



4 680 295 066 439 1

Октябрь 2017 • #57

# Движок

про автомобили в деталях

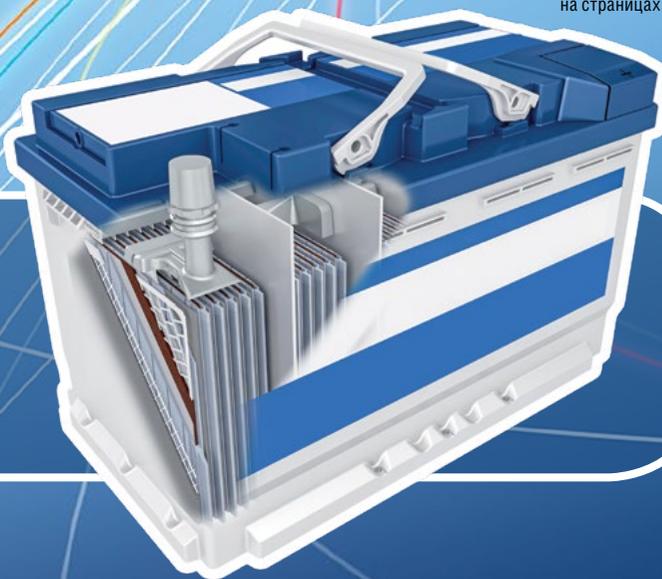
# IAA

**Франкфурт 2017  
своими глазами:  
автомобили  
и компоненты**

Смотрите статьи  
на страницах **18  
36**

Смотрите статьи  
на страницах **40  
44**

Аккумуляторы  
на MIMS 2017,  
и не только



FUTURE NOW

**58**  
РСКГ-2017. Итоги сезона



**8**  
«ЕвроАвто», Exist.ru,  
Епех, «Сигма Партс»  
и «Карвильшоп»

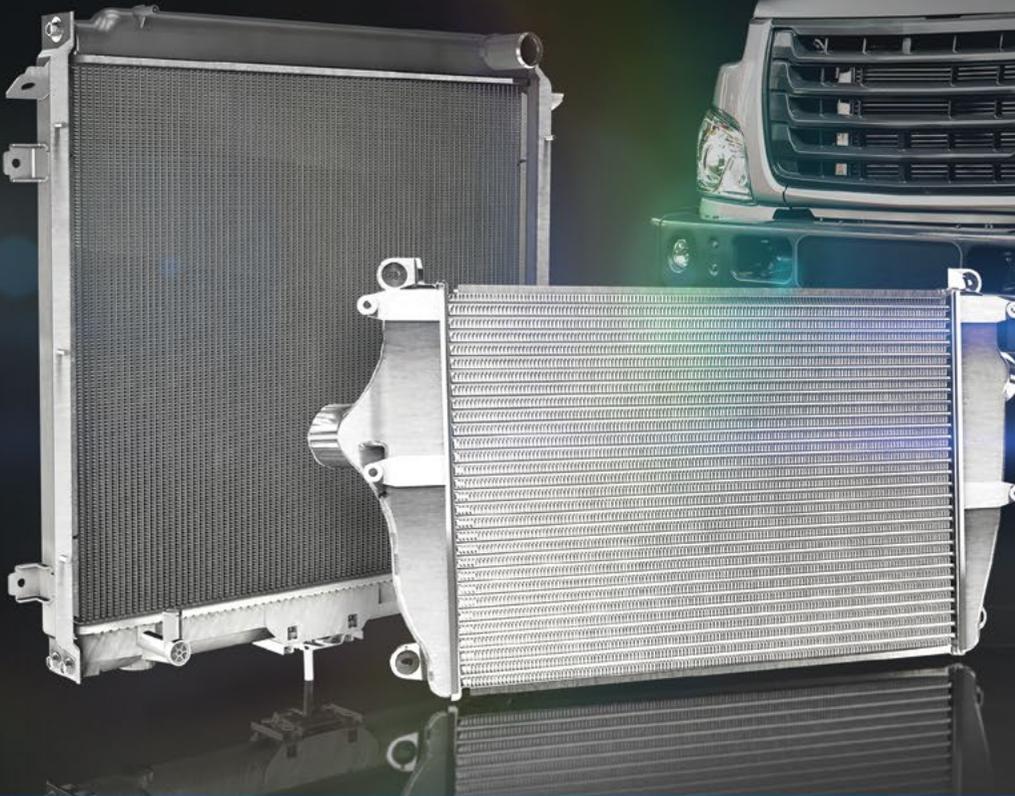
Тест:  
Изучаем онлайн-магазины  
запасных частей

**48**  
Зимние шины  
сезона 2017/18

Обзор:  
Последние новинки  
от крупнейших  
производителей покрышек

**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.

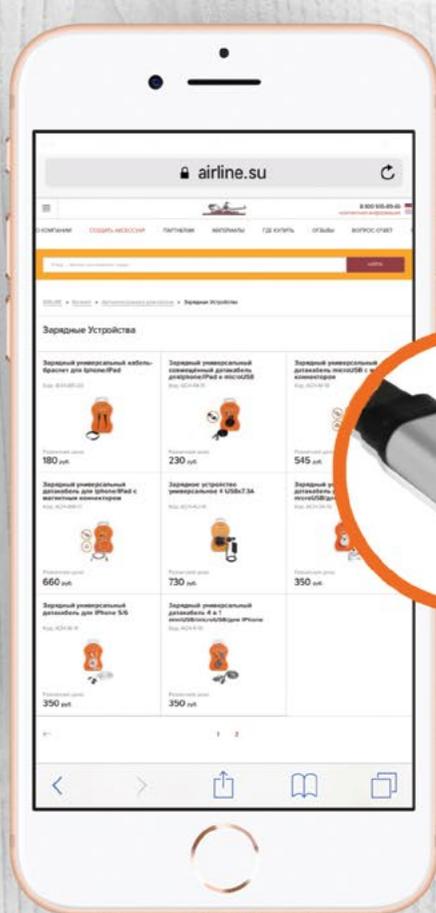
## Автокомпонеты LUZAR для грузового и коммерческого транспорта:

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

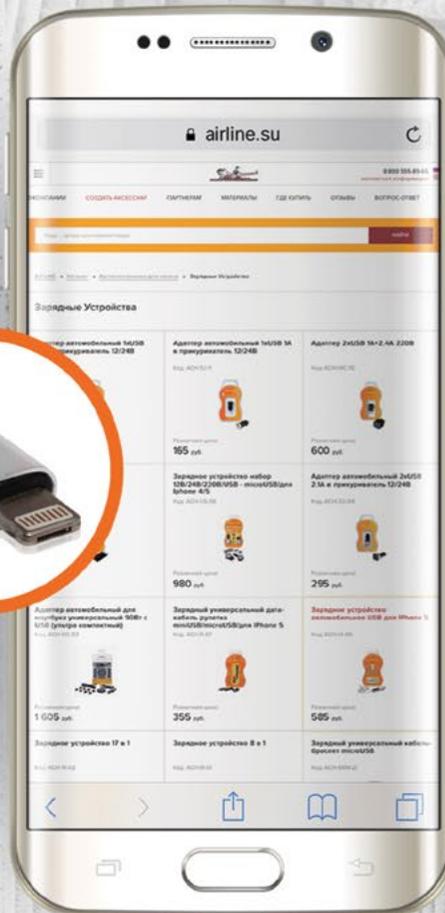
# ОДИН КАБЕЛЬ ДЛЯ ВСЕХ УСТРОЙСТВ!



