений, которым он заражает, заставляя отправляться в неизведанные края, причем большой семьей или компанией в полном комфорте и с массой мультимедийных возможностей на борту. Прибавив к этому весь сохранившийся внедорожный потенциал, который, пощекотав нервы, оставит многие из преград позади, мы получаем не просто универсальную машину, а целый парк развлечений.



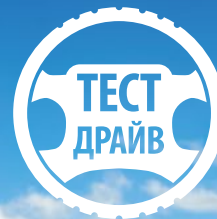
Редакция журнала «Движок» выражает благодарность официальному партнеру рубрики «Тест-драйв» — сети заправок станций «ФАЗТОН».

Оценка LR Discovery TD6

ИНТЕРЬЕР	9,14	
Обзор	10	
Эргономика	9	
Качество материалов	8	Классика лендроверовских интерьеров приобрела семейный простор и функциональность.
Простор	10	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	9	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,8	
Динамика	9	Дизель с автоматом радуют слаженной работой и экономичностью. На высоте проходимость. А вот скоростную змейку лучше оставить «Ягуарам».
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	9	
Внедорожные способности	10	
КОМФОРТ	9	
Акустический	9	Шумоизоляция очень хороша, как и список оснащения. Главное — не увлекаться дисками большого диаметра, которые сводят на нет старания пневмоподвески.
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	10	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,98	



Renault Koleos vs Mitsubishi Outlander Ford Kuga



Илья Огородников

Три характера

Помнится, еще в докризисные годы, когда на рынке сражались соплатформенные Renault Koleos и Nissan X-Trail прошлых поколений, «японец» не оставил своему европейскому «братцу» ни одного шанса. Японское происхождение против крайне специфической внешности «француза» при почти равных ценах — выбор для большинства был очевиден. Нынешний Koleos работы другой команды дизайнеров выкатился на российский рынок белым лебедем, да еще по приемлемым ценам, несмотря на импортную сборку. Что же, посмотрим, как новый флагман Renault будет противостоять сторожилам российского рынка в самом насыщенном сегменте.

Вообще в борьбе с конкурентами в стане кроссоверов у Renault очень хороший опыт. Скинута с олимпа продаж простоватый, но очень талантливый Duster смогла только более городская Creta. Тыл «Дастеру» неплохо прикрывает яркий Kaptur, не растерявший ездовых достоинств платформы ВО. Но, как ни крути, в ценовом сегменте «плюс-минус миллион» выбор все-таки невелик. А вот когда ценник сверкает двухмиллионной отметкой, выбор настолько широк, что глаз небезосновательно косится даже в сторону премиум-брендов.

Но у нас сегодня — самые что ни на есть прямые соперники. Отобрать клиентов у японских бестселлеров RAV4, X-Trail или CX-5 новый Koleos сможет вряд ли — мешает российская предвзятость к французскому автопрому, а вот потеснить второй дивизион

популярности в лице сторожилов Outlander или Kuga вполне способен. Потолкаться локтями «французу» придется и с новейшим Skoda Kodiaq, о котором мы подробно писали в предыдущем номере, так что дадим «чеху» немного передохнуть.

Определенно, главным вау-фактором нового Renault Koleos станет внешность. Свежий и аутентичный образ с экстравагантной и очень стильной оптикой, гармонично выверенный, с толикой модной агрессии, солидный и при этом не грузный — такой должен понравиться большинству.

«Аутлендеру» и «Куге» в этом году стукнуло уже по пять лет. Правда, оба — с обновленным рестайлингом экстерьером: у Mitsubishi он случился весной 2015 года, у Ford — осенью 2016-го. Так что в старики ни тот, ни другой записать не получится, хотя оба давно примелькались на российских дорогах.

Ford Kuga по телосложению — боец: высокий, подтянутый, с подобранными бамперами, широким «лбом» и шестиугольным «щитом» радиаторной решетки. Писаным красавцем такой не назвать, но мужской аудитории определенно по вкусу.

Mitsubishi, с нашей точки зрения, самый заурядный. Дорестайлинговая машина вообще отпугнула покупателей своей безликостью, так что японцам спешно пришлось придумывать кроссоверу новый фейс. Результат определенно порадовал: выштамповки, переливы линий и материалов на кузове, украшательства, хромированные «бивни» и даже плагиатный скандал с АвтоВАЗом, который, правда, уже почти забыт.

Если после того как Renault приглянулся внешне, сесть внутрь, то с большой вероятностью можно говорить о том, что покупка машины — дело решенное. Koleos впитал в себя все новомодные тренды, главный из которых, конечно, большой вертикальный сенсорный экран, как у Tesla или Volvo. Здесь же — цифровая «приборка» с несколькими вариантами оформления, выбор



Renault Koleos

Мультимедиа Renault с акустикой Bose по функциональности и наглядности — что твой планшет. Но не без недостатков: карты навигации хорошо бы обновить и добавить поддержку пробок, круговой парктроник периодически живет своей жизнью, играя секторами на экране, а сопряжение с телефоном порой приводит к зависанию системы. Радует, что основное управление климат-контролем оставлено аналоговым — удобно



Ford Kuga

Системе Sync 3 в «Куге» добротнo подыгрывают динамики Sony. Сама станция — тоже с полным функционалом и планшетным управлением. Навигация визуально похожа на карты СитиГИД и умеет отображать пробки через канал RDS



Mitsubishi Outlander

Мультимедиа Mitsubishi — самая скромная, но самая простая и наглядная в плане интерфейса. Правда, окно склейки камер кругового обзора мелкое и почти бесполезное, а навигации не бывает даже за доплату. Единственный способ получить на экране путеводитель — подключить к системе смартфон





Ford Kuga

Стоимость
протестированного автомобиля

Ford Kuga 1.5 EcoBoost
2 059 000 ₽

цветов подсветки интерьера и благородная темно-коричневая кожа электрофицированных сидений с вентиляцией. К опциональному составу Renault, как и к простору, претензий нет.

Футуристичное и геометрически сложное оформление салона Ford сыграло злую шутку не только с «Фокусом», но и с «Кугой» — передним сиденьем в машине субъективно тесно. Централь-

ная космо-консоль буквально обволакивает по ногам и рукам, как кокпит спортсмена, а не дарит простор и воздушность, как того требует семейная ориентация класса кроссоверов. Грешит Ford и недорогим пластиком оформления отдельных деталей. Впрочем, на эргономике и функциональности это никак не сказывается — в Kuga все под руками.

Самый что ни на есть классический, если не сказать простой, интерьер у Mitsubishi. Тут все наглядно, понятно, просторно и...

скучно. В машине нет ни одной детали, сделанной для радости глаз, а не прагматизма ради. Рестайлинг добавил лакированных деталей, чуть разбавляющих мрак, обшитый кожей козырек «приборки» да пару полезных опций вроде подогрева всего лобового стекла.

Самые удобные передние кресла у Ford Kuga — они радуют развитой боковой поддержкой и фиксированной посадкой. Кресла Mitsubishi и Renault схожи своей нейтральностью и недостатком диапазонов, а сиденью «Колеса»



Все три кроссовера оснащены электроприводом пятой двери. Самый вместительный багажник у нового Koleos — 538 литров. Пространство аккуратно отделано, имеет пару карманов, рычажки для складывания дивана и полноразмерное запасное колесо со встроенным в него сабвуфером



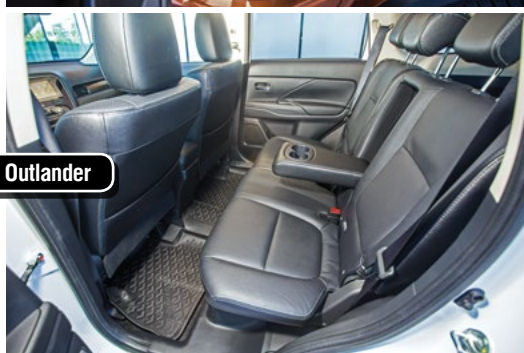
Renault Koleos



Ford Kuga



Mitsubishi Outlander



Самый небольшой «трюм» предсказуемо у Ford — он самый короткий, а потому под пятой дверью — 406 литров. Кроме того, Kuga — единственный кроссовер с «докаткой», вокруг которой есть небольшой органайзер



У Mitsubishi — 477 литров плюс вместительное подполье. Есть карманы, секции по краям и полноразмерная запаска под днищем



не хватает еще и регулировки по высоте передней части.

На втором ряду просторно во всех трех автомобилях, но дополнительные удобства у каждого свои. Ford балует пассажиров стеклянной крышей,

возможностью наклонить спинку дивана, столиками и полноценной розеткой на 230 Вт. В Koleos небо над головой тоже видно, но спинка фиксированная, столиков нет, а вместо круглого «гнезда» — пара зарядных USB-портов. Скромнее

всего на диване Mitsubishi — есть подлокотник да регулировка наклона спинки.

Редкость, когда нам удается собрать на сравнительный тест автомобили с равными техническими возможностями, но в этот раз у всех силы равны, а потому о повадках кроссоверов можно судить с большой долей объективности.

Белой вороной выступает Ford Kuga — он единственный оснащен турбированным мотором и классическим «автоматом». Mitsubishi и Renault располагают бензиновыми «атмосферниками», состыкованными с вариаторами. Вся троица — с полным приводом.

182 лошадиные силы «Форда» хороши. «Куга» легко берет старт, а благодаря турбине очень отзывчив в среднем диапазоне скоростей и оборотов. На подмоге у «автомата» есть спортивный режим, который умело наделяет автомобиль еще более расторопным поведением, хотя почему-то не любит пониженные передачи — в городской толчее «коробка» иногда спотыкается на переключениях вниз, как какой-нибудь «робот».

Mitsubishi с 2,4-литровым 167-сильным двигателем идет почти на равных. Японский кроссовер получился легким, к тому же с чувствительным акселератором, субъективно добавляющим ощущения динамики. Вариатор в диапазоне средних скоростей работает очень споро, лишь немного задумываясь при резких ускорениях.

Несмотря на самый лучший показатель разгона — менее 10 с до 100 км/ч, Renault Koleos с 2,5-литровым агрегатом воспринимается как самый спокойный. Старт уверенный, но очень плавный. Тяга у мотора хоть и ощущаемая, нарастающая вслед за продавливанием педали газа, но размеренная, без пиковых подхватов. Так что темпераментным водителям есть резон обратить внимание на топовую дизельную версию.

По настройкам рулевого управления и подвески Kuga и вовсе однозначный лидер. Четкие реакции, умеренные крены и приятная равномерная насыщенность на руле. Только Ford позволяет безбоязненно гнать без пробоев и уводов по насквозь разбитой грунтовке со скоростью под 100 км/ч.

Информативна и тугая «баранка» Mitsubishi: в поворотах уверенность и прогнозируемость, но слабее ожидаемого тормоза. При избытке скорости в виражах раньше, чем ожидаешь, соскальзывают шины Yokohama. Работа подвески оставляет ощущение легкой недошлифованности: с одной стороны, колдобины разных размеров кроссовер глотает относительно тихо, на крупных с острыми стыками иногда пасует, с другой — в Outlander заметно потряхивает.

Самым неоднозначным оказывается Renault Koleos. В поведении отчетливы корейские, а не фран-

Renault Koleos



Ford Kuga



Mitsubishi Outlander



Самый крупный — Outlander: 4695 мм в длину и 1800 — в ширину. Koleos короче на 23 мм, а Kuga — аж на 171. Зато Ford самый высокий: 1703 мм. При этом по клиренсу впереди снова Mitsubishi: 215 мм против 210 мм у Renault и 200 мм у Ford. Правда, «американец» берет геометрией — у него короче свесы и скругленные бамперы



Характеристики

Mitsubishi Outlander 2.4 CVT

Ford Kuga 1.5 EcoBoost

Renault Koleos 2.5 CVT

Технические характеристики			
Длина х ширина х высота, мм	4695х1800х1680	4524х1838х1703	4672х1843х1673
Снаряженная масса, кг	1505	1682	1607
Объем багажника, л	477	406	538
Клиренс, мм	215	200	210
Двигатель			
Тип	Бензиновый, R4	Турбобензиновый, R4	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	2360	1499	2488
Мощность, л. с. при об/мин	167/6000	182/6000	171/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	222/4100	240/1600	233/4000
Трансмиссия	Вариатор	Автоматическая, 6-ст.	Вариатор
Привод	Полный	Полный	Полный
Ездовые параметры			
Разгон до 100 км/ч, сек	10,2	10,1	9,8
Максимальная скорость, км/ч	198	212	199
Средний расход топлива, л	7,7	7,5	8,3



Renault Koleos

цузские корни. То, что машина явно настроена на размеренность и умиротворенное вождение, понятно почти сразу. «Француз» приятно плывет по дороге, с легкой паузой на отклонение мягкого руля ныряя в повороты. Очень хорош Koleos на небольших и пологих изъездах дороги, которые подвеска и пассажиры вообще не замечают. Но средние и крупные ему не даются. Особенно плохо Renault проходит дуплеты колдобин или когда в яму одновременно попадают оба колеса оси — гарантированный пробой. Duster и Kaptur смотрят на «старшего брата» неодобрительно.

Легкие внедорожные испытания прошли все три кроссовера. На кривых буераках проще всего «Куге» — у него самая короткая база и подтянутые бамперы, несмотря на меньший клиренс, но в грязи водитель идет с опаской: предварительных режимов муфты АТС у Ford нет, а противобуксовочная система небыстро отключается через меню борткомпьютера. Вся надежда на сообразительность электронных помощников.

Mitsubishi и Renault не балуют выверенной геометрией — оба

Оценка	Mitsubishi Outlander 2.4 CVT	Ford Kuga 1.5 EcoBoost	Renault Koleos 2.5 CVT
ИНТЕРЬЕР	7,86	7,57	8,43
Обзор	8	7	9
Эргономика	9	8	8
Качество материалов	7	7	9
Простор	8	7	9
Передние сиденья	7	9	7
Задние сиденья	8	8	8
Багажник	8	7	9
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,4	8,2	7,4
Динамика	8	8	7
Управляемость	8	9	7
Тормоза	7	9	9
Экономичность	7	8	7
Внедорожные способности	7	7	7
КОМФОРТ	8	9,33	8,66
Акустический	8	9	8
Ездовой	9	10	8
Оснащенность опциями	7	9	10
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,75	8,36	8,16

В дорогой версии Renault щеголяет простором и почти премиальным лоском интерьера. Убранство Kuga тесновато, хотя посадка самая удобная. А в эргономичном Outlander можно умереть от тоски.

Ford задает тон — он самый динамичный и азартный. Неплох и Mitsubishi со своими «живыми» отзывами на руль и педали. Самый плавный, но тягловитый — Renault.

На проселке подвеске Ford нет равных. Outlander держит удары, но трясет. А Koleos боится крупных и частых колдобин. Зато по оснащению «француз» нет равных.



Mitsubishi Outlander

порой цепляются «передней губой» и чиркают днищем, благо ровным, без выступающих частей. У обоих можно предварительно заблокировать муфту, а Outlander дополнительно располагает режимом L на вариаторе, позволяющим легче идти в натяг. Снижает способности всех троих чисто асфальтовая резина.

Стоимость
протестированного автомобиля

Mitsubishi Outlander 2.4

1 959 990 ₽





Стоимость
протестированного автомобиля

Renault Koleos 2.5 CVT
2 132 980 ₽

Каков итог?

Если вы прагматик, который спит с калькулятором под подушкой и перепроверяет чеки из продуктового магазина, смело отправляйтесь к Mitsubishi. Outlander — кроссовер, вычисленный по линейке похлеще любого «немца». Ни одного отчетливого промаха ни по одному параметру при полном отсутствии хоть какой-то изюминки. Вернее, изюминки раздадут дилеры, предлагая сегодня очень хорошие скидки.