автомобильные аксессуары



для iPhone/iPad



для Android/Windows



**AIRLINE** представляет широкий ассортимент универсальных зарядных кабелей для телефонов, смартфонов, планшетов и других гаджетов. Кабели предназначены для зарядки и синхронизации.

ВСЕ АССОРТИМЕНТ НА САЙТЕ [www.airline.su](http://www.airline.su)

Учредитель и издатель:  
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:  
Константин Силков

Главный редактор:  
Илья Огородников

Редактор отдела новостей:  
Роман Зубко

Дизайн журнала и сайта:  
Владимир Мироненко

Сайт журнала:  
dvizhok.ru



Адрес редакции:  
194044, Санкт-Петербург,  
Большой Сампсониевский пр., 32,  
БЦ «Сампсониевский»,  
офис № 2А 307,  
тел./факс: +7 (812) 324-2435,  
chief@dvizhok.ru

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

Подписано в печать 01.10.2017 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется  
**БЕСПЛАТНО**

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

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов.

# Про ПДД



## И ЭЛИТНОЕ БЫДЛО

По долгу службы любой автожурналист постоянно тестирует те или иные автомобили, ежемесячно, а то и еженедельно пересаживаясь из одной модели в другую. Многие, кстати, ошибочно полагают, что тестовые «Мерседесы» сменяют тестовые БМВ, которые потом плавно меняются на тестовые «Бентли» и «Феррари». На самом деле чаще всего на тестах находятся те модели, которые интересуют обычных автомобилистов, то есть «Солярия», «Логаны», «Лады», «Кашкай»... Но, нечего скрывать, машины премиум-марок тоже попадают в руки регулярно.

И именно управление дорогими автомобилями дает понять, насколько социальные аспекты и стереотипы, а также жизненные позиции среднестатистических россиян зависят от финансового положения и, главное, отношения к этому положению.

Первый раз я с этим столкнулся, передвигаясь на бюджетной модели «Форда». Проблемы с парковкой во дворе постоянно вызвали споры между соседями, порой перерастающие не только в словесные перепалки. Удивительно, насколько менялся стиль разговора в точно такой же ситуации, стоило мне занять место у дома на одной из последних моделей Range Rover. Спокойный тон, корректные обращения, уважительные просьбы. Особенно забавно было смотреть в смеющиеся глаза тех, кто узнавал в тебе вчерашнего водителя Ford. А что изменилось?! Только твоё финансовое положение — да и то исключительно в глазах соседа-хама.

То есть воспитанное отношение и уважение у людей, получается, не к людям, а исключительно к их статусу и богатству, что как раз и воспитывает у обладателей последнего чувство вседозволенности.

С обратной ситуацией постоянно приходится сталкиваться при езде на дорогих машинах. Вне зависимости от статуса и цены автомобиля сотрудники редакции стараются максимально соблюдать ПДД — как минимум потому, что штрафы они оплачивают из собственного кармана. Реакция окружающих автомобилистов на такое поведение особенно заметна на трассе, когда после допустимых 110–130 км/ч в попутных деревнях приходится сбрасывать скорость до 60–80. За рулем «простой» машины такой демарш тут же вызывает сигналы, моргание дальним светом и обгон с обяза-



тельным укоризненным взглядом в сторону водителя. Если же ты за рулем, к примеру, черного BMW 5 Series или Mercedes S-Class — все вокруг как по велению волшебной палочки терпеливо начинают ехать по правилам. Даже припотованные «летуны» на таких же машинах, обычно плюющие на все запреты и убирающие всех со своего пути безостановочным миганием дальним, молча упираются тебе в корму, чаще всего не производя никаких резких движений до выезда из зоны ограничения. За время пути из Москвы в Петербург или обратно порой удается по несколь-

ко десятков минут держать в рамках ПДД с полдюжины автомобилистов — просто примером соблюдения правил очень дорогой иномаркой.

То есть никаких новых ужесточений, никаких новых законов и никаких новых штрафов на самом деле не требуется. Достаточно того, чтобы наша так называемая элита стала образцом соблюдения тех законов, которые уже есть, а все остальные подтянутся.

Увы, чаще всего мы видим противоположное, и особенно это касается современной «золотой молодежи» — регулярно попадая в сводки новостей, она явно имеет смутное представление о том, как должны вести себя те, на кого равняются остальные. Будем откровенны, эта самая «элита» по восприятию жизни чаще всего представляет собой заурядное быдло, в силу обстоятельство-

дорвавшееся до больших денег, причем, как правило, стараниями ближайших родственников. А те в большинстве случаев, кроме деления на «лохов» и «пацанов», ни о каких принципах морали и ответственности и не слышали.

Наверное, позтому, сидя за рулем какого-нибудь X5, я часто ловлю на себе непонимающий и удивленный взгляд из соседнего «Кашкай», с опаской пы-

тающегося меня обогнать вопреки разрешенной в городе скорости.

Даже удивительно, как с таким восприятием окружающего наши автомобилисты в массовом порядке и вне зависимости от статуса собственной машины смирились с необходимостью пропускать пешеходов. Вернее, не удивительно: просто в какой-то момент это стало модно у той самой «элиты», которой для этого понадобилось больше двух десятков лет. Глядишь, к следующему веку научатся соблюдать и скоростной режим.

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.



## НАДЕЖНАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА

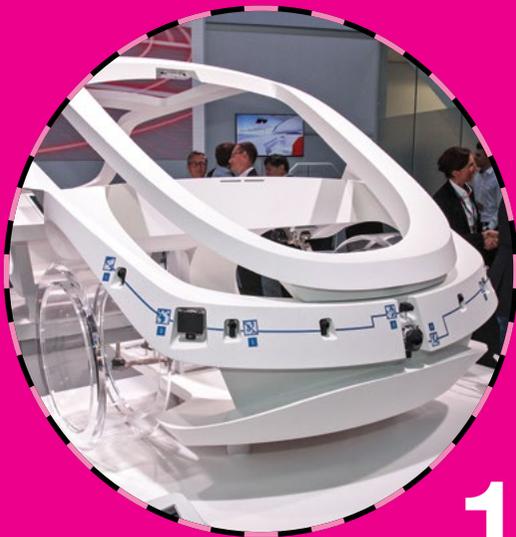
СтартВОЛЬТ специализируется на производстве и поставках деталей автомобильного электрооборудования на рынке России и СНГ. Широкий ассортимент генераторов и их комплектующих для любого автомобиля.

- 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:

[startvolt.ru](http://startvolt.ru)





14

**«Автопилот в России —  
лишь вопрос времени!»**

Герхард Штайгер, Bosch

**Бездорожье по-китайски**

Тест-драйв Foton Sauvana

24



D

**Один вид шипов —  
хорошо, два — лучше!**

Тест зимних шин  
Nokian Hakkapeliitta 9

50



**Коробочка  
с сюрпризом**

Тест видеорегистратора  
Garmin Dash Cam 55

56



## Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **«ЕвроАвто», Exist.ru, Emex, «Сигма Паркс» и «Карвильшоп»**  
Тест онлайн-магазинов запасных частей
- 14 **«Автопилот в России — лишь вопрос времени!»**  
Герхард Штайгер, Bosch
- 16 **«Дизельгейт — не более чем политические игры»**  
Европейские автопроизводители и автоэксперты опровергли информацию о скором исчезновении дизельных моторов из Европы

## Автомобили

- 18 **Франкфурт-2017**  
Самые актуальные для России премьеры
- 22 **Французское сердце, восточная душа**  
Тест-драйв Dongfeng AX7
- 24 **Бездорожье по-китайски**  
Тест-драйв Foton Sauvana
- 28 **Плюсы и минусы жизни со спорткупе**  
Тест-драйв Audi TT S-Line

## Автокомпоненты

- 32 **Новости**
- 35 **Компания TM KRAFT**  
От технологий производства до планов на будущее
- 36 **Франкфурт-2017**  
Новинки и перспективные разработки в секторе автокомпонентов
- 40 **Аккумуляторы на MIMS 2017, и не только**  
Новинки сезона 2017/18
- 44 **Литий-ионные аккумуляторы**  
Почему их не ставят на автомобили
- 48 **Зимние шины**  
Новинки сезона 2017/18
- 50 **Один вид шипов — хорошо, два — лучше!**  
Тест зимних шин Nokian Hakkapeliitta 9

## Автоаксессуары

- 54 **Новости**
- 56 **Коробочка с сюрпризом**  
Тест видеорегистратора Garmin Dash Cam 55

## Автоспорт

- 58 **РСКГ-2017**  
Итоги сезона
- 60 **Баха Польша**  
Васильев и Жильцов возвращаются на Кубок мира
- 62 **Фестиваль «Зажигание-2017»**  
Весь российский автоспорт на одной арене



**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

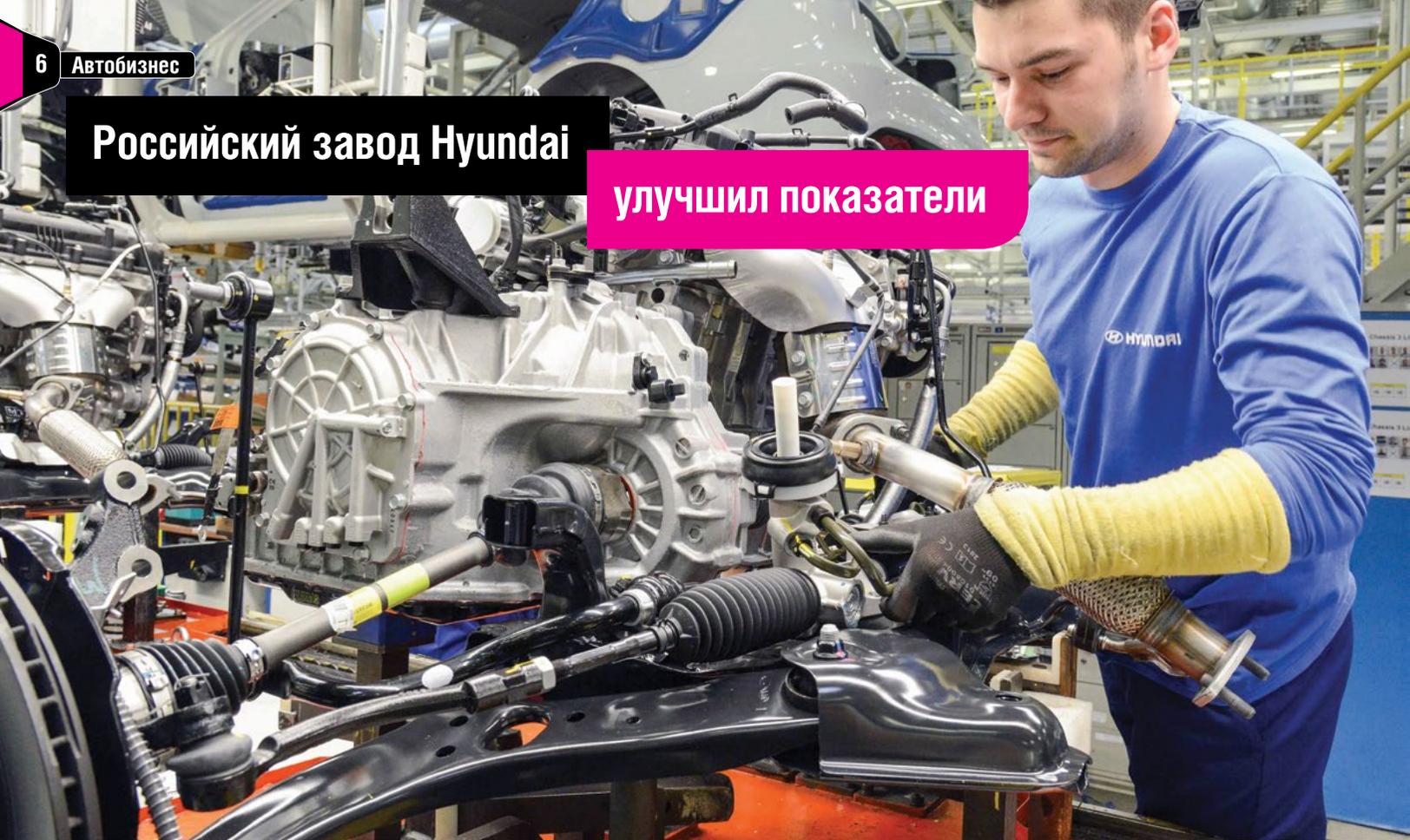
[www.auto-rad.ru](http://www.auto-rad.ru)



Система менеджмента качества  
соответствует требованиям ISO/TS 16949:2009

## Российский завод Hyundai

улучшил показатели



По итогам третьего квартала текущего года российский завод корейского концерна Hyundai-Kia произвел 56 100 автомобилей.

С января по сентябрь 2017 года завод «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» выпустил 169 800 автомобилей,

что на 12% превышает аналогичный показатель прошлого года. Всего в этом году предприятие планирует произвести более 220 000 машин.

В 2015–2017 годах завод полностью обновил линейку выпускаемых автомобилей, дополнительно инвестировал в предприятие более

300 млн долларов, которые были направлены на модернизацию производства. Таким образом, общие инвестиции в проект завода на сегодняшний день превысили 1 млрд долларов.

На предприятии выпускают одни из самых востребованных моделей

на российском рынке: Hyundai Solaris, Hyundai Creta, Kia Rio.

На российском заводе компании Hyundai Motor работает более 2200 сотрудников. На заводах предприятий — поставщиков автокомпонентов занято еще более 5800 человек ■

## Петербургский авторынок растет быстрее российского

Объемы продаж новых автомобилей в Санкт-Петербурге опережают по темпам роста продажи на российский первичном рынке в целом.

Об этом сообщает аналитическое агентство «Auto-Dealer-СПб» в своем ежемесячном отчете о состоянии петербургского авторынка. По информации агентства, в январе–августе 2017 года в Санкт-Петербурге продано 84 357 новых автомобилей — на 11% больше, чем за аналогичный период 2016 года.



Между тем на российском рынке в целом продажи новых авто по итогам 8 месяцев выросли на 9,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Лидером рынка Северной столицы по объемам продаж в январе–августе является бренд Hyundai. За минувшие 8 месяцев петербургские дилеры компании реализовали

10 112 автомобилей (+19% к январю–августу 2016 года). На втором месте — Renault с результатом 8373 машины (+14%), замыкает тройку лидеров Lada (8310 единиц, +10%). В первой пятёрке также марки Kia (8102 штуки, +19%) и Volkswagen (6264 штуки, +19%).

В топ-10 по итогам января–августа только один бренд показывает отрицательную динамику продаж — Mercedes-Benz. Nissan, продажи которого также падали с начала года, вышел в плюс.