Ford Kuga — для тех, кто любит «зажечь». Самый интересный для

водителя, но не самый вместительный для пассажиров и багажа. При хорошем оснащении салону не хватает лоска, а при непо-

Самый тихий — Ford: шум от шин неплохо скрывают подкрылки из специального ворса, а турбомотор подает голос только при превышении 4000 оборотов, куда «автомат» стрелку тахометра закидывает нечасто. Вариаторные Mitsubishi и Renault двигателем голоса чуть сильнее, а «француз» на шершавом асфальте еще гудит недорогими корейскими шинами Nexen

хой геометрии — внедорожных режимов.

Ну а что же наш новичок? С Koleos повторилась та же исто-



рия, что и на тесте Skoda Kodiaq. Первая короткая встреча влюбила и вдохновила, а более вдумчивая совместная жизнь на протяжении трех недель выявила нюансы. Главное достоинство Renault — шарм, красота и почти премиальный уют просторного салона. Koleos — машина, которой можно хвастаться и удивлять. А вот ездовые характеристики «француза» на среднестатистическом уровне. Да и импортная корейская сборка на фоне локализованных конкурентов может не дать его покупателям льготных условий покупки.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность официальному партнеру рубрики «Тест-драйв» — сети заправочных станций «ФАЭТОН».

Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании РОЛЬФ Витебский, официальному дилеру Ford и Mitsubishi, за предоставленные автомобили. Адрес автоцентра: Санкт-Петербург, Витебский пр., 17, корп. 6.

www.osram.ru



OSRAM NIGHT BREAKER®

**10
ЛЕТ**

БОЛЬШЕ БЕЗОПАСНОСТИ.
БОЛЬШЕ ВИДИМОСТИ.
БОЛЬШЕ СВЕТА.

Укроти ночь вместе с OSRAM NIGHT BREAKER®
10 лет безопасного вождения



Свет — это OSRAM

OSRAM

редактор рубрики
Роман Зубко

«Газпромнефть — СМ» приступила к выпуску

НОВЫХ ЭКОЛОГИЧНЫХ МАСЕЛ



Компания «Газпромнефть — смазочные материалы» объявила о начале производства специализированного масла-пластификатора Gazpromneft TDAE по собственной запатентованной технологии.

Выпуск нового продукта налажен на Омском заводе смазочных материалов, сообщает пресс-служба компании.

Новое масло предназначено для придания пластичности и гибкости каучукам, шинам, резинотехническим изделиям и соответствует современным международным экологическим требованиям.

По информации производителя, пластификаторы Gazpromneft TDAE успешно прошли регистрацию в ЕС в соответствии с регламентом химической безопасности REACH, а также

лабораторные тесты по 24 параметрам на базе одного из крупнейших международных шинных холдингов.

Помимо шинного компонента, цикл исследований был проведен и для готовых шин, изготовленных с использованием Gazpromneft TDAE. Покрышки спортивного

типа в ходе испытаний на стендах и специальной трассе продемонстрировали полное соответствие требованиям европейских стандартов к готовой продукции.

В проект по модернизации установки для выпуска пластификатора на Омском заводе мощностью

17 тыс. тонн в год «Газпромнефть» инвестировала более 400 млн рублей.

«Газпромнефть» стала первой российской вертикально интегрированной нефтяной компанией, которая начала выпуск экологичных и безопасных пластификаторов европейского уровня. Использование чистого сырья в комплексе с применением прогрессивных технологий обеспечивает этим маслам превосходные эксплуатационные характеристики и делает их безопасными для здоровья человека. Это на 100% отечественный продукт, производящийся на территории России из российских компонентов по российским технологиям», — отметил генеральный директор компании «Газпромнефть — смазочные материалы» Александр Трухан ■



**ВЕДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
АМОРТИЗАТОРОВ И СИСТЕМ ПОДВЕСКИ**



Delphi выпустила новые запчасти для систем управления двигателем

Компания Delphi Product & Service Solutions объявила о расширении линейки оборудования для систем управления двигателем.

Как сообщает пресс-служба компании, с появлением на рынке новой линейки фазорегуляторов, дозаторов воздуха и датчиков температуры выхлопных газов Delphi новейшие OE-технологии впервые представлены на рынке автозапчастей.

Кроме того, в результате выхода на рынок новых деталей фирменная линейка компонентов для систем управления двигателем для Европы расширилась до более чем 2400 позиций, обеспечивающих более 16 тыс. вариантов применения.

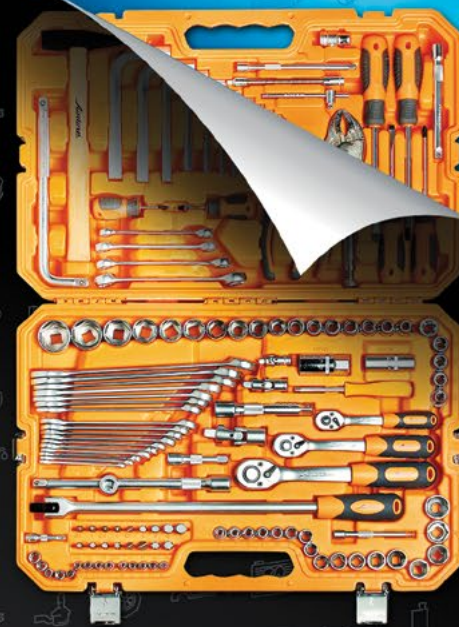
Запатентованный фазорегулятор Delphi включает клапан управления подачей масла, который регулирует расход масла для опережения, запаздывания или удержания положения распределительного вала.

За счет обеспечения постоянного оптимального положения распределительных валов фазорегуляторы Delphi способствуют увеличению

КПД двигателя, улучшают устойчивость его работы на холостом ходу с одновременной передачей большего крутящего момента и мощности. Также благодаря фазорегуляторам улучшается топливная экономичность и снижается уровень выбросов углеводородов. Новая линейка обеспечивает, в частности, покрытие популярных моделей таких марок, как BMW и Renault.

Первая на рынке новая линейка из девяти дозаторов воздуха подходит для применения в системах популярных моделей Citroën и Peugeot. Дозатор воздуха, расположенный между интеркулером и турбиной, действует в качестве поворотной заслонки, регулируя температуру и давление воздуха, поступающего из турбины, непосредственно перед принятием решения о том, должен ли он подаваться в интеркулер или идти в обход него.

Delphi также запустила новую линейку запатентованных датчиков температуры выхлопных газов с платиновым измерительным резистором и закрытым наконечником. Тем самым обеспечивается стабильный выходной сигнал во всем широком диапазоне температур (от -40°C до $+1500^{\circ}\text{C}$), а также чрезвычайно быстрое время реакции — менее 11 м/с до резкого достижения температуры $+300^{\circ}\text{C}$. Новая линейка обеспечивает более 400 вариантов применения, включая системы автомобилей BMW, Fiat, Ford, Mercedes и Volkswagen ■



AIRLINE
НАБОР ИНСТРУМЕНТОВ
УНИВЕРСАЛЬНЫЙ 132 ПРЕДМЕТА

УДОБНЫЙ ИНТЕРНЕТ- МАГАЗИН ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

Карвилль
шоп

WWW.CARVILLESHOP.RU

БЕСПЛАТНЫЙ ЗВОНОК ПО РОССИИ
8-800-700-25-85

Federal-Mogul обновил

механизм Rotocap

Компания Federal-Mogul Powertrain представила на международном автосалоне во Франкфурте новую, более компактную версию механизма вращения клапанов Rotocap.

Подобный механизм впервые станет доступен для двигателей легковых автомобилей с четырьмя клапанами на цилиндр, сообщает пресс-служба компании.

Новый механизм Rotocap, по данным производителя, обеспечивает улучшенный контроль вращения клапана для двигателей, уменьшает износ и повышает надежность клапанного механизма.

Конструкция имеет наружный диаметр от 20 до 25 мм, что, собственно, и позволяет устанавливать Rotocap на клапанные механизмы двигателей.

Rotocap улучшает контроль за вращением клапана и за счет этого компенсирует проблемы, связанные с уменьшением системы смазки клапанов, а также с расширением диапазона крутящего момента двигателя.

«Проектная функциональность механизма Rotocap была проверена на тяжелой технике, двигатели которой порой работают на низких

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



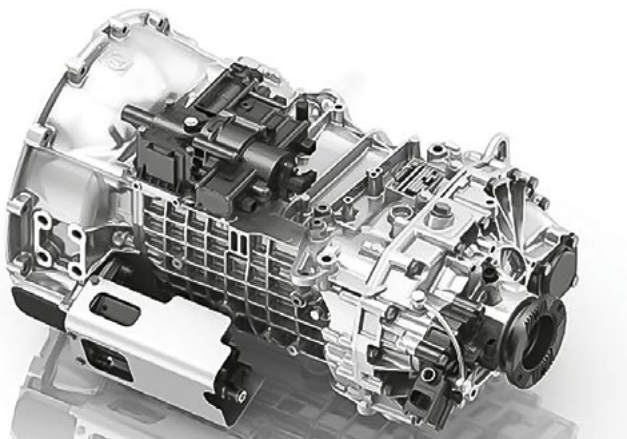
оборотах для обеспечения постоянного вращения клапана», — отметил технический директор Federal-Mogul Powertrain Джан Мария Оливетти ■



ZF запустил производство «коробки» для КамАЗа

Компания ZF приступила к серийному производству автоматизированной коробки передач ZF-EcoTronic mid для российского производителя грузовых автомобилей.

Новая трансмиссия устанавливается на автомобили КамАЗ-65115 с конца августа текущего года. Технической базой для ZF-EcoTronic mid послужила 9-ступенчатая механическая коробка передач ZF-Ecomid.



Подобная концепция — это ответ ZF на возросший во всем мире спрос на современные и оптимизированные трансмиссии в сегменте грузового транспорта.

Разработка и техническая адаптация ZF-EcoTronic mid были проведены в Фридрихсхафене. ZF и КамАЗ продемонстрировали коробку передач на международной

выставке коммерческого транспорта Comtrans 2017.

Для возможности электронного управления коробкой передач изменениям подверглись синхронизаторы, механизмы выключения сцепления и выбора передач. Электронный блок выполнен на той же программной платформе, что и блок управления коробкой передач Trakson — самой современной автоматической коробки передач ZF для тяжелых грузовиков.

Особенностью разработки трансмиссии EcoTronic mid стало последовательное применение инженерами ZF принципа design to market, когда упор делается на уже имеющиеся детали локального производства ■

В России появятся шипованные шины Firestone

Компания «Бриджстоун СНГ» анонсировала выход на российский рынок новых «легковых» зимних шин своего дочернего бренда Firestone.

К зимнему сезону 2017/18 в нашей стране станет доступна шипованная модель Firestone Ice Cruiser 7.

Новинка, как отмечают в пресс-службе «Бриджстоун СНГ», ориентирована на автолюбителей, которые ищут покрышки за умеренную цену, однако «нуждаются в продукте высокого качества».

Разработчики новинки увеличили центральные блоки протектора и сделали их более прочными и устойчивыми к повреждениям.

Особый рисунок протектора, а также шипы нового типа позволили добиться снижения массы

покрышек, а также высоких сцепных свойств и тормозных характеристик как на заснеженных, так и на обледенелых дорогах.

Шины Firestone Ice Cruiser 7 в момент выхода на российский рынок станут доступны в 19 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 13 до 17 дюймов. На следующий сезон компания-производитель планирует расширение размерного ряда ■



Osram показал фары с силиконовыми линзами

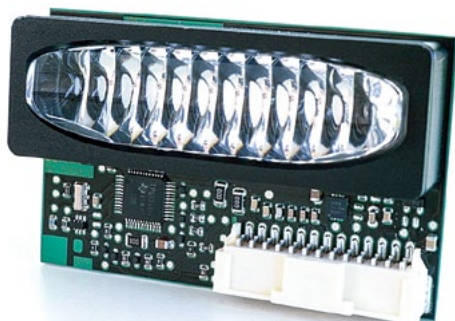
Компания Osram представляет новую разработку Smatrix, которая основана на применении в автомобильных фарах модульных светодиодных источников света с силиконовыми линзами.

Матричные светодиодные фары обеспечивают видимость ночью и при плохих погодных условиях. Интеллектуальное распределение генерируемого светового потока дает точное и эффективное освещение проезжей части перед машиной без ослепления водителей встречных авто. Это достигается в том числе тем, что группа индивидуально управляемых светодиодов объединяется в матрицу с общей оптикой. При этом светодиоды управляются индивидуально —

«пиксель за пикселем», что дает возможность осветить или оставить в темноте отдельные области дороги и обочины.

Стандартные пластиковые линзы, которые использовались для таких систем в последние несколько лет, больше не отвечают в полной мере запросам автопроизводителей — сейчас их нужно располагать как можно ближе к источникам света.

Силиконовые линзы более долговечны и устойчивы к тепловому и световому излучению и могут быть прикреплены непосредственно к светодиодам, что позволяет радикально уменьшить общие габариты фары. Первые модули Smatrix появятся на дорогах этой осенью ■



8018 РУБ.

ОТГРУЗКА НАПРЯМУЮ СО СКЛАДА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ВСЕ АССОРТИМЕНТ В НАЛИЧИИ

ГИБКАЯ СИСТЕМА ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

ОТСРОЧКА ПЛАТЕЖА

ОТГРУЗКА ОТ 1 ШТУКИ

КОНСУЛЬТАЦИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ 24/7

ПОЛНОЕ РЕКЛАМНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ

ДОБРОСОВЕСТНО ИСПОЛНЯЕМ ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

WWW.CARVILLESHP.RU

БЕСПЛАТНЫЙ ЗВОНОК ПО РОССИИ
8-800-700-25-85

TMD
Friction

Компания TMD Friction привезла на MIMS-2017 запчасти всех своих брендов: Textar, Mintex и Don. На выставке была представлена вся продукция, выпускаемая группой компаний.

В частности, под брендом Textar в Москве показали тормозные диски с покрытием серий Pro и Pro+. Диски выпускаются из чугуна с повышенным содержанием углерода — это позволяет им выдерживать повышенные нагрузки и быстрее охлаждаться.

Специальное покрытие защищает диски от коррозии и позволяет не производить их очистку от смазки перед установкой. При приработке дисков и колодок защитное покрытие стирается.

Компания также представила в Москве тормозные колодки Textar с усовершенствованными противозадными пластинами Q+ и колодки с новой маркировкой, которая с этого года выполняется желтым цветом.

Кроме того, TMD Friction показала на MIMS 2017 новый продукт из линейки технических жидкостей Textar — тормозную жидкость DOT 5.1, специально разработанную для применения в современных тормозных системах с ABS, ESP или ASR ■

Luzar



Компания Luzar объявляет о начале сотрудничества с новыми партнерами в сфере сбыта своей продукции.

Соглашения в направлении «запчасти для иномарок» заключены с московской компанией «Смартэк», петербургской «РусьИмпортКомплект» и челябинской «Аванта Премиум».

Новым партнерам будет чем заняться, так как Luzar расширил ассортимент на 119 новых позиций. Среди них 53 модификации радиаторов, 11 водяных насосов, 17 вентиляторов и 22 термостата. До конца 2017 года компания планирует представить еще 102 новых артикула.

Кроме того, Luzar представит продукцию для новых модельных групп. В октябре ассортимент компании пополнит продукция для автомобилей Peugeot/Citroën, в феврале следующего года — для Mercedes-Benz и Volvo, а в апреле 2018-го — для Land Rover.

Экспозиция Gates на MIMS 2017 состояла из нескольких зон. Одна из них была посвящена новому, шестому поколению поликлиновых ремней Micro-V с улучшенными по сравнению с прежним поколением характеристиками. Новые ремни впервые были представлены в России «вживую» ■

Gates показал на выставке стандартные ремни, которые покрывают 90% европейского парка легковых автомобилей, эластичные ремни Micro-V Stretch Fit для автомобилей с приводом без натяжителя, ремни Unique Fit для приводов особой конфигурации, а также ремни Stop & Start для двигателей, в которых применяется одноименная система.

Также компания показала различные комплекты (фирменные комплексные решения) для приводов ГРМ и приводов различных агрегатов. В комплекты входят все необходимые компоненты для комплексного ремонта приводной системы.

Gates представил также линейку продукции для коммерческого транспорта: клиновые и поликлиновые ремни, комплекты и металлические компоненты. Отдельная часть стенда была посвящена компонентам системы охлаждения. Ну а гвоздем программы представители российского офиса Gates назвали ремни G-Force для рекреационной техники (квадроциклов, снегоходов, мотовездеходов и т.д.).

На стенде Gates в рамках московской выставки можно было зарегистрироваться на фирменном техническом портале TechZone и проконсультироваться по техническим вопросам со специалистами компании. Кроме того, компания провела мастер-класс по замене ремня ГРМ ■

Gates



TENNECO



В конце августа в российской столице прошла 21-я международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобилей MIMS Automechanika 2017. О том, что представили в Москве ведущие мировые производители автозапчастей, читайте в нашем обзоре.



Роман Зубко

Роль стенда компании Valeo на MIMS 2017 выполнял грузовик, который был разработан в Голландии специально для участия в выставках и демонстрации продукции бренда, поставляемой на вторичный рынок. Второй этаж полуприцепа машины занимали комнаты переговоров.

Собственно экспозиция располагалась на первом этаже «экспомобиля». Ее изюминкой был макет легкового автомобиля, на котором были представлены все выпускаемые Valeo автозапчасти и компоненты, доступные на aftermarket: фары, тормозные системы, системы зажигания, охлаждения, кондиционирования, безопасности вождения, подрулевые переключатели, системы стеклоочистки, оптика, датчики, замки и т. д.

Из новинок Valeo привезла на MIMS 2017 автолампы, рассчитанные на бортовую электросистему с напряжением 24 В, продажи которых были запущены буквально за месяц до открытия выставки; в линейку входят стандартные лампы, гидростойкие, а также лампы с увеличенным сроком службы.

Среди деталей систем стеклоочистки главная новинка бренда — система HydroConnect, которая за счет трех адаптеров покрывает 96% парка европейских автомобилей. Розничной точке нужно всего 20 артикулов, чтобы закрыть все нужды европейского парка по бескаркасным щеткам.

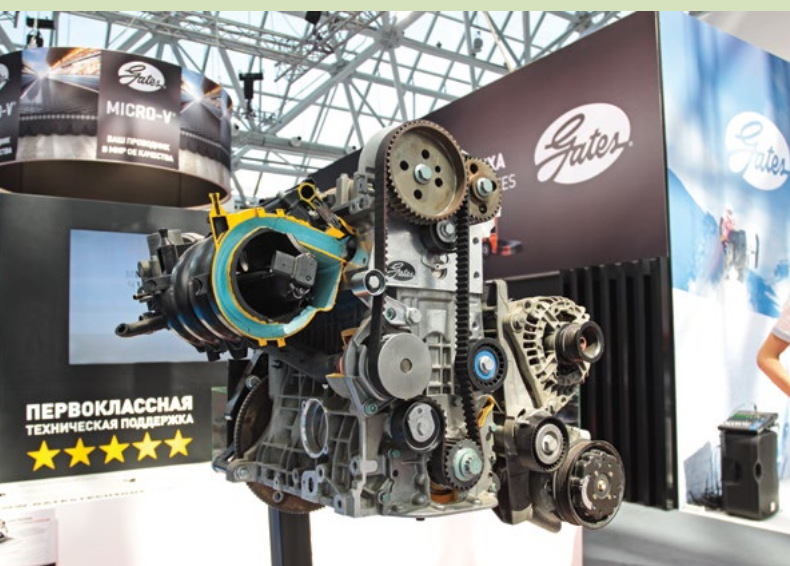
Full Pack DMF — двухмассовый маховик полной комплектации — стал главной новинкой от Valeo Service. Узел представляет собой комплексное решение типа «все в одном», в котором все детали (DMF, комплект сцепления, гидравлические или механические подшипники и болты) собраны в единой конфигурации.

Кроме того, Valeo привезла в Москву стартеры семейства i-StARS, разработанные специально для двигателей с системой Start-Stop и позволяющие быстро и бесшумно запустить мотор после его остановки, например на светофоре ■

Valeo



ZF



Главной новостью от концерна ZF стал запуск в день открытия MIMS 2017 нового портала ZF Aftermarket для Восточной Европы.

Главным преимуществом сайта для клиентов в концерне называют «расположение всех необходимых сведений в консолидированном виде в одном месте». Портал автоматически адаптирует запрошенные страницы, а также интерфейсы программных приложений ZF Aftermarket к размерам экрана используемого устройства. Сайт доступен и на русском языке.

Кроме того, концерн ZF представил в Москве новые монтажные комплекты Lemförder, предлагаемые ZF Services и предназначенные для ремонта рулевого управления и ходовой части. Комплекты можно дополнительно заказать к той или иной детали ходовой части. Они включают крепежные элементы для замены не только основных деталей (например, поперечных рычагов или тяг), но и периферийных.

Немецкий концерн продемонстрировал на MIMS 2017 специальную платформу ZF Aftermarket, объединяющую сетевые ресурсы Openmatics и предлагающую интеллектуальные решения в области сетевых технологий для грузового и пассажирского транспорта, а также логистики ■



ИННОВАЦИИ И КАЧЕСТВО С 1916 ГОДА

MONROE



Bosch

Компания Bosch показала на MIMS 2017 целый ряд разработок в сфере оборудования для СТО.

В частности, на площадке компании был представлен новый бесконтактный стенд для регулировки установки колес FWA 9000. В измерительную систему стенда для каждого из колес входят две стереокамеры, лазерный проектор и системы позиционирования автомобиля. Все измерения происходят без физического контакта с колесом, шиной или кузовом машины.

Bosch также показала в Москве оборудование для проверки состояния протектора шин. В системе используются HD-камеры и метод цветного кодирования. Для запуска проверки состояния всех четырех покрышек достаточно проехать на автомобиле поверх двух измерительных модулей на скорости до 8 км/ч. Система способна распознать также неравномерный износ шин. Существует два варианта монтажа оборудования: на полу при помощи болтов и углубленный вровень с полом.

Еще одной новинкой от Bosch на MIMS Automechanika Moscow стало оборудование для калибровки сенсоров систем помощи водителю.

Входящий в концерн Bosch бренд 33 представил на MIMS 2017 расширенную линейку свечей зажигания, обновленный дизайн упаковки (серия 33 Standard, как и прежде, имеет черную упаковку, 33 Yttrium — синюю), а также комплекты свечей в новой четырехместной картонной упаковке ■

Старт
ВОЛЬТ**Впервые компанией будут предложены новые товарные группы, не имеющие ассортимента для отечественного сегмента автомобилей.**

Новая продукция изначально ориентирована только на «иномарочный» сегмент сбыта. В ноябре-декабре этого года на рынке появятся электромагнитные клапаны регулировки фаз ГРМ, в январе-феврале 2018-го — датчики парктроника для иномарок, а также электрические насосы системы охлаждения.

Для лучшего представления новой продукции СтартВОЛЬТ предлагает новый профессиональный каталог на каждую перспективную товарную группу, а также ежемесячные информационные бюллетени по новой продукции ■

Компания Trialli презентовала товарную стратегию на 2017–2018 годы.

Среди стратегических товарных направлений — ШРУСы, сцепления и амортизаторы. К концу 2017 года ассортимент ШРУСов расширится за счет 200 новых наименований и будет составлять 500 товарных предложений. Новинки предназначены для автомобилей марок Daewoo, Chevrolet, Kia, Hyundai, Ford, Renault, Toyota и VW.

В ходе новой стратегии планируется расширение к концу этого года ассортимента «Сцепление» до 120 предложений и ассортимента «Грузовое сцепление» до 20 предложений.

Также появятся новые популярные комплекты сцеплений с одним маховиком для дизельных Renault Duster и Nissan X-Trail с 2007 года выпуска. Кроме того, планируется расширение товарной группы «Амортизаторы» до 500 наименований. В 2018 году также планируется начало производства амортизаторов для LCV и грузовиков ГАЗ, МАЗ и КамАЗ.

Будет расширен и ассортимент гидравлических муфт выключения сцепления. Появятся муфты для Lada Vesta, Fiat Ducato, Chevrolet Cruze, SsangYong Actyon и «ГАЗон Next». Помимо этого, появится линейка поликлиновых ремней всех типоразмеров. Ассортимент будет насчитывать более тысячи наименований.

Также будет новое товарное направление — «Ступицы». Ассортимент составит более 300 позиций ■

Trialli

В конце августа в российской столице прошла 21-я международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобилей MIMS Automechanika 2017. О том, что представили в Москве ведущие мировые производители автозапчастей, читайте в нашем обзоре.



Роман Зубко

Итальянский производитель деталей тормозных систем представил на MIMS Automechanika 2017 одну из своих новейших разработок — новый композитный тормозной диск, соединенный литьем.

Новая деталь придет на смену композитным дискам, доступным на вторичном рынке для последних моделей Mercedes-Benz (в частности — C-Class), для которых Brembo поставляет также оригинальное оборудование.

Стальной корпус ступичной части нового диска получают в процессе прессования, а затем помещают в литейную форму до введения жидкого чугуна, который отливают при температуре 1400 °C (2552 °F). Далее происходит соединение с тормозной поверхностью — чугун затвердевает вокруг специальных стальных зубьев на ступице.

Новый диск, как рассказал «Движку» директор по маркетингу подразделения Brembo Aftermarket Марко Моретти, отличаются малый вес, «идеальная взаимозаменяемость с оригинальной деталью», высокая производительность. Кроме того, за счет сниженных неподрессоренных масс при использовании диска улучшается управляемость автомобиля.

В рамках выставки компания Brembo объявила также о выходе на вторичный рынок в сентябре новых тормозных дисков для Alfa Romeo Giulia и Jaguar F-Pace. До конца 2017 года компания выпустит целую серию продуктов. В результате станут доступны более 130 новых артикулов для европейского рынка и более 250 артикулов — для мирового

Brembo



Sogefi

Одной из главных новинок от Sogefi Group на MIMS 2017 стал масляный фильтр для нового 4,0-литрового дизельного мотора V8 концерна Volkswagen, который устанавливается, в частности, на Audi Q7, Porsche Panamera и другие премиальные авто. Фильтрующий модуль на этом двигателе стоит внутри масляного картера.

Кроме того, компания продемонстрировала в Москве топливные фильтры, поставляемые немецкому концерну в рамках нового контракта на бензиновые моторы V6 и V8. Фильтры представляют собой картриджи, которые поставляются и меняются вместе с крышкой.

Sogefi Group показала также свою фирменную технологию укладки бумаги в фильтрах под названием «шеvron», в частности на примере фильтра, который поставляется в качестве оригинального оборудования концернам Peugeot-Citroën, BMW Group, Ford Motor.

В сегменте коммерческого транспорта компания представила новый двухуровневый воздушный фильтр для Iveco Daily



Илья Огородников

Известный японский производитель компонентов подвески KYB на московской международной выставке MIMS порадовал в первую очередь любителей внедорожного тюнинга. Компания представила серию стоек, разработанную совместно с фирмой JAOS — одним из самых известных ателье по переделке японских внедорожников. Не был забыт и массовый потребитель: многочисленным российским автолюбителям Hyundai Solaris японский производитель привез комплект альтернативных амортизаторов.

«В этом году мы показываем тюнинговую продукцию, которую привезли совместно с компанией JAOS. Комплект состоит из наших амортизаторов и пружин, которые производит наш партнер. Сейчас компоненты проходят сертификацию, и уже с осени 2017 года мы будем готовы предложить его нашим клиентам», — рассказал руководитель отдела маркетинга представительства KYB Евразия Сергей Бескоровайный.

Рассчитывать на финансовую доступность тюнингового комплекта не стоит: его стоимость — от 100 000 рублей. Собственно, этой линейкой KYB не стремится увеличить продажи, хотя отдельные амортизаторы неплохо продаются на Дальнем

Востоке. Главная цель — показать те технологии, которые компания применяет на рынке послегарантийного обслуживания.

Как пояснили представители KYB, основной спрос на подобные тюнинговые комплекты приходится на автомобили Toyota Land Cruiser разных поколений. Причем их владельцы стремятся улучшить не столько внедорожные характеристики, сколько поведение автомобиля на асфальте.

Вторая громкая новинка — амортизаторы для первого поколения Hyundai Solaris.

Как известно, по подвеске прошлого поколения автомобиля было две отзывные кампании. Так



что компания KYB приняла участие в решении проблемы популярного бюджетника. Основной целью было без кардинальных изменений довести подвеску до оптимального уровня.

«Мы тестировали эти амортизаторы здесь, в России, даже с привлечением автоспортсменов,

которые давали свои рекомендации. Также принципиальное для нас решение — предложить именно японское производство. Поэтому цена на комплекты выше, чем в среднем по рынку, но то качество, которое дает этот продукт, сопоставимо с такой ценой. Эти амортизаторы уже в топе продаж», — комментирует Сергей Бескоровайный.

Что же касается общей ситуации на российском рынке, то KYB показывает положительную динамику. Кроме того, развитие продуктов позволило компании предложить клиентам увеличенную до 80 тыс. км гарантию, но только при установке амортизаторов в фирменном сервисе и «нормальной» эксплуатации.



KYB

Наша точность, Ваше преимущество

КОМФОРТ



РЕКЛАМА

ПРЕВОСХОДСТВО ТЕХНОЛОГИЙ

3 года
гарантии*

или 80 000 км



www.kyb.ru

Амортизаторы от поставщика на конвейеры

*Подробная информация об условиях гарантии на сайте www.kyb.ru



Вадим Аскаров

Замена амортизаторов — в российских условиях процедура довольно регулярная, но очень разноплановая. В зависимости от региона, условий эксплуатации, пробега и многих других факторов износ стоек получается неравномерным даже по сторонам автомобиля. Как понять, что пора менять амортизаторы? Где грань между рекомендованной заменой и необходимой? Можно ли менять амортизаторы по одному? На все эти вопросы нам ответил Дмитрий Ковалев, технический специалист одного из ведущих мировых брендов — компании KYB.

Когда пора на сервис

На бытовом уровне проверить износ амортизаторов можно довольно просто: двигаясь на небольшой скорости (20–30 км/ч) нужно резко ударить по педали тормоза. Неисправные амортизаторы проявят себя существенным клевком передней части автомобиля и/или подбросом кормы. Кроме того, можно проехать по маршруту с различными ухабами. Сделав там несколько маневров и разгонов-торможений, можно определить состояние амортизаторов, наблюдая за раскачкой кузова и уровнем обратной связи. Забегая вперед, скажем, что имеется и инструментальный способ контроля — это стационарный вибростенд. Если все в порядке с шинами и рулевым управлением, то этим способом можно вполне точно оценить состояние подвески.

Несмотря на то что многие автопроизводители заявляют, что стук в подвеске не всегда означает проблему (например, GM постукивания амортизаторов и суппортов не считает гарантийными случаями), по факту стуки все же являются



Правильная замена амортизаторов

Рекомендации дает KYB



ся отклонением от нормы, то есть серьезной причиной обратиться в сервис для вынесения профессионального вердикта.

Когда в ходе самостоятельной проверки появились подозрения, рекомендуем обратиться на СТО и провести комплексную диагностику ходовой части, которая определит исправность конкретных узлов. Причем можно довольно четко определить ту грань, когда амортизаторы требуют немедленной замены или смогут поработать еще какое-то время.

Например, если на корпусе амортизатора видны даже единич-

ные следы стекающей жидкости, оканчивающиеся каплями, то это однозначная рекомендация к замене. А вот если наблюдается равномерное запотевание в верхней части корпуса, то это является стандартным признаком интенсивной эксплуатации. Используемые в амортизаторах KYB мультикромочные сальники имеют функцию самоочистки, и 20–30 граммов жидкости за весь срок службы амортизатора вводятся для очистки поверхности между кромками сальника. При частой и быстрой езде по неровностям масляное заплытие в верх-

ней трети корпуса амортизатора вовсе не является дефектом, а вот видимые потеки уже считаются признаком неисправности.