«Рост продаж будет продолжаться и осенью, только уже не теми темпами, что в первой половине года, — полагает генеральный директор «Auto-Dealer-СПб» Михаил Чаплыгин. — Как мы и прогнозировали ранее, в этом году увеличение объемов реализации автомобилей может составить 15%» ■

## Geely строит завод по сборке кроссоверов для России

В четвертом квартале текущего года в белорусском Жодино откроется завод «Белджи», ориентированный на производство автомобилей Geely для российского рынка.

Первым серийным автомобилем нового предприятия станет флагманский кроссовер Geely Atlas. Производственная мощность завода составит 60 тыс. автомобилей в год.

«Наличие крупных производственных мощностей за пределами Китая является стратегически важным шагом, утверждающим Geely в статусе компании, активно развивающейся на внешних рынках», — говорится в заявлении производителе-



редактор рубрики  
Роман Зубко



ля. Инвестиции в проект составили около 330 млн долларов.

В перспективе предприятие планирует увеличивать производственную мощность. Существенная часть комплектующих будет поставляться на завод «Белджи» производителями, сотрудничающими с заводом Volvo.

Общая площадь завода составит 1,18 кв. км. На его территории разместятся цеха сварки (более 9 тыс. кв. м), сборки (более 16 тыс. кв. м) и окраски (около 8 тыс. кв. м) ■

## Утилизационный сбор снова проиндексируют

Правительство России планирует с 2018 года проиндексировать ставку утилизационного сбора на автомобили на 15%.

Как сообщает информагентство RNS, индексация утилизационного сбора на выпускаемые и ввозимые в Россию колесные транспортные средства заложена в подготовленный Минфином проект федераль-

ного бюджета на 2018–2020 годы. Минпромторг подобное решение поддерживает, сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. По его словам, «это в том числе источник [финансирования] для программ развития автопрома».

В настоящее время базовая ставка утилизационного сбора колеблется от 20 до 150 тыс. рублей. Утилизационный сбор был введен в нашей стране с сентября 2012 года, с 2016-го правительство РФ проиндексировало ставку на 65% ■



## «Независимость» лишена статуса дилера BMW

Компания «BMW Group Россия» объявила о расторжении с 1 октября нынешнего года дилерского контракта с ГК «Независимость».

Как сообщает пресс-служба российского представительства баварской компании, BMW начала выдачу автомобилей клиентам «Независимости» после верификации их платежей, «взяв финансовые риски исключительно на себя». На данный момент покупателям передано 14 машин.

«Компания „Независимость“ перестала выполнять обязатель-

ства по выкупу автомобилей перед своими клиентами, что, в свою очередь, нарушает условия договора о статусе официального дилера BMW», — говорится в официальном сообщении баварского производителя.

«BMW Group Россия» продолжает сбор информации о заказанных клиентами «Независимости» автомобилях и верификацию платежей. Передача машин владельцам будет производиться по мере подтверждения данных об оплате.

Связаться со службой клиентской поддержки BMW можно, отправив документы, подтверждающие покупку и оплату автомобиля, на адрес [info.ru@bmw.com](mailto:info.ru@bmw.com) или позвонив по телефону 8 800 550 8800 ■



- ЕвроАвто
- Сигма Партс
- Карвильшоп
- Exist.ru
- Emex



онлайн-магазины  
запасных  
частей



Борис Игнашин

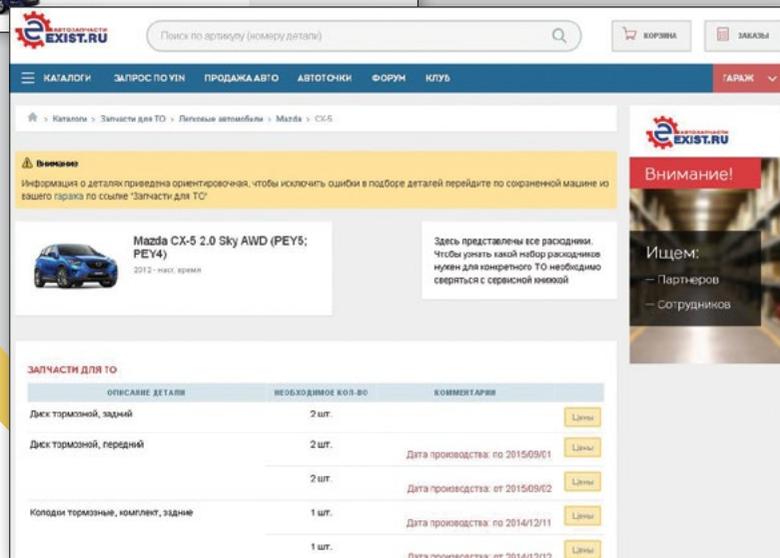
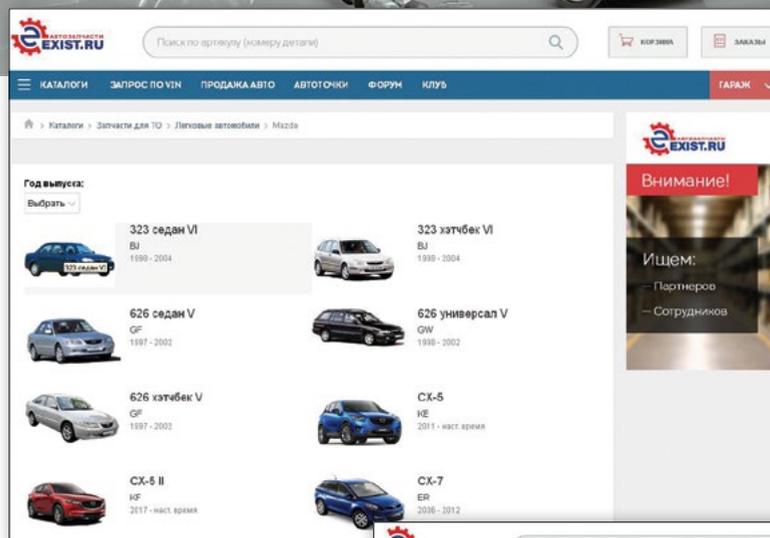
Если вы покупаете запчасти самостоятельно, то наверняка сталкивались с проблемой выбора магазина. Редко когда детали на иномарку можно легко купить в ближайшем подвальчике: их номенклатура слишком широка для торговли в розницу. Исключения из правил, разумеется, есть, но если требуется оптимальная цена, то, скорее всего, придется смириться с некоторой задержкой в получении и необходимостью делать заказ заранее. И потому крупные интернет-магазины запчастей чувствуют себя очень уверенно. Мы отобрали несколько самых известных и крупных игроков этого рынка в Санкт-Петербурге.

#### Участники

Компаний, занимающихся запчастями, много. При желании можно обратиться даже в ближайший автосервис: наверняка там есть свой отдел запчастей с возможностью подбора, консультации и заказа. Но все же крупные интернет-магазины лидируют по объемам поставок.

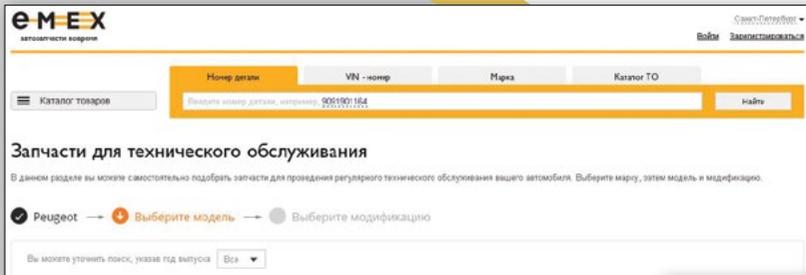
Из доступных розничному покупателю компаний в тесте участвуют интернет-магазины Exist.ru, «ЕвроАвто» (euroauto.ru), «Сигма Партс» (sigma-parts.ru) и Emex (www.emex.ru). Такой выбор не случаен: Emex и Exist.ru особенно представлять не нужно, эти интернет-площадки по продаже запчастей давно работают и известны многим. Их плюсы — широкая номенклатура и наличие множества офисов продаж.