Менять все вместе или можно по отдельности

Мы не склонны утверждать, что подвеску нужно обязательно менять сразу в сборе вместе с рычагами или пружинами, но некоторые детали требуют особого внимания. Например, такие элементы, как пыльники и отбойники, если они съемные, рекомендуется всегда менять вместе с амортизаторами — они недороги и эффективны с точки зрения превентивной защиты ходовой части.

Скажем, при изношенном отбойнике пружина и амортизатор испытывают нерасчетные ударные нагрузки. Ход увеличивается, потерявший упругость отбойник уже не может скомпенсировать взаимное воздействие деталей подвески, и витки пружины часто соприкасаются друг с другом, что негативно влияет на состояние ходовой части и кузова. Оттягивать с ремонтом не стоит — в наших условиях езда в течение пары-тройки месяцев приводит к необратимым повреждениям дорогостоящих сопутствующих деталей.

Необходимость замены пружин складывается из трех диагностических факторов: проверка высоты пружины под нагрузкой — кузов не должен проседать ниже положенного; осмотр на наличие коррозии — даже поверхностные «жучки» существенно снижают упругие свойства пружины и являются местом будущей поломки; пробег более 100 тыс. км является поводом для замены пружин вместе с амортизаторами в превентивном порядке.

Важная рекомендация — это парная замена амортизаторов и пружин. Поскольку усталостные изменения в подвеске на разных сторонах автомобиля могут быть разными, в критической ситуации автомобиль с амортизаторами/пружинами разной степени новизны может вести себя нестабильно и небезопасно.



Комплексная замена деталей подвески, когда меняются, например, не только вышедшие из строя амортизаторы и защитные комплекты, а, в целях профилактики, и пружины, сайлентблоки и другие «уставшие», но еще рабочие детали, не всегда бывает оправдана, но позволяет существенно продлить срок службы подвески в целом. Всегда помните о существенном взаимном влиянии элементов в ходовой части — один неисправный элемент может потянуть за собой целую систему.

Влияние конструкции и особенности выбора

Эффективность работы подвески зависит от ее конструкции и настройки. Собственно, комплексный инжиниринг — это то, что влияет и на характеристики поведения автомобиля, и на выход из строя его отдельных частей. Классический пример — Hyundai Solaris первого поколения, в котором были неправильно выбраны место и угол установки амортизаторов, в результате чего машина нестабильно вела себя на высокой скорости, что не удалось искоренить до момента смены поколений, когда Solaris II просто получил новую заднюю подвеску от более тяжелой модели Elantra.



Обратный пример — автомобили французского концерна PSA Peugeot Citroën, которые при использовании простых конструктивных решений в подвеске сочетают такие качества, как заводной характер управляемости и по-кошачьи мягкую поступь на неровной дороге.

Баланс между малыми кренами, энергоемкостью и плавностью хода — это то, к чему стремится каждый автопроизводитель. Однако найти этот баланс непросто, и доступен он немногим. Концерн Volkswagen, известный универсальными техническими решениями для всех своих брендов, проектирует ходовую часть так, что

при внешне почти одинаковой подвеске водительские свойства разных автомобилей различаются, — это заслуга ездовых специалистов, знающих толк в тонкой настройке пружин подвески, сайлентблоков, стабилизаторов поперечной устойчивости и, конечно, амортизаторов. Кстати, в KYB работает одна из опытейших команд таких настройщиков, которые создают уверенность в надежности управления для десятков миллионов автомобилей, оснащаемых нашими амортизаторами ежегодно.

С точки зрения политики настройки подвески мы в KYB больше делаем акцент на безопасность на дороге и интересный драйвинг, чем на убаюкивающий комфорт. Хотя, если есть объективная необходимость, то для некоторых автомобилей мы немного смягчаем характеристики демпфирования, опираясь на вердикт своих ездовых специалистов. Иными словами, если KYB не поставляет амортизаторы для автомобиля на конвейер, то мы не копируем штатные амортизаторы, а представляем собственное видение дорожных качеств этого автомобиля (в рамках разумного, разумеется). Нашим клиентам это нравится.

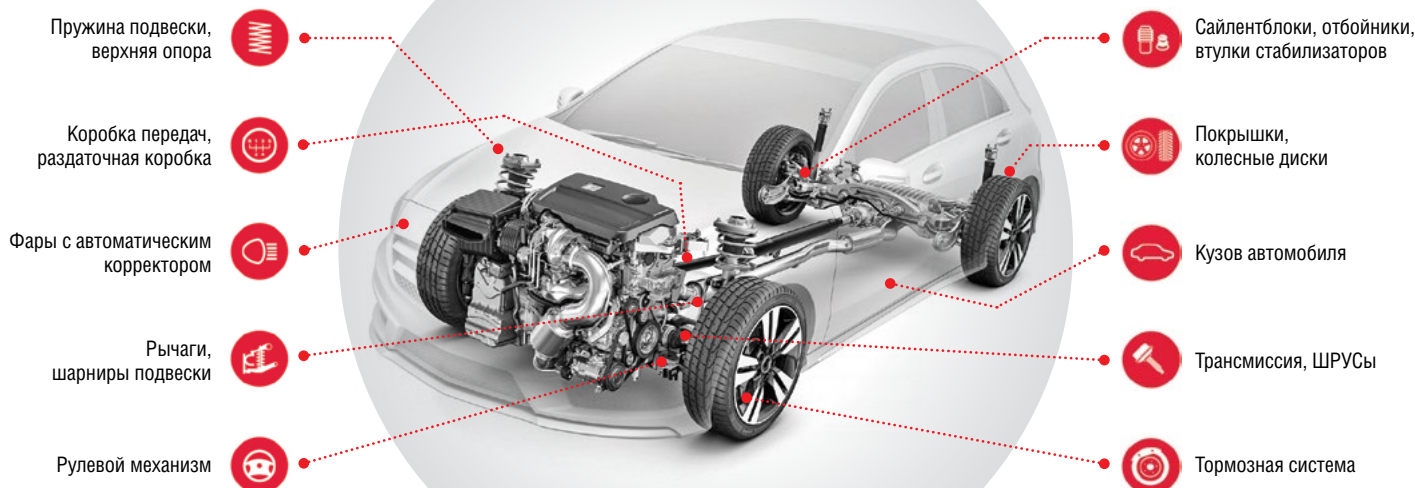
Кроме того, у нас есть спортивное отделение, опыт работы которого помогает нам находить оптимальные настройки подвески для разных режимов движения. Мы производим различные специальные серии амортизаторов, которые подчеркивают определенные качества автомобилей: внедорожные, скоростные, грузовые, имеется даже профессиональная серия для дрифта. Всегда можно выбрать подходящие по настройкам амортизаторы практически для любого автомобиля.

Для обеспечения российских автомобилистов подлинной продукцией KYB и для ее корректной установки в России и странах Таможенного союза действует сеть официальных дилеров — магазины и СТО, работающие по строгим стандартам KYB, — уже сейчас это около 1000 партнеров. При установке четырех амортизаторов на автомобиль на авторизованной СТО клиенту предоставляется гарантия 3 года или 80 000 км пробега — это также наше серьезное конкурентное преимущество.

Контакты официальных дилеров KYB можно найти на интерактивной карте на сайте <http://kyb.ru/> в разделе «Где купить».



Влияние изношенных амортизаторов на другие детали автомобиля



ИННОВАЦИИ И КАЧЕСТВО С 1916 ГОДА

MONROE



Роман Зубко

Детали подвески

Как театр начинается с вешалки, так управляемость автомобиля начинается с качественных деталей подвески. Разобраться в особенностях и тонкостях современных технологий, применяемых при производстве подобных деталей, «Движку» помог глава российского представительства компании CTR Роман Картузов.

Рычаги, по словам эксперта, — один из самых важных элементов подвески, позволяющих автомобилю (наряду с шаровыми опорами) не просто передвигаться, а иметь высокие ходовые качества.

Сегодня — не век балок: сейчас в ходу рычажные подвески. И на рычаги приходится основная нагрузка. Тенденция применения в рычагах различных видов сайлентблоков (от простых из разных

видов резины до полиуретановых, гидравлических, а также так называемых плавающих сайлентблоков и шаровых опор) обусловлена стремлением к тому, чтобы автомобиль хорошо управлялся на высоких скоростях.

Передний сайлентблок делают всегда компактным, кроме того, он

очень «жесткий». Задний сайлентблок (он может располагаться как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости — в зависимости от конструкции подвески) всегда большой и довольно эластичный.

Все дело в том, что расстояние от переднего сайлентблока



«С целью снизить вес наших деталей мы стремимся заменить сталью алюминий, а там, где это возможно, — сталью в сочетании с современными видами пластика. Что касается конвейерного производства, то CTR концентрируется сейчас на выпуске компонентов рулевого управления (в частности, рулевых реек), а также электромоторов высокой точности (и тех, что применяются в системах рулевого управления, и тех, которые используются в системах гибридных автомобилей, например для рекуперации энергии)»

Современные технологии, материалы и инженерные решения

до шаровой опоры должно быть постоянным — если же сделать передний сайлентблок мягким, автомобиль начнет «гулять» на дороге. При ударе за счет сайлентблока происходит сначала уход немного назад, а затем возврат в исходное положение. Это основная причина того, почему многие производители начинают применять плавающие сайлентблоки.

При замене очень важно применять тот тип сайлентблоков, который рекомендован автопроизводителем. И не стоит думать, что, если поставить полиуретановую подвеску, это будет благо для автомобиля: рано или поздно можно будет заметить, что начинает разрушаться кузов или другие детали подвески. По той простой причине, что полиуретан — жесткий, он не так эластичен, как резина (каучук). И часть ударов будет передаваться с элементов подвески на кузов, поскольку энергия не может исчезать бесследно. А изначально энергия удара должна компенсироваться именно за счет сайлентблоков.

При этом на целом ряде рамных внедорожников прошлого (напри-





мер, на Hyundai Galloper или Mitsubishi Pajero, на основе которого был построен Galloper) вообще не было сайлентблоков как таковых — гашение колебаний шло на уровне «подушек» между кузовом и рамой (на указанных автомобилях было 12 таких «подушек»). В подвеске таких автомобилей применялись так называемые шкворни — это фактически игольчатый подшипник с пресс-масленкой. И ударные нагрузки компенсировались как за счет большого размера подобных деталей, так и за счет упомянутых «подушек» между рамой и кузовом. Сегодня данная схема почти не используется.

Для России, где широко применяются дорожные реагенты, особенно важна антикоррозийная защита элементов подвески, так как любая каверна, образовавшаяся на сколе краски, может привести к тому, что в рычаге может развиваться трещина. Кроме того, если конструкция сварная, необ-

ходимо обращать особое внимание на качество сварного шва.

В настоящее время при изготовлении рычагов подвески применяются такие материалы, как сталь, алюминий, а также находят применение и магниевые сплавы.

Новые материалы производители применяют прежде всего для снижения веса изделий. В любом случае при этом происходит незначительное снижение прочности. Однако производители на это идут, поскольку этой прочности, которая есть у алюминиевых и магниевых деталей, достаточно, чтобы среднестатистический автомобиль «отбегал» более 150 тыс. км. При условии, что он не попадет в аварию, а аварией можно назвать и попадание в большую яму на высокой скорости: в этом случае стальной или кованый рычаг может просто погнуться.

Каков итог?

Нужно иметь в виду, что все вышеописанные детали гасят энергию удара при попадании

”

«Компания CTR известна в первую очередь как производитель деталей подвески и рулевого управления для автомобилей азиатских брендов: японских и корейских. На MIMS 2017 мы представили линейку компонентов для европейских и американских машин и подготовили специальный каталог подобных деталей. Каждая витрина на нашем стенде посвящена определенной модели автомобиля: Audi A3, Ford Focus, Opel Corsa D, Volkswagen Polo V — с полным перечнем того, что у нас есть для этих машин»

Преимущества и недостатки различных материалов

СТАЛЬ

За: высокая прочность, низкая цена.

Против: большой вес, средняя коррозионная стойкость.

АЛЮМИНИЙ

За: меньший вес

Против: высокая цена, меньшая прочность (по сравнению со сталью).

МАГНИЙ

За: малый вес, высокая демпфирующая способность, стабильные размеры, возможность переплавки.

Против: слабая коррозионная стойкость, более высокая цена (по сравнению с деталями из алюминия), прочность на уровне алюминия.

таких деталей настолько высока, что применение магниевых сплавов целесообразно лишь на дорогах премиальных или спортивных автомобилях.

Существует три основных варианта формы рычагов: это сварной пространственный рычаг с двумя сайлентблоками и шаровой опорой и два варианта рычагов, которые имеют только одну опору (например, нижний рычаг подвески McPherson, у которой используется еще реактивная тяга).

Есть также четыре основных типа шаровых опор: опора, полностью интегрированная в рычаг (она находится внутри, завальцована и не ремонтпригодна — при необходимости меняется весь узел); вариант два — запрессовка; вариант три — шаровая опора вставлена в пространственный сварной рычаг и заклепана в трех точках крепления (там, где производитель не гарантирует, что болтовое соединение будет нормально нести нагрузку); четвертый вариант — шаровые опоры, которые прикручиваются болтовыми соединениями. Последние имеют ремкомплекты для замены.



в яму или наезде на бордюрный камень: за счет них удар не переходит на кузов. Если же сделать суперпрочное изделие, при аварии водители начнут «падать» еще и на кузовные работы.

Прочность кованых алюминиевых или магниевых рычагов ниже, чем обычных стальных, но цена

”

«В нынешнем году мы заключили контракт с Hyundai-Kia на поставку разнокалиберных болтов самого разного предназначения и инвестировали более 200 млн долларов в строительство завода по их производству. Эти детали будут поставляться, в частности, на российский завод Hyundai-Kia под Санкт-Петербургом»





Илья Шельменкин

Тест ремней ГРМ для Lada Granta

Часть 2

Проверка на ресурс

В прошлой публикации теста ремней ГРМ мы анонсировали, что в ближайшее время опубликуем результаты второй части теста — ресурсных испытаний. Именно ресурс является важнейшей характеристикой ремня ГРМ — сможет ли он доходить до рекомендуемого автопроизводителем пробега для плановой замены. Ведь, как показывает практика, усилие разрыва корда, которое мы проверяли в первой части теста, практически не влияет на ресурс зубчатой части ремня. А повреждение за счет истирания при работе всего лишь одного зуба на ремне, скорее всего, приведет к дорогостоящему капитальному ремонту двигателя.



фото: журнал «Движок»

Как же можно быстро проверить ресурс ремня? Ведь для того, чтобы его оценить, необходимо отъездить хотя бы 40 тыс. км, что занимает в среднем два года. Для этого существуют специальные стенды, один из которых находится в лаборатории ООО «НПО „Талис“». Данный стенд полностью повторяет геометрическое расположение узлов (шкивов и роликов натяжения ремня), которые соприкасаются с приводным ремнем при работе на двигателе, точнее, при создании данного стенда были использованы штатные узлы, которые и устанавливаются на двигатели внутреннего сгорания производства ВАЗ. Стенд является универсальным и предусматривает возможность установки ремней, которые используются как для 8-клапанных, так

превращаем каждый час наработки ремня на стенде в пять часов работы на автомобиле. По методике испытаний ТУ 38.1051912 «Ремни зубчатые для двигателей ВАЗ» ремень должен пройти наработку не менее 100 часов, что превращается в 500 часов наработки при нормальной эксплуатации двигателя. Для полной имитации рабочих условий пространство, в котором работает ремень ГРМ, закрыто кожухом с установленной в нем теплоизоляцией, а рабочая зона подогревается до температуры +90 градусов — этого требования нет ни в ТУ, ни в одной из известных нам методик испытаний, но мы решили усложнить работу для ремня. При торможении электродвигателя превращает



и для 16-клапанных двигателей переднеприводных автомобилей производства АвтоВАЗа. Также путем замены шкивов становится возможным проведение испытаний ремней как с трапецевидной формой зуба, так и с полукруглой.

Ремень приводится в движение зубчатым шкивом, который вращает электродвигатель мощностью 7,5 кВт, — он выполняет роль коленчатого вала, заставляющего все приводные узлы вращаться при помощи ремня ГРМ. Натяжение ремня производится штатным роликом натяжения ремня ГРМ. Роль распределительного вала осуществляет электротормоз, который при торможении создает сопротивление 27,5 Н/м, — это пятикратная перегрузка усилия, которое при штатной работе передает ремень ГРМ в 8-клапанном двигателе. Таким образом, мы

тормоз превращает всю поступающую энергию вращения в тепло — и требует охлаждения, поэтому для электротормоза организована автономная система охлаждения под давлением, которая занимает не меньше места, чем сам стенд.

Результаты испытаний

Ни один из испытанных нами ремней ГРМ не преподнес сюрпризов — все честно отработало положенные 100 часов на стенде. При осмотре после испытаний каждого ремня ГРМ не было обнаружено никаких повреждений, которые могли бы свидетельствовать о скором выходе какого-либо из ремней из строя.

Обобщим результаты испытаний двух частей теста и сделаем краткие выводы по каждому ремню.



По статистике замена роликов натяжения ремня ГРМ происходит чаще, чем замена самого ремня. Поэтому стоит периодически слушать, не появился ли шум от роликов, ведь вышедший из строя ролик испортит ремень ГРМ, каким бы хорошим тот ни был, что может привести к дорогостоящему ремонту двигателя.

Continental CT 1164

Самый прочный корд из всех проверенных нами ремней: при помощи ремня можно поднять груз 2,5 тонны — это вес хорошего внедорожника или не груженной галели. Но при этом сопротивление зуба на срез несколько меньше, чем у остальных (превышает норматив в 1,95 раза), однако и стоимость ремня в розничной продаже ниже, чем у конкурентов.

Gates 5670XS

Самый дорогой ремень, может быть, из-за того, что устанавливается на автозаводе для привода газораспределительного механизма как штатный. Самое меньшее усилие на разрыв корда — 19 500 Н без старения и 20 000 Н после (превышает норматив в 1,43 раза), усилие на срез зуба среднее среди испытываемых.

Trialli GD 790

Несомненным минусом данного ремня является то, что его невозможно купить отдельно, без роликов, которые идут с ним в комплекте от производителя. А вместе с роликами его стоимость возрастает до 1900 рублей. У этого ремня средний результат по усилию разрыва — 19 700 Н без старения и 21 000 Н после, но зато он оказался самым тяговитым из всех: один зуб выдержит усилие смещения до 380 кгс.

Каков итог?

После проведения испытаний было установлено, что ремни ГРМ, используемые для Lada Granta с 8-клапанным двигателем 21116 и его модификаций (ремень с округлым зубом, имеющий 113 зубьев и шириной 17 мм) торговых марок Contitech, Gates и Trialli доживут до следующей плановой замены по рекомендации завода-изготовителя и могут быть рекомендованы к установке на двигатель для привода газораспределительного механизма.





Роман Зубко

Один из крупнейших производителей компонентов, известный в России прежде всего элементами подвески, привез в этом году на выставку MIMS Automechanika много интересных новостей. О том, что представила компания и какие перспективы развития она видит на российском рынке, рассказал Александр Сосновский, технический консультант «Фердинанд Бильштайн Рус».

О новинках

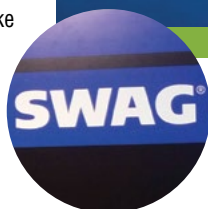
Во-первых, в этом году мы рады представить нашу новую поисковую систему partsfinder — онлайн-каталог, объединяющий все бренды bilstein group: febi, SWAG, Blue Print. Она позволяет осуществлять подбор деталей и по оригинальному номеру, и по марке/модели автомобиля, и по возможному допуску. Кроме того, система является информационным справочником, где можно получить подробную информацию по установке компонентов, а также узнать обо всех конструктивных изменениях, которые происходят в автомобилях со временем.

Во-вторых, в этом году завершаются работы по запуску нашего нового завода. Расположен он в Германии, там же, где находится штаб-квартира bilstein group. Что касается России, то здесь у нас работает представительство.

В-третьих, с 1 апреля в состав bilstein group входит немецкая

bilstein group на MIMS 2017

«Автовладельцы скоро перестанут копаться на форумах и в соцсетях, выбирая запчасти»



компания KM — производитель деталей сцепления, который, хотя и имеет в своем арсенале каталог продукции для легковых авто, в первую очередь ориентирован на парк легких коммерческих автомобилей и грузовиков. Бренд полностью направлен на aftermarket и позиционируется как более выгодная и качественная альтернатива оригинальной продукции.

Ну и, кроме того, в нынешнем году компании febi предстоит ребрендинг, правда, все подробности мы расскажем в конце года.

Если говорить непосредственно о новинках, то это в первую очередь комплекты цепей ГРМ с тритан-покрытием, которые в скором времени будут в наличии у наших дистрибьютеров. Тритан-покрытие уменьшает трение в соединении и



позволяет продлить срок службы цепного привода примерно на 50%. У нас расширился ассортимент по азиатской программе: появились новые комплекты для автомобилей японских и корейских брендов (от Nissan до Suzuki). Кроме того, в нашей линейке теперь есть муфты карданных валов от SGF. По всему этому у нас в ближайшее время намечается большое количество активностей: проведение семинаров и круглых столов, встречи с нашими партнерами и клиентами в России, Белоруссии и Казахстане.

О тенденциях на российском рынке

Наступление «плохих времен», начало нынешнего кризиса стало для нас переходом к росту. Многие автовладельцы ушли от официальных дилеров и оригинальных автозапчастей к независимым сервисам и производителям деталей для aftermarket, и спрос на нашу продукцию в этот период увеличился.

Сейчас, когда авторынок стабилизировался, для нас главное — сохранить этот спрос, не потерять эту тенденцию к росту. На сегодняшний день у нас хорошие перспективы, обширные планы, тем более что новые автомобили пока не продаются в тех же объемах, которые были до кризиса, а значит, покупатели все еще предпочитают подержанные автомобили. Это наш сегмент, наша продуктовая линейка и наш ориентир. Сейчас наша задача — сделать так, чтобы автовладельцы, которые пришли к нам на фоне кризиса и увидели, что качество у нас не хуже тех оригинальных деталей, которые они использовали раньше, и дальше оставались с нами.

В регионах на фоне кризиса весьма четко прослеживалось стремление людей прежде всего выгадать в цене запчастей — покупатели в связи с падением доходов обращали внимание только на цены и больше ни на что. Однако сейчас все приходит в более стабильное состояние, люди начинают обращать внимание и на качество тоже, а также



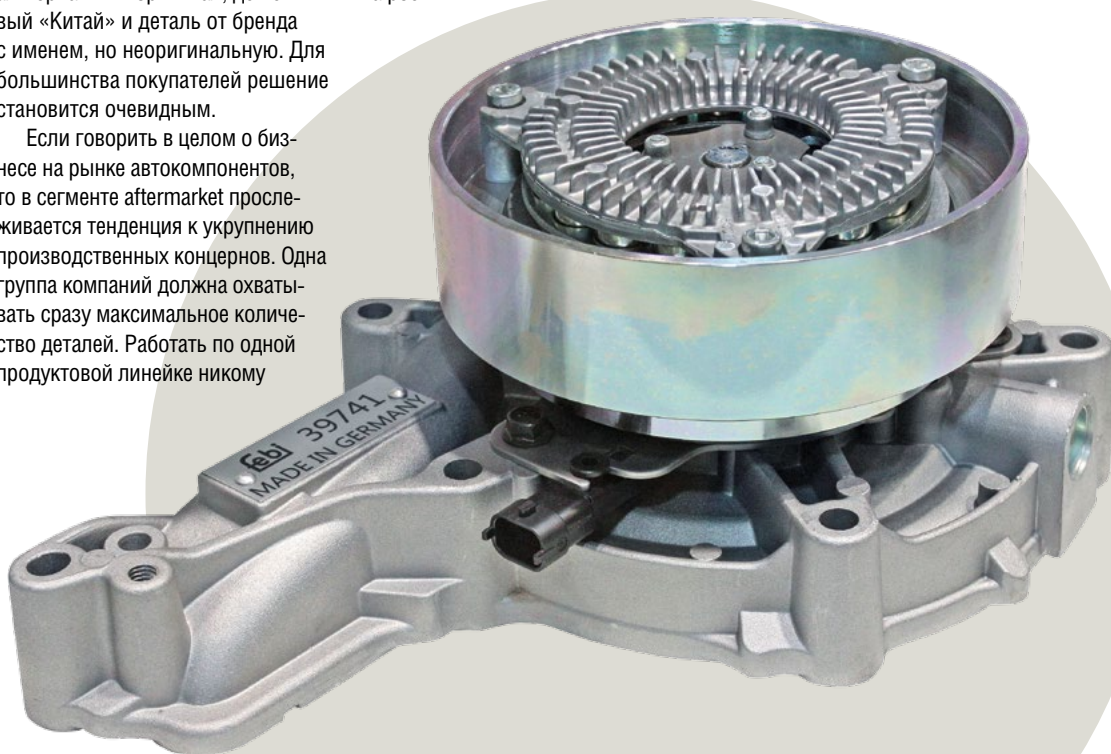
стремятся использовать запчасти проверенных брендов.

То есть массовый покупатель начинает использовать качественный неоригинал. Мы как раз попадаем в ту «золотую середину», когда на СТО предлагают три альтернативы: оригинал, дешевый «Китай» и деталь от бренда с именем, но неоригинальную. Для большинства покупателей решение становится очевидным.

Если говорить в целом о бизнесе на рынке автокомпонентов, то в сегменте aftermarket прослеживается тенденция к укрупнению производственных концернов. Одна группа компаний должна охватывать сразу максимальное количество деталей. Работать по одной продуктовой линейке никому

не выгодно и не интересно. Именно поэтому мы и расширили свои позиции за счет бренда KM. Теперь у нас более 55 тыс. номенклатурных позиций, которые закрывают максимальное число товарных групп. Поэтому мы ориентированы на рост.

Что касается перспектив развития, то Россия определенно движется по пути европейского рынка. Сегодня большинство дистрибьюторов смотрят на СТО как на самых перспективных и платежеспособных клиентов. Это та целевая группа, в которой они все больше и больше заинтересованы. Как, собственно, это происходит в Европе, где розничных магазинов автозапчастей либо не существует, либо их крайне мало: есть производитель, дистрибьютор, СТО — все, цепочка закончилась. И по этому пути идут сегодня многие. Наши конечные потребители в скором времени тоже перестанут копаться на форумах, в соцсетях и других источниках, выбирая подходящую запчасть, разбираться в брендах: у нас в России уже появилась та прослойка автомобилистов, которые готовы просто отдать свою машину на сервис, не интересуясь, что там будут ставить. Они получают отремонтированный автомобиль и гарантию, а нюансы самого процесса их мало волнуют.





Илья Огородников

Неожиданный, интересный и, что немаловажно, прогрессивный ход сделала компания Tenneco на выставке MIMS Automechanika, представив не только свои новинки под брендом, но и концепцию VR-Experience, представляющую собой виртуальный гараж бренда Monroe.

Надев шлем виртуальной реальности HTC Vive и взяв в руки два контроллера, любой желающий мог в полном смысле погрузиться в мир технологических достижений и инновационных разработок марки.

VR-Experience представляет собой полностью воссозданную виртуальную станцию технического обслуживания, где пользователь может взять любой продукт брендов Monroe и Walker и рассмо-



треть его, буквально повернув в руках. В гараже можно познакомиться с амортизаторами и пружинами премиальной инновационной линейки Monroe OE Spectrum, монтажными и защитными комплектами, деталями подвески, а также компонентами выхлопной системы автомобиля. Причем некоторые компоненты посетители увидели в разрезе, а также познакомились

со специально созданными тематическими видеороликами.

«Мы не могли оставаться в стороне, тем более в условиях, когда технологии презентации неуклонно движутся в сторону все большей интерактивности и вовлеченности пользователя, а эмоциональный опыт, получаемый в том числе посред-

ством использования технологии VR, становится так же важен, как и информационная составляющая презентации», — рассказали представители компании.

Что касается упомянутой линейки амортизаторов Monroe OE Spectrum, то с начала 2017 года компания увеличивает количество артикулов сразу на 294 позиции, а по итогам года будет введено 420 новых позиций.

Напомним, линейка амортизаторов Monroe OE Spectrum была впервые представлена компанией Tenneco в сентябре прошлого года. Амортизаторы выполнены по запатентованной технологии Monroe R-TECH®2 Rebound Valving Technology™, которая обеспечивает связь работы амортизаторов в зависимости от дорожного покрытия. Эту технологию дополняет еще одна разработка компании Tenneco — высокоскоростной клапан сжатия (Impact Control Valve). Его применение, в свою очередь, позволяет каждому амортизатору линейки OE Spectrum продемонстрировать низкий уровень шума и вибрации.

«Амортизаторы и пружины Monroe OE Spectrum дают возможность станциям техобслуживания и механикам уйти от компромисса, который заключается в необходимости постоянно выбирать между точностью управления автомобилем и жесткостью подвески», — пояснил Брюс Роннинг, вице-президент и генеральный директор Tenneco Automotive Europe.



КОЛОДКИ



1 ГОД НА РЫНКЕ —
ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ



WWW.CTR.CO.RU

Каталог продукции
WWW.NEOCTR.KR/RU



Александр Коробченко

Volkswagen Passat CC — внешне эксцентричная версия одного из самых практичных и «прозаичных» автомобилей в мире. Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 — это высокоскоростные шины, которые вы получаете вместе с новыми Alfa Romeo Giulia, Porsche Panamera и Chevrolet Camaro в самой мощной версии SS. Стоит ли «обувать» городской автомобиль в шины, которые в пору спорткарам?

На первый взгляд ответ кажется очевидным. «Нет, это лишено смысла! Это как покупать страховой полис для выезжающих за рубеж, если ты „невыездной“ работник оборонной промышленности!» И все же не стоит делать поспешных выводов.

Для начала о том, что за шины мы сейчас рассматриваем в качестве «излишне спортивных для законопослушных горожан». Шины Eagle F1 Asymmetric 3 были представлены в 2016 году — это был не только своего рода ответ Goodyear на представленные ранее Michelin Pilot Super Sport и Continental Sport Contact 6, но и работа над ошибками шин-предшественницы

Asymmetric 2. «Асимметричная двойка» пять лет работала бессменным делегатом Goodyear в сегменте высокоскоростных шин, но все же была далека до идеала. Шину хвалили за комфорт, управляемость на сухом асфальте, динамику разгона и торможения, но в слабости записывали ей излишнюю информативность, избыточную мягкость и, как следствие, недостаточную маневренность автомобиля на мокром покрытии. По крайней мере в сравнении с другими скоростными шинами.

Испанцам понравились

Как уже было сказано, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 действительно были выбраны для первичного комплектования Alfa Romeo Giulia, Porsche Panamera, Chevrolet Camaro SS и даже первого в истории Alfa Romeo кроссовера Stelvio, премьера которого еще только ожидается. Так что мой Passat



Зачем городскому автомобилю спортивные шины?

CC оказался в хорошей компании! Кроме того, Asymmetric 3 стали обладателями титула «Шина года» в Испании, где водители не менее темпераментны, чем в России.

По своим характеристикам Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 — это высокоскоростные шины класса Ultra-High Performance, способные держать в узде особо мощные автомобили на скорости до 300 км/ч. Они выпущены в 41 типоразмере для дисков диаметром от 17 до 20 дюймов. Асимметричный ненаправленный протектор позволяет поддерживать устойчивый контакт с дорожной поверхностью при интенсивных нагрузках, особенно при резких поворотах и перестроениях. Шины обладают хорошей

поперечной устойчивостью и часто встречаются в сегменте спортивных шин, для которых очень важна хорошая управляемость.