Компанию «ЕвроАвто» в Петербурге тоже хорошо знают, у нее поменьше ассортимент, но многое есть в наличии, и с ней



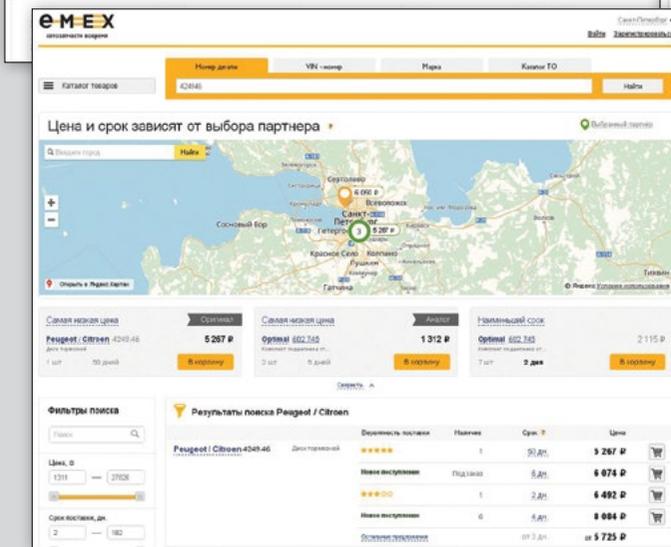
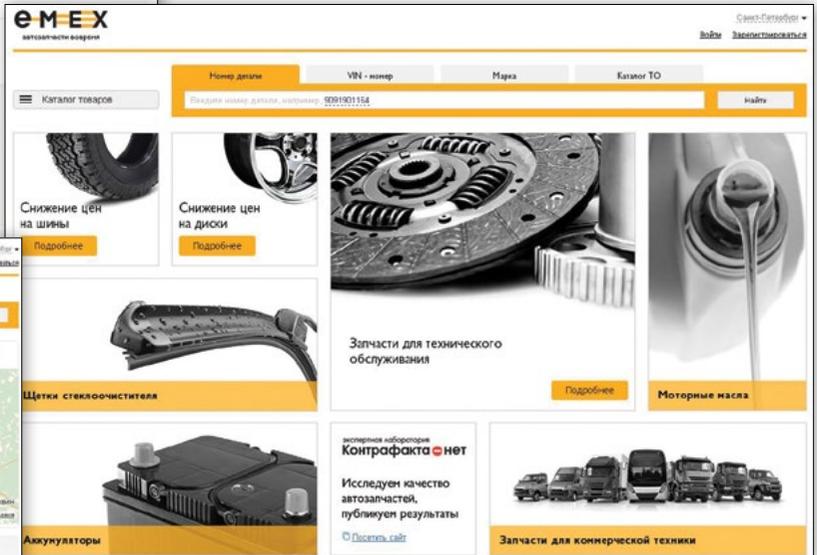
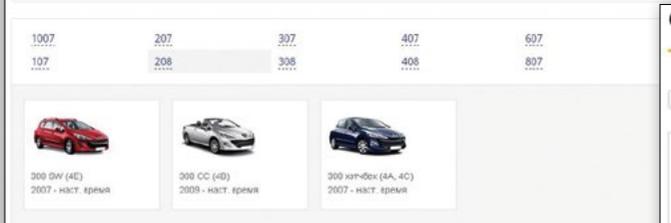
очень охотно работают небольшие автомастерские. Удачные решения B2B, очень простой в использовании собственный каталог запчастей и партнерская программа позволяют ей играть важную роль на рынке Петербурга.

Компания «Сигма Партс» выбрана как крупный, но менее известный игрок, который обслуживает в том



купки из каталога Exist.ru, а также авторизация в онлайн-каталоге Elcats.ru, что позволяет самостоятельно подобрать запчасти для большинства европейских, корейских,

по номеру телефона или e-mail рекомендуется. При этом реально работает только регистрация и авторизация по sms/номеру телефона, регистрация по e-mail выдает ошибку. Если вы не хотите регистрироваться и желаете сделать заказ по телефону, номер



числе и розничных клиентов, но в основном все же известен менеджерам по закупкам автозапчастей и инженерам по эксплуатации автотранспортных предприятий.

Интернет-магазин «Карвиллшоп» (carvilleshop.ru) принимает участие в тесте как компания с большим ассортиментом отечественных запчастей к отечественным же машинам. К тому же компания предоставляет возможность заказать нужную деталь по телефону круглосуточно! С доставкой курьером, почтой или до пункта выдачи в любом городе.

### Удобство регистрации

Регистрация на Exist.ru проходит штатно. В процессе регистрации физлица можно выбрать регион и район. В Петербурге доступны 12 офисов, в том числе в Центральном и Василеостровском районах. Обязательно требуется e-mail и номер мобильного телефона. Логин можно выбрать самостоятельно. При регистрации

запрашивается обязательное согласие на работу с вашими персональными данными и согласие на работу с ресурсом exist.ru. Ресурс требует подтверждения адреса электронной почты и номера телефона для корректной работы. После регистрации доступны по-

японских и американских машин и ознакомиться с их конструкцией.

Для регистрации физлица на www.emex.ru физлица также нужны имя и контактные данные, но e-mail уже не обязателен, а при выборе региона Санкт-Петербург есть выбор только из двух офисов продаж — на севере и на юге города. На сайте доступен собственный каталог запчастей на некоторые марки автомобилей.

Сайт «ЕвроАвто» (euroauto.ru) не требует регистрации для начала работы, но авторизоваться

указать все равно придется. Доступ к каталогам возможен и без регистрации, причем помимо стандартного каталога производителя есть и упрощенный, работа с которым максимально облегчена для не знающих английский язык, но знающих русские названия запчастей и их внешний вид. У многих деталей в этом каталоге имеются иллюстрации.

Регистрация в интернет-магазине «Сигма Партс» (sigma-parts.ru) проходит по уже известной схеме: потребуется указать имя, фамилию, отчество, телефон и e-mail.

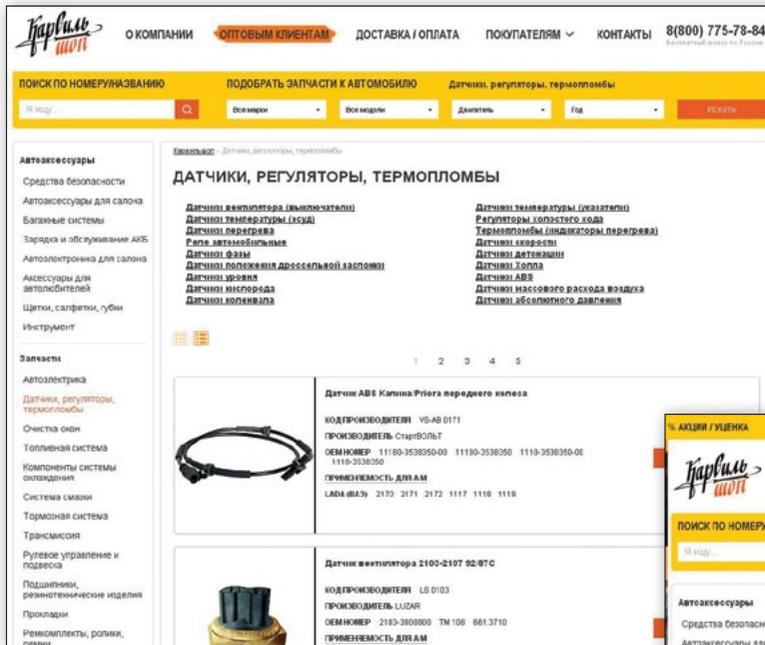
Регистрация в «Карвиллшопе» (carvilleshop.ru), наверное, самая простая. Вводите имя, телефон, почту — и все. На e-mail приходит подтверждение выполненной регистрации, если адрес введен верно.