Эти универсальные общеизвестные данные прекрасно коррелируют с информацией о шинах, предоставленной производителем. В качестве основных отличий от шин-соперниц по UHP-сегменту Goodyear заявили увеличенный на 31% срок эксплуатации и улучшенные показатели торможения на мокром и сухом асфальте — результаты были подтверждены независимой организацией DEKRA. В списке прочих достоинств шин Eagle F1 Asymmetric 3 названы отзывчивая управляемость и контроль над автомобилем на сухом и мокром покрытии.

Пора проверить их в деле.

Все на месте, но что-то не так

Первое, что я заметил после «переобувки» и неспешной езды по городу, — улучшенную отработку «знаковых» дорожных неровностей. Предыдущие летние и фрикционные зимние шины пропускали больше информации о рельсах, стыках дорожного полотна и краях ям, тогда как Eagle F1 Asymmetric 3 лучше «фильтруют» сведения о дороге под колесами — результат применения усиленного и легкого шинного каркаса.

Меньше и шума, который на неровном и шероховатом асфальте преследовал меня с предыдущими шинами других марок. Если быть точным, Eagle F1 Asymmetric 3 шумят на 67–68 децибел. Для сравнения, это допустимая норма для звукоизоляции офисных помещений в Европе. Уже упомянутая прочная армированная конструкция шин отразилась на остроте реакций и точности управляемости. Жесткий каркас свел на минимум деформацию колеса при маневрах, на что, кстати, жаловались журналисты-испытатели «двойки» на разных континентах, но я не могу распознать ничего подобного в новых Asymmetric 3. Если вдруг вам понадобится

совершить один, а лучше серию резких маневров, вы почувствуете, как преобразилось поведение автомобиля. Он стал устойчивым и резким, реактивным и послушным. А главное, управлять им теперь намного приятнее!

Эффект жвачки

При ускорении на автомагистрали тишина шины может сыграть злую шутку. В процессе привыкания к высокоскоростным покрышкам очень легко не заметить, как вы превышаете скорость, допустимую не только правилами, но и собственными внутренними ограничениями.

Думается, что именно конструктивная жесткость шины стала причиной единственного недостатка колес, выявленного на той же автомагистрали — кольцевой автодороге Санкт-Петербурга. Речь о рыскании в колее. Не исключено, что это временная характеристика шин, которая ослабнет после первых нескольких тысяч километров. Однако пока что и в графу «недостатки» есть что внести. Автомобиль при попадании в колею действительно сильно болтает из стороны в сторону, заставляя шофера крепче держаться за «баранку».

Переходим к самому интересному. Скоростные шины, способные удержать в траектории Rapamer и Samago SS, могут сдвинуть грани разумного для водителя простого «гражданского» автомобиля. Пожалуй, у каждого есть своя, привычная, скорость прохождения 90-градусных поворотов, виражей, развязок, дуг съездов с кольцевой



и других элементов городской дорожной инфраструктуры, рутинно преодолеваемых в пути из дома на работу и обратно.

Если спросить у технарей Goodyear, как они этого добились, те ответят, что помогла технология Grip Booster. Это специальный состав резиновой смеси с использованием природных смол. Смесь заставляет протектор адаптироваться к шероховатостям трассы и «прилипнуть» к нему, как жвачка к подошве. За одним исключением: куски резины от шины при этом не выдираются. Наоборот, маркетологи уверяют, что Eagle F1 Asymmetric 3 прослужат дольше основных своих конкурентов на 11,5 тыс. км, но этот факт я пока что подтвердить не могу.

На «мокрое» дело

В условиях одиночного теста мне очень непросто определить эти шины на должное место в ряду конкурентов, но своими впечатлениями от быстрой езды по мокрому асфальту я поделиться обязан. Тем более что жителю Санкт-Петербурга грех жаловаться на нехватку опыта передвижения под дождем.

Глядя на протектор шин, думаешь, что отведение воды — не самая сильная их сторона из-за не особенно частого ламелирования. Впрочем, не стоит судить по одежке: «уплыть» автомобиль может только в глубокой луже, а на влажном и ровном асфальте скорость схода с траектории находится далеко за пределами разумного. Серия провокаций с постоянным увеличением скорости входа в 90- и 130-градусные повороты к сносу или заносу не привела — автомобиль упрямо держал траекторию и быстро подчинялся указаниям руля. Наконец здравый смысл возобладал, и я решил прекратить испытания, поскольку любящим жизнь водителям не свойственно развивать в поворотах ту скорость, до которой дошел я в поисках грани срыва.

За способность Eagle F1 Asymmetric 3 эффективно и своевременно замедлять автомобиль отвечает Active Braking. Технология активного торможения помогла увеличить пятно контакта при торможении, существенно сократив тормозной путь.

И на скорость и качество замедления у меня нет нареканий; есть подозрение, что неоригинальные тормозные колодки, установленные на моем автомобиле, имеют куда меньший потенциал, чем «Асимметрик-3». Седан моментально замедляется в упражнении «засмотрелся» (полная остановка с 20 км/ч), имитирующем езду во дворе, когда под колеса прыгает домашнее животное или зазевавшийся пешеход. Очень эффективно происходит торможение и со 110 до 30 км/ч (типичная ситуация, когда поток на КАД упирается в пробку).

Каков итог?

Теперь, пожалуй, вернемся к вынесенному в заголовок вопросу. Да, я уверен, что «гражданскому» автомобилю определенно не навредят скоростные шины. Более того, аргументов против их установки я не нашел, а для себя расставил аргументы «за» по степени важности следующим образом.

1. **Безопасность.** Здравомыслящему человеку не придет в голову ездить в городе с той скоростью, с которой не могут справиться эти шины. К тому же высокий потенциал сцепных свойств уберет в случае ошибки управления или непредвиденной дорожной ситуации.

2. **Удовольствие.** Испытывать позитивные эмоции от активного управления автомобилем, к тому же без выхода за рамки скоростного режима, вполне возможно!

3. **Разумная цена.** Цена Eagle F1 Asymmetric 3 (6300 рублей за колесо 235/45 R17) ниже, чем на большинство других высокоскоростных шин, и на тысячу рублей выше, чем на покрышки более низкого скоростного сегмента.

4. **Практичность.** В отличие от спортивных машин, за эксплуатацию спортивной резины совсем не приходится расплачиваться собственным комфортом. Скорее наоборот: это стало их неожиданным преимуществом.



Airline показал

новые инструменты



Компания Airline представила посетителям выставки MIMS 2017 новые наборы инструментов.

В модельном ряду продукции бренда появилось три универсальных набора инструментов в пластиковых кейсах различной наполняемости.

Также на выставке компания Airline представила новые наборы шести-гранников, пассатижи-длинногубцы, клещи-бокоре́зы, шлицевые, крестовые и усиленные отвертки.

Кроме того, зрители MIMS увидели новые ключи: комбинированные, рожковые, накидные с изгибом, комбинированные трещоточные, разрезные, шарнирные, накидные Toxh и шарнирные комбинированные. Были представлены ножи и лезвия различной длины, удлинители, переходники рукоятки и наборы головок. Также на стенде Airline можно было найти домкраты, компрессоры и новые виды автомобильных чехлов и ароматизаторов ■

Sho-Me предлагает реплики биксеноновых линз

Бренд Sho-Me начинает продажи в России биксеноновых линз H3R и H4R для замены популярных линз Hella 3 и Hella 4.

Комплект биксеноновых линз Sho-Me H4R и Sho-Me H3R идеально подходит для замены старых линз на автомобилях с немецкой оптикой.

Новые линзы Sho-Me — это переключение «ближний — дальний», направленный пучок света, четкая светотеневая граница.

Особенности биксеноновых линз Sho-Me H3R/H4R:

- материалы: линза — стекло, корпус — алюминий + сталь;
- оптика шестого поколения;
- установка на четыре точки крепления;
- прозрачные линзы;
- высокая яркость, четкая граница;
- небольшой размер;
- тип используемых ламп: D1S/D2S/D3S/D4S ■

Prology представляет новые магнитные держатели

Компания Prology начинает продажи линейки новых автомобильных универсальных магнитных держателей.

Новые держатели могут устанавливаться как на решетки дефлекторов вентиляции или переднюю

панель, так и на лобовое стекло автомобиля. Изделия выполнены из высококачественного пластика. Эргономичный дизайн и компактные размеры держателей позволяют использовать их в любой модели автомобиля.

Устройство крепится к держателю с помощью неодимового магнита. Изделия способны удерживать мобильное устройство весом до полутора килограммов. Допускаются повороты закрепленного в держателе устройства на любой угол. Не искажают сигнал GPS и GSM ■



Inspector представляет SCAT Se

Бренд Inspector объявил о расширении линейки сигнатурных комбоустройств.

В ближайшее время на рынке появится устройство Inspector SCAT Se. Новинка является усовершенствованием модели Inspector SCAT со встроенной картографией.

Картография — привязка устройства к электронной карте местности — позволяет правильно определить местонахождение транспортного средства на трассе или в черте населенного пункта для автоматического выбора режима



чувствительности радарной части и порога скорости в соответствии с ограничением скорости на данном участке.

Inspector SCAT Se оснащен процессором Ambarella A12 A35, кото-

рый предназначен для достижения наилучших результатов видеосъемки в формате Super HD.

Основные достоинства процессоров Ambarella серии A12 A35: улучшенное качество съемки в усло-

редактор рубрики
Роман Зубко



виях недостаточной освещенности, улучшенная функция HDR, более высокая тактовая частота, но в то же время пониженное энергопотребление.

Модель сделана в Корее. В продажу Inspector SCAT Se поступит в начале осени ■

Textar представляет смазочный материал для тормозов

Компания TMD Friction пополнила ассортимент марки Textar новым смазочным материалом Hydra Tec.

Продукт предназначен для улучшения эксплуатационных параметров подвижных частей гидравлических тормозов и передаточных механизмов. Textar Hydra Tec подходит для смазывания рабочих поверхностей тормозных цилиндров и поршней, а также уплотнительных элементов.

После применения этого лубриканта поршень свободно перемещается через уплотнительные кольца, а направляющие штифты пальцы

легче проходят сквозь посадочные отверстия. Смазка обладает водоотталкивающими свойствами, что обеспечивает защиту поверхности скольжения и других металлических компонентов тормозной системы от коррозии.

Важно, что в составе Hydra Tec отсутствуют минеральные масла — это позволяет использовать смазку в непосредственном контакте с уплотнительными элементами из этиленпропиленового каучука.

Hydra Tec выпускается в тубах объемом 180 мл. Специалисты TMD Friction советуют наносить смазку на поверхность тонким и равномерным слоем. Кроме того, категорически не рекомендуется применять вместо Hydra Tec смазки на основе минеральных масел: их ингредиенты могут вызывать разбухание уплотнительных элементов, что отрицательно сказывается на работе тормозного суппорта ■



Lexand представил новый автонавигатор

«Лаборатория информационных технологий Лександ» объявила о начале приема заказов на новый автомобильный навигатор CD5 HD с активным магнитным держателем Click&Drive.

Как сообщает пресс-служба компании, устройство представляет собой классический автомобильный GPS-навигатор современного дизайна с большим HD-экраном и быстросъемным магнитным держателем.

Новый CD5 HD оснащен цветным сенсорным дисплеем с диагональю 5 дюймов и разрешением 800x480. При габаритах 135x85x10 мм устройство весит 150 г, емкость встроенного аккумулятора — 950 мАч.

Изюминка новой модели — быстросъемный магнитный держатель

Click&Drive. Последний, во-первых, позволяет быстро и надежно устанавливать и снимать навигатор, во-вторых — имеет разъем для подключения электропитания: устройство, в свою очередь, «питается» именно через держатель. В основе CD5 HD — процессор MStar MSB2531 с тактовой частотой 800 МГц. Устройство имеет оперативную память объемом 128 Мб, объем постоянной памяти — 4 Гб. Память можно также расширить за счет карт MicroSD емкостью до 32 Гб.

Навигатор работает на базе операционной системы Windows CE 6.0, устройство комплектуется расширенной версией навигационной программы «Навител Навигатор» на карты девяти стран: Россия, Белоруссия, Казахстан, Украина, Финляндия, Швеция, Норвегия, Дания, Исландия. Официальная цена GPS-навигатора Lexand CD5 HD Click&Drive в указанной комплектации — 5999 рублей ■



ИНТЕРАВТО 2017

Что представили производители автогаджетов

Cansonic

Тайваньский бренд снова возвращается на российский рынок. Компания стала известна прежде всего благодаря регистраторам с двумя поворотными объективами. Собственно, с их обновленными версиями она и приехала на выставку. Фирменный форм-фактор остался тот же, а вот начинка изменилась полностью: в устройствах новые матрицы, процессоры и линзы, что гарантирует новый уровень качества картинки, функциональности и скорости работы.

Устройств получилось две пары: Z1 Dual и Z1 Dual GPS, а также регистраторы Z1 Zoom и Z1 Zoom GPS, где один из объективов длиннофокусный, способный снимать номера автомобилей на расстоянии до 50 метров. Цены на новинки начинаются с 11 900 рублей.



Artway

Компания Artway порадовала широчайшей модельной гаммой и новинками с запредельным функционалом. Фактически производитель предлагает полноценные планшетные Android-компьютеры в подходящем для автомобилей формате.

Первым из них стал ArtWay MD-910 — комбоустройство 11 в 1 (!), устанавливаемое на центральную консоль в качестве штатного экрана. Прибор имеет 7-дюймовый сенсорный дисплей, Android в качестве операционной системы, Яндекс.Навигатор или любой другой, который можно скачать. В устройство встроен видеорегистратор со второй выносной камерой, Bluetooth и Android-компьютер, FM-транسمиттер. Есть также слот для сим-карт, чтобы выходить в интернет. Цена — 11 000 рублей.

Чуть меньшим функционалом обладает смарт-зеркало AV-730. Здесь формат уже 7 в 1, включая и навигатор, и регистратор. Основой также служит «операционка» Android. Стоимость — 7000 рублей.

Еще одной новинкой стала экшн-камера, которую можно использовать и как видеорегистратор. Модель AC-905 снимает в разрешении 4 К с частотой 25 кадров в секунду. Аккумулятор позволяет снимать автономно до 2 часов видео. Есть небольшой экран и Wi-Fi-модуль. Как экшн-камера устройство оснащено аквабоксом и всеми необходимыми креплениями. Цена — 6500 рублей.



GNet

Решения для коммерческого транспорта представила корейская компания GNet. Наиболее интересная модель — топовый 4-канальный видеорегистратор с GPS GT-700. Фронтальная камера пишет в разрешении Full HD, боковые — в HD, задняя — в D1. Угол обзора каждой — 140 градусов. Дисплей сенсорный, позволяющий выводить одновременно все изображения в разном формате. Само собой, все внешние камеры пыле- и влагозащищенные, а каждая выносная имеет достаточную длину кабелей. Объем встроенной памяти — 256 Гб. Также есть возможность расширения до 2 Тб. Устройство позиционируется для использования на грузовиках. Стоимость полного комплекта — 47 700 рублей.

Для рядовых автомобилистов GNet представил линейку двухкамерных регистраторов Gi-500, Gi-700 и GF-500. Отличаются устройства качеством записи задней камеры и наличием системы ADAS, помогающей водителю (контроль нахождения в полосе, контроль сближения и контроль ускорения впереди идущей машины). Все регистраторы оснащены GPS, Wi-Fi, картой памяти и сенсорным дисплеем. Более дорогие модели имеют инфракрасную подсветку. Стоимость приборов: 16 900, 19 900 и 27 900 рублей.

Самая недорогая модель в гамме стоит 12 900 рублей и предлагает минимально достаточный набор функций: Wi-Fi, GPS, карту памяти на 16 Гб.