### Поиск нужной детали

Если вы знаете код детали, то никаких проблем с поиском не будет в любом интернет-магазине. Если же только приблизительно представляете, что вам требуется, — возможны варианты.

Самый технически продвинутый «каталог» у Exist.ru, правда, сайты www.elcats.ru и www.japanparts.ru — это уже целые отдельные порталы,

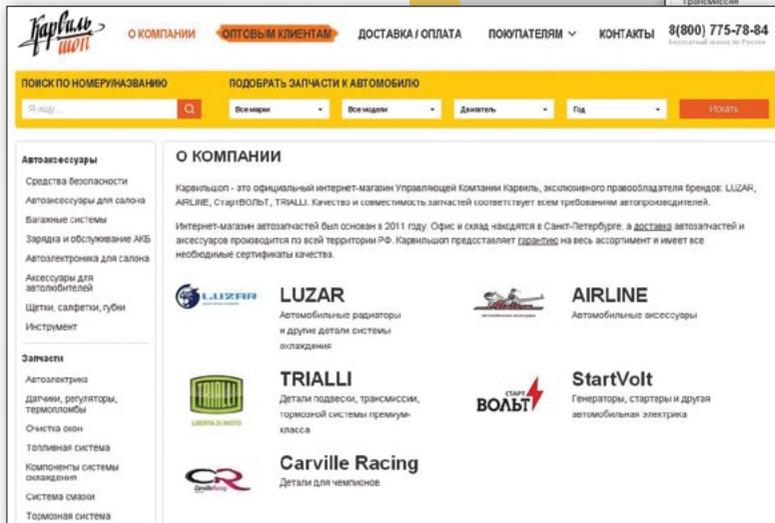




на которых выложены оригинальные каталоги производителей. Тут собраны почти все марки автомобилей, но пробелы тоже имеются. Так, подбор запчастей на французские машины и некоторые американские сильно осложнен, некоторых вариантов просто нет. Также неудобно будет пользовать-

выполнена максимально удобно: по клику в каталоге открывается страница с ценой запчасти на портале продавца, и можно увидеть цену оригинальной детали или подобрать неоригинал.

На сайте Exist.ru тоже есть возможность подбора



ся каталогами тем, кто не владеет английским хотя бы в минимальном объеме, ведь большая часть материалов не переведена на русский язык.

Поиск по VIN-номеру работает в каталогах некорректно, что странно, ведь на самом Exist.ru расшифровка номера и проверка совместимости выполняются хорошо. Интеграция каталогов «Элькатс» и сайта Exist.ru

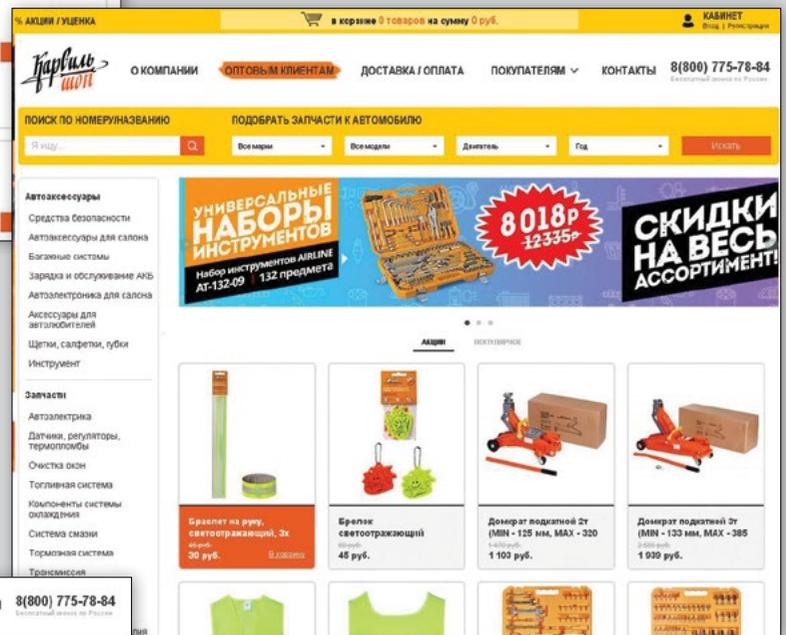
запчастей по модели, но список далеко не полон, и работает он только с введенным в учетную запись VIN-номером. Но из меню «каталоги» ссылки перенаправляют на сайты Elcats и JapanCats, в разделы соответствующих моделей машин. Для полноценной работы с каталогами нужна авторизация на Exist.ru или регистрация непосредственно на сайтах каталогов, которая

не будет связана с регистрацией на Exist.ru. Каталог позволяет также посмотреть оригинальные номера запчастей и заменителей и в дальнейшем использовать их на сторонних сайтах. Компания предоставляет услугу проверки совместимости детали менеджером при заказе.

Второй по популярности и первый по простоте

он не дает, но это в большинстве случаев и не нужно. Неудивительно, что сайт компании пользуется изрядной популярностью.

На сайте Emex.ru вы также можете найти деталь по оригинальному каталогу и получить ее номер и список совместимых. Ряд каталогов не заводские, но качественно исполненные, с графикой по образцу «фирменных» и переводом на русский язык. Правда, работает система не очень



использования каталог запчастей у «ЕвроАвто».

Не зря его так любят автотехники. Тут тоже есть раздел с оригинальными каталогами производителей, он очень похож на Elcats, но чуть проще по наполнению и качеству копирования. Зато куда большей популярностью пользуется алфавитно-тематический собственный каталог производителя, ориентированный на торговлю не только новыми запчастями, но и б/у: он содержит запчасти с названиями на русском языке, и порой там продаются целые узлы. Но для непрофессионала такой каталог даже удобнее, нежели переведенный вариант оригинального, не говоря уже об англоязычном, — расположение деталей в нем более логичное, часто можно проверить себя по фотографии. Конечно, понимание конструкции узлов автомобиля

стабильно. Зато при выборе модели вам сразу сообщают буквенные коды моторов и трансмиссий, можно ориентироваться на них при необходимости.

На сайте sigma-parts.ru тоже есть ссылка на каталоги, но воспользоваться ими не получится: система выдает ошибку. Напомним, что компания продает запчасти только для машин производства Volkswagen и Audi, так что количество моделей в каталогах может быть небольшим. Код детали придется где-то узнать заранее или воспользоваться помощью менеджера. Он же проверит деталь на совместимость по VIN: на сайте функция заявлена, но не работает.

На сайте «Карвильшопа» тоже не найти оригинальных каталогов, но есть системы подбора по типу детали или по модели/названию компонента. Несмотря на то что компания продает в основном компоненты производства стран Таможенного союза, запчасти для иномарок тут имеются, но их

ассортимент сильно ограничен. Для большинства машин это лишь лампочки и прочие универсальные расходные материалы, но зато хорошо видно, что наша промышленность выпускает термостаты, радиаторы, компрессоры, помпы, электровентиляторы и даже амортизаторы для таких марок, как BMW и Mercedes, не говоря уже о машинах концерна Volkswagen.

### Сроки поставки

Особенность рынка запчастей в том, что почти всегда нужно подождать, пока нужная деталь

выдачи займет до трех дней, — но можно сразу забрать детали со склада на Московском шоссе у поселка Ленсоветовский в рабочее время.

Exist.ru и Emex заставят вас ждать. Сроки поставки колеблются от одного дня до месяца в зависимости от детали. Примерный срок ожидания детали на складе можно увидеть при заказе, но смело прибавляйте к нему еще день-два на доставку до нужного пункта выдачи. Часто можно увидеть несколько вариантов с разной ценой и сроками поставки.

появится в магазине. Но есть магазины, у которых широкий ассортимент самых необходимых компонентов имеется в наличии «здесь и сейчас». Правда, за возможность быстро получить необходимую запчасть нужно платить.

Из компаний, участвующих в нашем сравнении, «ЕвроАвто» отличается большим количеством компонентов в наличии. В основном это расходные материалы и наиболее актуальные мелкие запчасти, но именно эта особенность компании делает ее очень популярной у небольших мастерских.

У «Сигма Партс» также неплохой выбор компонентов в наличии, часто позиции дублируются, и можно заказать те же детали «со склада партнера» по гораздо более низкой цене, но «потом».

У «Карвильшопа» также основная масса деталей в наличии на складе, хотя доставка в пункт

Уведомления о состоянии заказа на телефон высылают Exist.ru и Emex — это позволит не забыть о том, что очень нужные вам товары уже приехали в пункт назначения.

### Цены

Сравнение цен на массовые компоненты при наличии одинаковых деталей в разных интернет-магазинах демонстрирует два фактора. Детали в наличии всегда заметно дороже поставляемых на заказ, порой в несколько раз. Детали под заказ, напротив, обычно поставляются по схожей цене и при схожих сроках поставки. Разница в ту или иную сторону обычно нивелируется наличием в ассортименте запчастей с более низкой ценой другого бренда или меньшими сроками доставки.

С другой стороны, более широкий ассортимент таких компаний, как Exist.ru и Emex, позволяет им

предлагать более низкие цены на детали в целом, у «Сигма Партс» — большой выбор и в среднем чуть меньшие сроки по деталям профильных марок, а «Карвильшоп» предлагает множество недорогих аналогов отечественного производства. Прямое сравнение практически невозможно, и при реальной покупке лучше всего просто сверить цены

или выполнить оплату по счету, который в ручном режиме выписывает менеджер. Также отдельной строкой идет работа с клиентами и сервисами «Альфа-Банка» — им доступны дополнительные варианты. При оплате при получении нужно запросить такую возможность у личного менеджера.

В Emex, помимо банковской карты, вам предложат оплатить покупку с помощью платежных

в каждом из магазинов, благо для этого не требуется личное посещение.

### Возможности оплаты

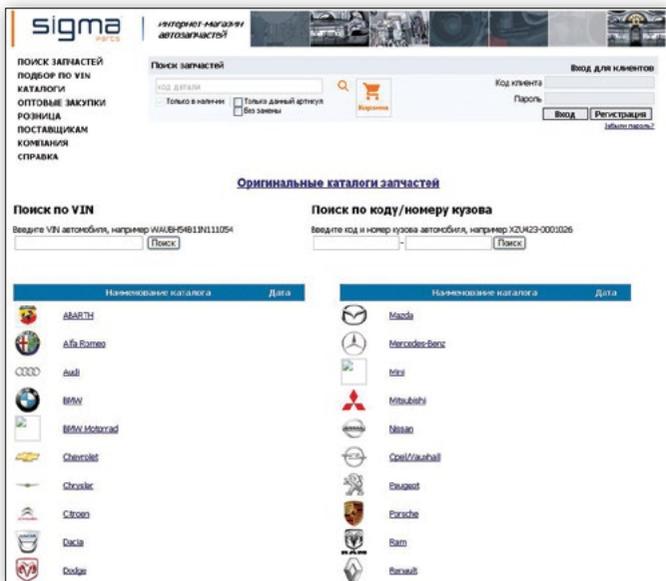
Любой магазин из нашего списка готов продать вам товар с предоплатой по банковской карте через интернет. А вот дальше начинаются нюансы.

Компания Exist.ru в случае заказа предлагает также внести деньги в кассе выбранного офиса

систем PayPal, Яндекс.Деньги, WebMoney, QIWI, через интернет-банки или наличными в офисе.

«Сигма Партс» предоставляет возможность оплаты со счета, наличными в кассе и через QIWI-кошелек.

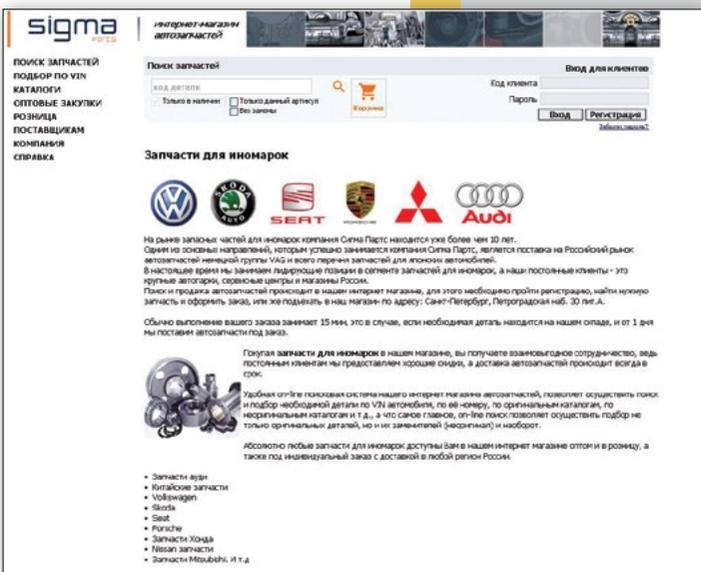
«ЕвроАвто» не предлагает оплаты картой с сайта, но в кассе магазина при получении можно оплатить наличными или картой. С учетом того, что специализация магазина — продажа запчастей



из наличия на складе, это достаточно удобно в большинстве случаев.

«Карвильшоп» предусматривает, помимо оплаты картой на сайте, оплату наличными при вывозе товара из пункта доставки или при доставке курьером, но опция не работает при заказе товара на центральном складе. Можно оплатить покупку в салонах «Евросеть» без комиссии и через RBK Money.

лично для себя. Выбранный мной офис на проспекте Славы не имеет собственной парковки, но припарковаться рядом легко. Поблизости находятся остановки общественного транспорта как минимум двух направлений. Время работы — с 10:00 до 21:00 в будние дни и до 20:00 в выходные. Расположено большинство офисов в местах с хорошей транспортной доступностью



При доставке товара Почтой России возможно отправление наложенным платежом (оплата при получении).