Специализированная выставка «Интеравто», проходящая в Москве, в первую очередь привлекает внимание людей, интересующихся сервисным оборудованием. Однако немалую часть выставки традиционно занимают производители всевозможных автоаксессуаров и гаджетов. Представляем вашему вниманию обзор новинок от ведущих компаний.



Илья Огородников



TrendVision

Также хорошо известный в России бренд представил видеорегистратор Split. Это регистратор скрытого размещения, с выносной камерой. Он имеет матрицу Sony, поддерживает Wi-Fi и битрейт до 18 Мбит в секунду. Устройство уже стало популярным в дилерских автоцентрах, поскольку никак не мешает обзору и не требует постоянного снятия/установки. Еще одна новинка — комбозеркало с выносным радар-детектором. Кроме того, в линейке появится регистратор со съемным светосильным объективом и матрицей Sony.

Компания TrendVision сообщила и о развитии радар-детекторов, но пока исключительно рупорных, поскольку дальность детектирования у них заметно лучше. Для начала бренд назначил демпинговые цены: топовый радар обойдется в 5500 рублей.

Intego

Известная в России компания Intego представила новую линейку радар-детекторов. Первый из них — микрополосковый Champion с патч-антенной и простым матричным дисплеем. Детектор обладает хорошей информационной базой и собственным уникальным интерфейсом. Как отмечают представители компании, несмотря на то что устройство на рынке только около месяца, оно уже показало хорошие результаты. При невысокой цене (4900 рублей) гаджет успел зарекомендовать себя как качественное изделие. В скором времени компания выпустит чуть более продвинутую версию с LED-дисплеем.

Второй детектор — Top Gun. Более функциональная модель с информативным ЖК-дисплеем, позволяющим наглядно отображать массу информации. Например, устройство умеет заранее показывать радары, которые «стреляют в спину», или сразу оба радара, если они установлены последовательно. Ложные срабатывания отображаются только визуально, без звука. А если водитель совсем не хочет тревожить пассажиров (например, спящих детей) пикажем, то к гаджету можно подключить наушники. Стоимость устройства — 5450 рублей.



Axper

Российский бренд, выступающий под крылом TrendVision, но в более бюджетной ценовой категории. Низкой стоимости удалось достичь благодаря использованию публичных пресс-форм и схема-техники, а также открытого софта. Однако для российских условий компания специально проверяет и дорабатывает гаджеты, в частности внедряет более морозостойкие компоненты.

На вершине линейки — комбоустройства Axper Combo Prizm и Combo Prizm Pro с процессором Ambrella стоимостью 7000 и 8000 рублей соответственно, которые пользуются спросом у корпоративных клиентов.

Видеорегистратор Ring в металлическом корпусе стоит 3000 рублей. Красная полоса говорит о качестве линзы, как у профессиональных объективов Canon. Гаджет имеет два варианта крепления, в том числе на скотч 3М.

Двухкамерный регистратор Dual позиционируется для использования на коммерческом транспорте, где вторая камера «смотрит» в салон. Устройство имеет возможность установки сим-карты и позволяет наблюдать со смартфона, что происходит в машине. Вся история пишется на сервер. Кроме того, есть инфракрасная подсветка, которая позволяет качественно писать и ночью. Новинка появится в продаже в октябре 2017 года по цене около 15 000 рублей.

Кроме того, компания Axper предлагает производство своих устройств под любым брендом, например для корпоративных клиентов или в качестве сувенирной продукции.





Илья Огородников

В выставке MIMS Automechanika принимают участие не только производители автокомпонентов и сервисного оборудования, но и компании, занимающиеся автомобильными аксессуарами. Одни из самых известных представителей этой отрасли — немецкие бренды alca и Heyner, входящие в одну группу. Узнаем о новинках и планах на будущее непосредственно у руководителя компании.

Скрывать, что последние два года работы на российском рынке были нелегкими, Том Хайнер не стал. Однако благодаря мобильности компании и гибкости производства удалось не только удержать спрос, но и добиться роста прибыли.

Главным фактором стало введение новой линейки продукции — Economy Line. Особенно хорошо стали продаваться щетки стеклоочистителей. Если раньше в экономичной линейке было два вида щеток, то сейчас уже четыре.

Благодаря оптимизации производства и применению новых материалов по отдельным видам продукции удалось достичь снижения цен до 30%, не потеряв в качестве. Кроме того, оба немецких бренда предложили новую, более удобную и, что важно, многоразовую упаковку. Также производитель продолжает активно вкладывать в развитие мобильных технологий.

Основные силы alca и Heyner продолжают сосредотачивать именно на продуктах Economy Line как наиболее востребованных. Также в приоритетах компании работа с новыми клиентами на всех уровнях.

Heyner и alca на MIMS 2017

На MIMS 2017 бренды Heyner и alca лично представил глава компании Том Хайнер

”

«Самые важные действия мы уже предприняли. Так что сейчас будем активно развивать то, что уже имеем. Хотим больше работать с крупными сетями распространения и СТО. Люди сейчас ищут не столько дешевый продукт, сколько оптимальный по цене и качеству. Heyner и alca — как раз такой выбор», — прокомментировал ситуацию г-н Хайнер.



Новинки alca и Heyner на MIMS 2017

1. Держатели для телефона. Новые держатели сделаны массивными и отличающимися по размеру. Нескользкая поверхность позволяет цепко держаться за панель, а благодаря высоким бортикам их можно использовать и для хранения всякой мелочевки.

2. Противоугонный блокиратор на руль. Несмотря на развитие цифровых технологий, механические блокираторы до сих пор пользуются спросом. На машинах премиум-класса вы их увидите вряд ли, но в эконом-сегменте они относительно популярны. Автовладельцы ставят их, как правило, с блокиратором на рычаг коробки передач. Система имеет три ключа.

3. Ножной двойной насос. Тоже популярная вещь, несмотря на большое количество компрессоров. Автовладельцы берут его для подкачки не только колес, но и для надувных матрасов, мячей, спасательных кругов и камер велосипедов.

4. Аккумуляторные клеммы. Спросом подобные вещи пользуются по нескольким причинам: во-первых, на «возрастных» авто штатные клеммы порой просто сгнивают, во-вторых, на иномарках они часто бывают тонкие, под евростандарт, ну и в-третьих, клеммы защищены специальным покрытием, заметно продлевающим срок службы.

5. Для сервиса представлен и новый гидравлический подкатной домкрат Heyner на 2,5 тонны серии Professional. Высота подъема — 100–460 мм.



Germany

HEYNER ORIGINAL QUALITÄT



HYBRID

Graphit

**Wischerblatt
500mm-20"**

Hybrid-Technologie
kombiniert
die Aerodynamik der
Flachbalkenwischer
und den perfekten
Kontakt mit der
Windschutzscheibe
der traditionellen
Technologie.

Korrosions-
beständig.



Преимущество двух технологий

Гибридная технология объединяет аэродинамический дизайн бескаркасных щёток и идеальный контакт с лобовым стеклом классической технологии щёток стеклоочистителей

Немецкий стандарт качества.

www.heynermobil.de



И ШТУРМАН, И СВИДЕТЕЛЬ

Garmin
DriveAssist
51 RUS LMT

комбоустройство

ТЕСТ



Станислав Мартинкевич

Скрывать нечего, сегодня смартфоны, планшеты, да и штатные навигационные системы автомобилей зачастую работают быстрее и качественнее выносных навигаторов. В такой ситуации производителям последних приходится выкручиваться, добавляя к своим устройствам новые современные функции и возможности. Попробуем выяснить, как с этим справился один из лидеров рынка навигаторов, решивший добавить к своему прибору видеорегиистратор и еще множество весьма интересных функций.

Засилье автоматических камер видеофиксации серьезно подхлестнуло спрос на радар-детекторы, а из-за вынужденной любви россиян к видеорегиистраторам на рынок вышло множество

различных комбоустройств. Однако гибрида навигатора и видеорегиистратора пока остается для российского потребителя чем-то непривычным.

Нет, Garmin не создал что-то эксклюзивное. На нашем рынке представлены три-четыре известных компании с подобными устройствами и еще пять-шесть китайских производителей, о которых большинство автолюбителей ничего не слышало, а их продукты можно заказать только прямым из Поднебесной. Но будем откровенны: качество устройств даже известных брендов

подвергается, как минимум, сомнению.

Чаще всего такие продукты выводятся на рынок с маркетинговой целью, чтобы просто присутствовать в этой нише, что и отражено в стоимости, которая ниже даже чем на средние видеорегиистраторы. Garmin же, забегая вперед, предлагает гибрида по вполне весомой цене, но и набор функций, и качество исполнения оставляют конкурентов далеко позади.

С точки зрения навигации устройство не претерпело серьезных изменений. Так же в отсут-

ствие интернета можно спокойно использовать систему RDS, которая, хоть и с небольшим запаздыванием, но вполне сносно читает трафик. Через фирменное приложение Smartphone Link, с помощью смартфона, пробки можно отслеживать в режиме реального времени (подробно о навигаторе Garmin DriveSmart 51 RUS LMT читайте в № 55 за август 2017 года). Разве что благодаря камере и функции Garmin Real Vision не придется искать финальную точку путешествия. При приближении к пункту назначения на дисплее навигатора появится изображение с камеры, где нужное место будет отмечено яркой стрелкой. Гораздо интереснее оценить, как новинка справляется с функцией видеорегиистратора.

Видео записывается в разрешении Full HD 1080, 30 кадров в секунду. Номера читаются на расстоянии до трех метров, размытия по краям практически отсутствуют, угол обзора достаточный и позволяет зафиксировать необходимые события, происходящие по периметру съемки. Ночная съемка чувствительно реагирует на засвет, не всегда позволяя считывать номера в условиях освещенности дороги исключительно фарами машин.

Видео выводится на сенсорный 5-дюймовый дисплей с функци-





ей pinch-to-zoom. На экран выведены и все необходимые кнопки. Вы можете остановить запись или отметить, чтобы данный фрагмент зафиксировался в памяти и не стирался. Кстати, у Garmin есть встроенный акселерометр, который в случае столкновения автоматически сохранит запись в папке с защитой от стирания.

Неоспоримое преимущество совместной работы навигатора и видеорегистратора — запись видео с привязкой к координатам автомобиля. Это функция будет весьма удобна, скажем, в спорах с представителями ГИБДД, которые, что греха таить, могут остановить автолюбителя и заверять его, что где-то километра три назад он выехал на полосу встречного движения через двойную сплошную и теперь ему грозит лишение прав или оплата штрафа «на месте». В таких случаях регистратор может подтвердить вашу невиновность. Также регистратор с навигатором поможет оформить европротокол. У страховой будет гораздо меньше вопросов, если приложить к протоколу запись ДТП с четким указанием координат аварии.

Благодаря GPS устройство также знает, когда стоит сбросить скорость. Объему базы стационарных камер автоматической видеофиксации может позавидовать львиная доля радар-детекторов и комбоустройств.

Отдельно стоит упомянуть о возможности повернуть объектив на пару градусов вправо или влево. Это очень удобно для тех, кто вешает регистратор в углу салона. Устройство не мешает обзору, но при этом будет снимать видео прямо перед автомобилем.

Однако главное достоинство — куча дополнительных функций, которыми обладает Garmin DriveAssist 51 RUS LMT. При движении в пробке вы можете спокойно отвлечься от дороги во время остановки. Как только

автомобиль впереди вас начнет ехать, устройство оповестит вас о необходимости начать движение.

Камера также используется и различными системами пассивной безопасности. Так, функция предупреждения о возможном столкновении сообщит о том, что автомобиль приблизился на опасное расстояние к впереди идущей машине. Опцию можно отрегулировать под обстоятельства на дороге, выбрав



чувствительность, на которой система начнет сигнализировать о потенциальном столкновении. Также Garmin предупредит о выезде за границы полосы движения или смещении на встречную полосу с помощью системы Lane Departure Warning.

Ну и конечно, куда же без возможностей использования видеорегистратора в развлекательных целях. Интересная опция, которую оценят пользователи YouTube и соцсетей, — Travelapse. С по-

мощью нее и бесплатного приложения VIRB можно собрать в один видеоролик всю поездку и отобразить через смартфон съемку в ускоренном режиме. Таким образом, за полминуты можно рассказать обо всех местах, где удалось побывать. Функция захватывает видеокadres с заданным интервалом. Например, один видеокادر на каждый километр или милю. Устройство автоматически устанавливает интервал расстояний в зависимости от длины маршрута и места, доступного на карте памяти.

Каков итог?

Цена Garmin DriveAssist 51 RUS LMT — 20530 рублей. За эти деньги вы получаете устройство от лидера рынка навигационных систем с именем и статусом, с регулярным обновлением карт и возможностью узнавать о пробках бесплатно без использования интернета.

Кроме того, на лобовом стекле есть и видеорегистратор, который снимает на уровне популярных моделей и обладает рядом весьма привлекательных дополнительных функций. К примеру, та же система контроля съезда с полосы во многих автомобилях предлагается только в топовых комплектациях, за которые приходится хорошо доплачивать. Ну а развлекательные приложения вполне способны отчасти заменить даже экшн-камеру.

Правда, есть и за что упрекнуть DriveAssist 51 RUS LMT. В частности, качество ночной съемки находится на уровне устройств бюджетной группы. Да и все-таки, несмотря на богатый функционал и именитый бренд, стоит понимать, что цена устройства находится выше уровня массовых продаж.



Garmin DriveAssist 51
RUS LMT

20530 ₽



Великая степь — Волга

2017



Дмитрий АФОНИН

Чемпионат и Кубок России по ралли-рейдам возобновились после паузы, вызванной проведением «Шелкового пути». В Саратовской области с 25 по 27 августа прошел ралли-рейд «Великая степь — Волга», по итогам которого обострилась интрига в сражении за победу в чемпионате России.

По сравнению с предыдущим этапом чемпионата России в Волгограде состав участников гонки в Саратове оказался более представительным. В автомобильном зачете соревновались более 30 экипажей, а еще почти полтора десятка человек стартовало в мотозачете в рамках второго этапа чемпионата России по кросс-кантри ралли и пятого этапа Кубка МФР.

Маршрут ралли-рейда «Великая степь — Волга» до этого еще не использовался в других соревнованиях. А значит, местное бездорожье было одинаково незнакомым для всех участников.

Организаторы проложили трассу на обоих берегах Волги, главным образом по степным дорогам и в меньшей степени по лесным. Она получилась скоростной и в чем-то подобной классическому ралли. Для штурманов в таких условиях главным было четко считывать расстояние и реагировать на изменяющееся направление движения. Одной из главных проблем для экипажей оказалась езда по трассе в пыли от других участников ралли-рейда.

Торжественные старт и финиш гонки прошли в центре Саратова, а ее соревновательная дистанция была проложена в нескольких районах области. Гонщикам предстояло проехать всего три спец-



случае пришлось бы задействовать много полицейских постов, а участники проезжали бы через несколько населенных пунктов.

Хорошавцев обостряет борьбу за титул

В зачете чемпионата России победу в гонке одержал экипаж пилота Виктора Хорошавцева и штурмана Антона Николаева на BMW X3. Гонщики ASPEC motorsport лидировали после первого дня соревнований и сохранили преимущество во второй день.

На преодоление всей дистанции им понадобилось 4 часа 37 минут и 52 секунды. Своими основными соперниками они видели братьев Новиковых из Suprotec Racing. Благодаря победе в Саратове перед заключительным этапом чемпионата России Хорошавцев в личном зачете опередил Андрея Новикова.

«У нас с Новиковыми перед последним этапом получился паритет, это уже неплохо, — сказал журналистам после финиша Хорошавцев. — Конечно, в роли „догоняющего“ быть всегда тяжело: этот груз давит. Но я открою самый большой секрет ралли-рейд: чем реже ты убираешь ногу с педали газа, тем быстрее финишируешь. Да, иногда тяжело, иногда хочется создать себе комфортные условия, чтобы проехать спокойно, а ты поезжай жестко — и тогда, глядишь, сможешь выигрывать. Но сегодня было трудно следовать этому правилу, ведь скорость приходилось сбрасывать из-за интересной и сложной логистики, иначе нужные повороты штурману найти было непросто».

Неожиданная интрига

участка. Первый из них — очень короткий, причем его старт был дан вблизи Энгельса, неподалеку от того места, где приземлился по окончании своего исторического полета в космос Юрий Гагарин. Затем участники проехали два полноценных спецучастка, общая протяженность которых составила свыше 500 км.

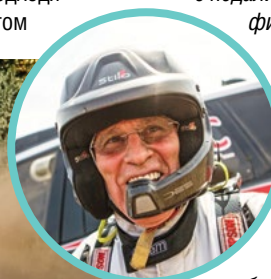
За несколько дней до начала соревнований организаторы вынужденно отказались от одного

из ранее запланированных отрезков дистанции. На нем экипажи должны были проехать через броды реки Хопер. Но уровень воды в ней, поднявшийся на метр-полтора весной и в начале лета, до сих пор не снизился, как это обычно бывает, что сделало маршрут практически непроходимым.

Вариант с пересечением реки по одному из мостов в этом районе также оказался неподходящим, поскольку в этом



Виктор Хорошавцев





Андрей Новиков



его, рискуя, по полю. Ехали рядом с трассой, не в легенде. Так как других шансов его обогнать не было».

«Экипаж Андрея Новикова догнал нас на участке с ограничением скорости, штурман мне сказал, что „максималка“ 30 км/ч, а на деле

оказалось 50, — сказал в свою очередь журналистам после финиша Фролов. — И когда мы очнулись, тогда их только первый раз услышали. Потом я понял, что мы едем медленно, прибавил, мы от них оторвались».

Рудской — обладатель Кубка России

По итогам ралли-рейда в Саратовской области обладатель Кубка России определился досрочно. Экипаж Рудского и Загороднюка выиграл гонку «Великая степь — Волга» в зачете Кубка страны, опередив в нем на 13 минут и 12 секунд Фролова и Шапошникова. Третье место заняли Иван Шихотаров и Алексей Беркут из Konturterm Racing на Toyota Hilux.

Этот результат позволил Рудскому завоевать титул обладателя Кубка России досрочно. Послед-

няя гонка уже не повлияет на его лидирующую позицию.

В зачете Т2 в гонке победили Алексей Титов и Андрей Русов на Ford F-150 Raptor. Константин Иванов и Александр Горьков на Toyota LG200 уступили им более восьми минут, опередив в борьбе за второе место Артема Варенцова и Романа Елагина. Титов лидирует и в чемпионате России в Т2.

Экипаж Александра Кострукова и Евгения Павлова на автомобиле «ГАЗель Next» выиграл гонку в классе «Рейд» — как в чемпионате, так и в Кубке России. Теперь Коструков лидирует в обоих соревнованиях и в общем зачете сезона.

В Т3 Игорь Хмельницкий и Дмитрий Кожухов на Yamaha YXZ 1000 R тоже одержали победы в гонке — одновременно в чемпионате и Кубке России.

В национальном зачете в Кубке страны лучший результат на ралли-рейде показал экипаж Михаила Алтухова и Бориса Боровкова на УАЗ.

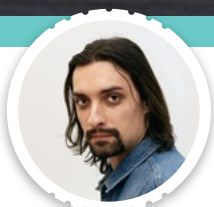
В мотозачете в классе «450» победу в гонке «Великая степь — Волга» в чемпионате и Кубке России по кросс-кантри ралли одержал Михаил Лапшин. Второе и третье места заняли соответственно Иван Ли и Андрей Горожанкин. В Кубке МФР в классе Ореп первое место занял Владислав Ковальский. Единственный квадроциклист Владимир Макеев также успешно добрался до финиша гонки. В традиционной серии победу одержал Антон Легасов, а в классе скутеров — Андрей Королев.

Заключительный этап чемпионата России состоится в Астраханской области и Республике Калмыкия во второй половине сентября.





Упорная борьба во всех классах и подиум Григория Бурлуцкого



Роман Зубко

19 и 20 августа на подмосковном автодроме Moscow Raceway состоялся шестой этап Российской серии кольцевых гонок. «Кузовные» автомобили в этот раз делили асфальт с участниками северо-европейского чемпионата NEZ SMP Formula 4. Пилоты всех категорий вели упорную борьбу как в первых рядах, так и в глубине пелотона.

Класс «Туринг» подарил захватывающее сражение в суббютней гонке между обладателем поула Виталием Дудиным и его «соседом» по первому ряду Алексеем Дудукало. Алексей лучше сориентировался на старте и к первому повороту обеспечил себе лидерство.

Однако в итоге на первом месте заезд завершил Виталий Дудин, сумевший создать заметный отрыв от финишировавшего вторым Владимира Шешенина. Замкнул призовую тройку Николай Карамышев, опередивший Алексея Дудукало.

Воскресный заезд со стартом с места и реверсивной решеткой начался с прорыва с четвертой позиции Дмитрия Брагина, вышедше-



го вперед уже в первом повороте. Пилот СТК «ТАИФ Моторспорт» сумел удержать лидерство до финиша, несмотря на атаки Алексея Дудукало и выезд автомобиля безопасности после аварии и вылета Кирилла Ладыгина на втором круге.

Дмитрий Брагин финишировал с комфортным преимуществом в две секунды, укрепив лидерство в чемпионате. Компанию на по-

диуме ему составили Алексей Дудукало и Владимир Шешенин.

В классе «Супер-продакшн» в субботу быстрее всех оказался Максим Чернев на Subaru BRZ. Вторым завершил заезд Артем Кабаков, третьим — партнер Максима Чернева по команде Ефим Гантмахер. Вторая гонка «Супер-продакшна» московского уикенда СМП РСКГ сложилась для заводской команды Lada Sport



Moscow
Raceway принял
шестой этап
РСКГ

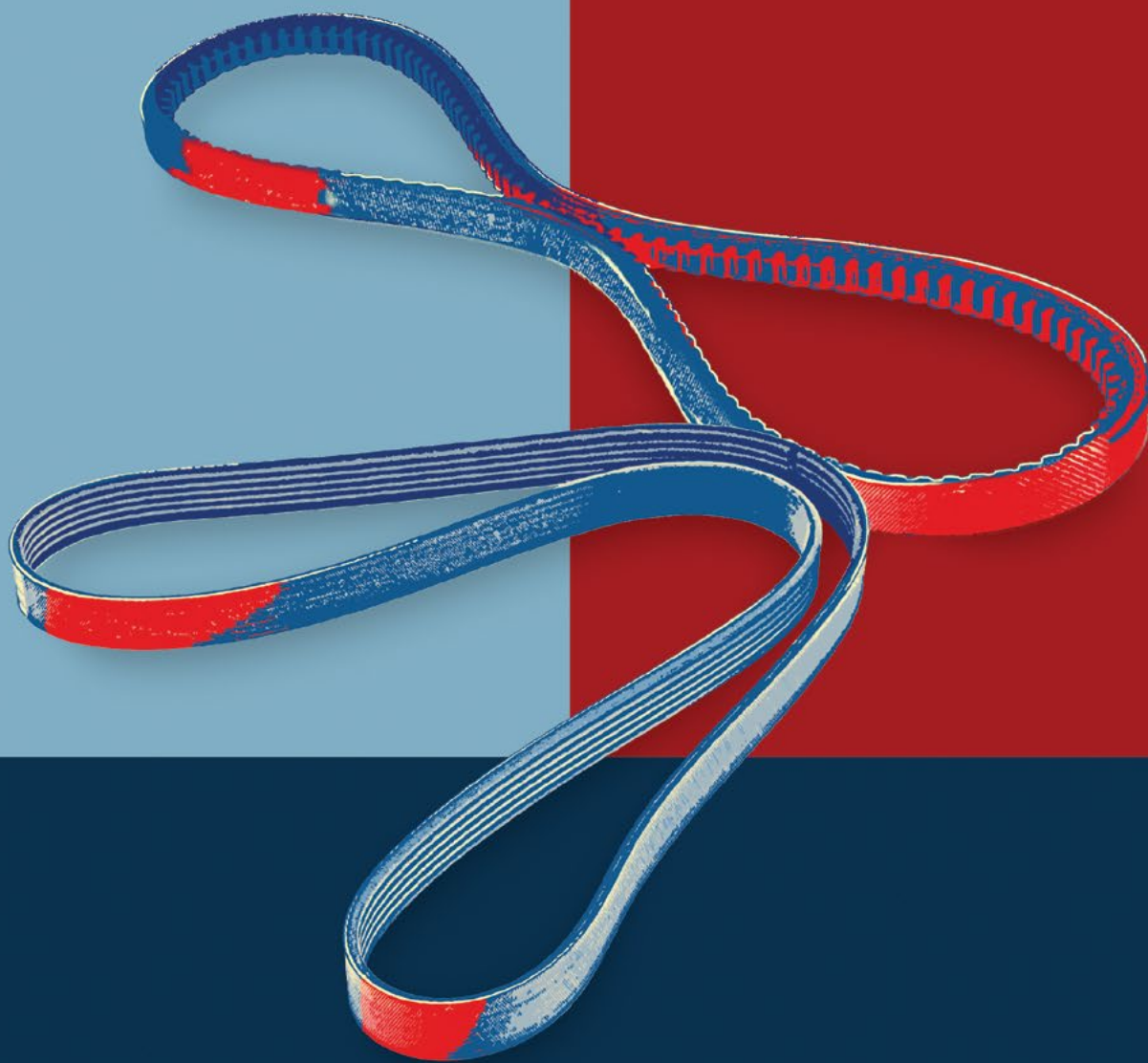
Rosneft куда успешнее: Владислав Незванкин, стартовав со второй позиции, сумел сохранить ее, а сход после 12 круга лидера заезда Михаила Грачева позволил ему финишировать первым, хотя и с минимальным отрывом от Subaru BRZ Ефима Гантмахера.

В классе «Туринг-лайт», несмотря на его относительную малочисленность, также развернулась борьба. Если стартовавший вторым Ильдар Рахматуллин провел в субботу достаточно спокойную гонку, обойдя в самом начале Гри-

гория Бурлуцкого (Carville Racing) и пролидировав до финиша, то его соперникам пришлось побороться за места на подиуме.

Однако в воскресенье Григорий Бурлуцкий отыгрался за суббютнее поражение, прорвавшись к победе с четвертого места. В начале гонки лидерство захватил Алексей Басов, однако его ждало наказание в виде проезда по пит-лейн, отбросившее его в конец пелотона.

На некоторое время заезд возглавил Владимир Черевань на VW Polo, но вскоре уступил Григорию Бурлуцкому. Под финишный флаг пилот Carville Racing приехал с «хвостом» в лице Дениса Булатова, отставшего от победителя менее чем на полсекунды. Третью ступень подиума занял Андрей Масленников, уехавший с Moscow Raceway лидером общего зачета.



YES WE HAVE

Более 1.000 наименований поликлиновых ремней • 96% покрытие автомобильного парка
• Ремни для азиатских, американских и европейских автомобилей

www.japanpartsgroup.com



30.000 артикулов • 140 товарных линеек

JAPANPARTS GROUP

Japanparts *ashika* *JapKo*

Гоночный потенциал вашего автомобиля



Система трансмиссии TRIALLI успешно проходит испытания на автомобилях спортивной гоночной команды Carville Racing

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ**



100% контроль качества

Марка TRIALLI славится ответственным подходом к качеству, но мы не стоим на месте. Мы создали многоуровневую систему контроля качества, которая исключает брак полностью.



Прецизионная обработка

Такие запчасти проходят дополнительную высокоточную финишную обработку. Деталь идеально соответствует требуемым параметрам.



Индукционная закалка

Эта технология (в отличие от традиционного метода закалки) позволяет обеспечить металлу значительно большую твердость — 58–60 HRC



Антикоррозионное покрытие

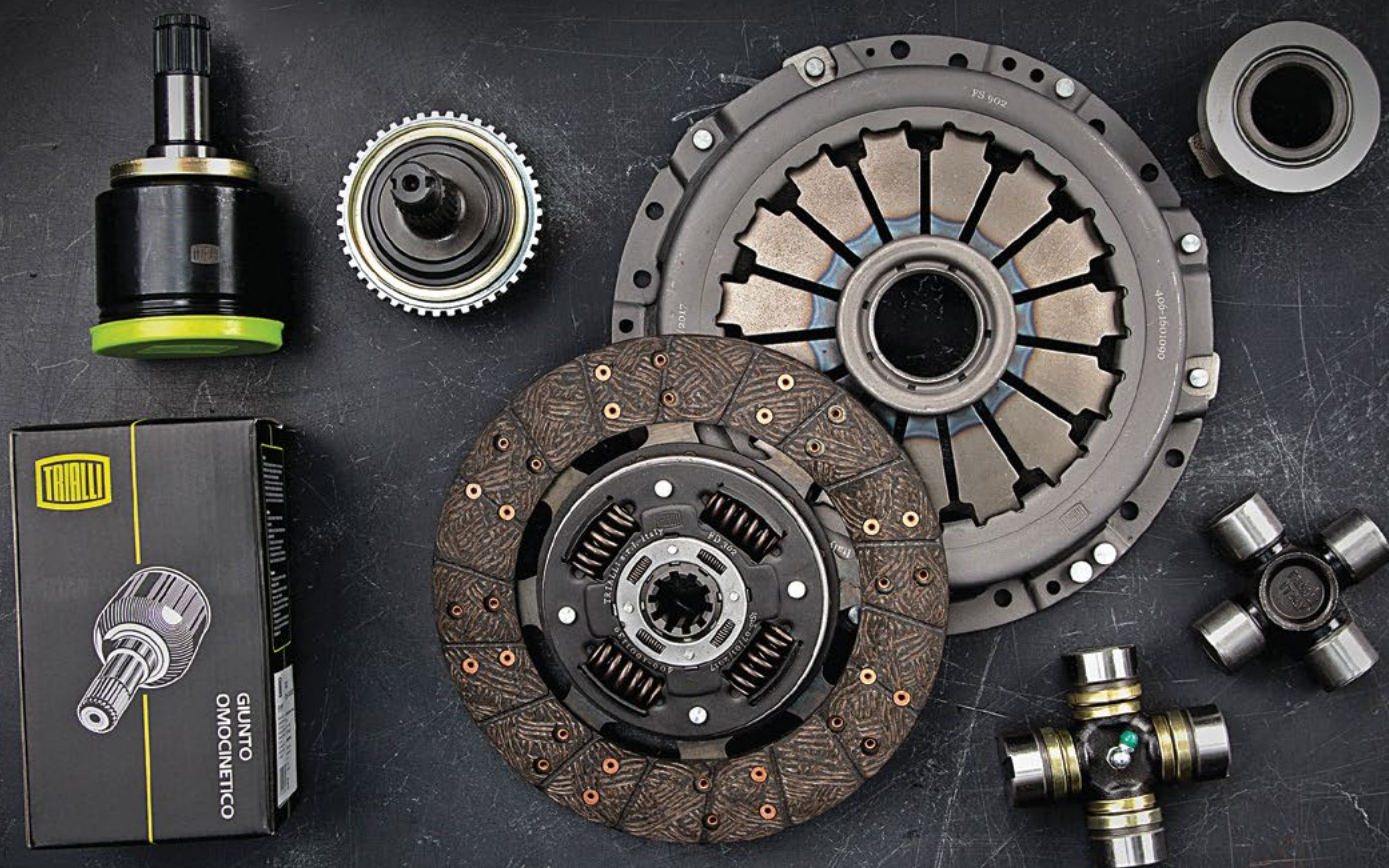


Большой запас по мощности передаваемого момента

Мы рассчитали все возможные пиковые нагрузки и... И добавили еще прочности. Только так получается действительно надежная деталь.



Продуманная комплектация



Гарантийный срок эксплуатации 60 000 км

WWW.TRIALLI.RU