### Доставка товара, офисы и парковка

Exist.ru имеет в Петербурге множество офисов. Охвачены почти все районы и пригороды — можно подобрать подходящий

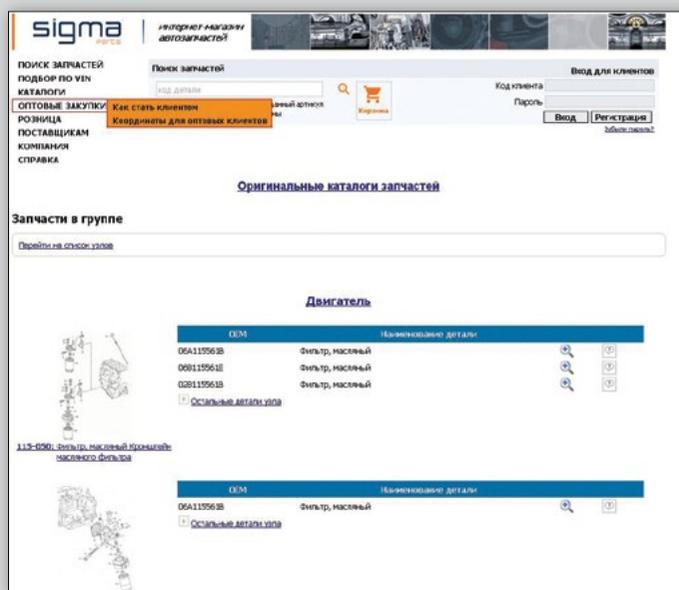
стиль и в точках притяжения общественного транспорта, но с парковками ситуация не везде хорошая. Часть офисов в центральной части города для посещения на машине крайне неудобна, впрочем, они существуют именно для тех, кому привычнее воспользоваться общественным транспортом.

Ерех подобным разнообразием похвастаться не может. Для

жителей юга города доступен только магазин на проспекте Александровской Фермы, в точке с не очень хорошей транспортной доступностью для любого вида транспорта. Добираться сюда на общественном транспорте откровенно долго и неудобно. Так что только машина. Офис для жителей северной части города на Школьной улице тоже расположен в точке с не лучшей транспортной доступностью. Время работы «северного» офиса типичное — с 10:00 до 20:00 в будние дни и до 18:00 в выходные, а вот «южный» офис работает с 9:00 до 24:00 в понедельник, кру-

средней и хорошей доступности на личном и общественном транспорте. А новый офис на Дунайском проспекте может похвастаться как удобной бесплатной парковкой рядом, так и метро в пешей доступности.

«Сигма Партс» имеет всего один офис в Петроградском районе. Доступность для общественного транспорта неплохая, но до метро достаточно далеко, на пределе пешей досягаемости. А вот с парковкой в этом районе большие сложности, и паркинг автосалона «Сигма Моторс» помогает далеко не всегда. Зато там вас ждет еще и прекрасная столовая.



гласуточно в остальные будние дни и до 21:00 в субботу и воскресенье. Если вам нравятся ночные поездки по промзонам, это даже удобно.

«ЕвроАвто» — это 18 магазинов по всей территории Петербурга, кроме центральной его части, и четыре магазина, торгующих в основном запчастями для грузовиков, но там также можно приобрести и инструменты для легковых машин. Богатый выбор офисов и наличие одного из них неподалеку от моего места проживания вовсе не означают, что не придется ехать на другой конец города. Часть запчастей доступна к заказу только в определенном магазине, а срок доставки между офисами делает покупку в этой компании бессмысленной. Условия доступности самые разные, но большая часть магазинов находится в зоне

«Карвильшоп» предоставляет больше выбора в вариантах получения товара. Основной склад на Московском шоссе находится за городом, и добраться до него без машины непросто. Общественного транспорта в направлении поселка Ленсоветовский достаточно много, но путь от метро «Звездная» или «Московская» займет немало времени. С парковкой сложностей нет, так что поездка на машине — оптимальный выбор. Но по городу еще есть около 30 пунктов самовывоза. Срок доставки в каждый из них минимален, к тому же возможна оплата наличными при получении товара. Доступность большинства точек самовывоза хорошая и отличная, а расположены они по всей территории города, включая центр.





# TAB Ocean

ENERGY IN MOTION



## A WIDE RANGE OF JIS TYPES

TOPLA TOP JIS BATTERIES PRODUCED BY TAB



В TOPLA TOP – используются самые последние инновации в технологии производства Ca/Ca, обеспечивая самые высокие эксплуатационные характеристики холодного пуска и превосходное надежное электропитание в соответствии с требованиями последнего поколения автомобилей с высоким поглощением энергии. Крышка неопрокидывающейся конструкции герметичного, не требующей обслуживания батареи обеспечивает полную защиту от разлива и не требует обслуживания в течение всего срока службы батареи.





Роман Зубко

«Будущее в автоиндустрии наступит раньше, чем многие предполагают!» — заявляют в компании Bosch. О том, каким это будущее видят инженеры именитого производителя автокомпонентов, на что способны современные автопилотируемые машины и проявляют ли интерес к новым технологиям российские автопроизводители, «Движок» рассказал на автосалоне во Франкфурте президент подразделения Chassis Systems Control компании Bosch Герхард Штайгер.

❗ Г-н Штайгер, что сейчас происходит в автомобильной отрасли и какую роль в грядущих изменениях намерена играть компания Bosch?

— На мой взгляд, мы сейчас наблюдаем несколько трендов, один из которых — электрификация. Компания Bosch — один из ведущих экспертов в этой сфере, мы концентрируемся на ней уже давно. В частности, на IAA 2017 мы представили ряд решений в данной области, адресованных прежде всего автопроизводителям.

Вторая тенденция — это технологии связи. Мы уверены в том, что все автомобили в будущем будут соединены друг с другом новыми средствами связи. А также

в том, что это необходимо для повышения безопасности на дорогах.

Третий тренд, который необходимо выделить, — это автоматизация процесса вождения. Мы сейчас наблюдаем большой прогресс в развитии электронных систем помощи водителю, кроме того, активно развиваются конструкции и технологии изготовления разного

рода сенсоров, радаров, специальных камер, актуаторов тормозов и другого оборудования, необходимого для систем автономного вождения.

Три эти тенденции и определяют будущее автопрома, и наша компания уже является одним из мировых лидеров во всех трех указанных сферах.

## Герхард Штайгер, Bosch: «Автопилот в России — лишь вопрос времени!»



❗ По поводу автономного вождения: когда, на ваш взгляд, водитель сможет, грубо говоря, нажать на кнопку и спокойно заснуть или заняться своими делами, в то время как автомобиль «сам» будет везти его «из точки А в точку Б»?

— Какую-то конкретную дату или даже год назвать сейчас невозможно. Есть лишь ориентировочные временные рамки, в пределах которых, как мы полагаем, полностью автономные автомобили смогут выйти на дороги.

Прежде всего, мне кажется, мы должны понять и определить саму концепцию автономного вождения. Потому что, с одной стороны, мы видим, что уровень автоматизации уже сейчас повышается. В настоящее время выделяют пять уровней автоматизации, и даже уровень три подразумевает, что водитель должен сохранять контроль над автомобилем.

Если говорить о сроках, то в 2018–2019 годах мы планируем выпустить систему Traffic Jam Pilot, которая позволит автомобилю двигаться в автономном режиме в условиях заторов и пробок на скорости до 60 км/ч. Она близка к серийному производству, и это уже весьма высокий уровень автоматизации вождения!

Следующим шагом станет то, что мы называем Highway Pilot:

система, которая позволит автомобилю двигаться в автономном режиме по автомагистрали. Главное ее отличие от Traffic Jam Pilot — скоростной режим: Highway Pilot будет работать на скоростях до 120 км/ч. И здесь уже водитель сможет, как вы говорите, «нажать на кнопку и расслабиться», поскольку автомобиль будет ехать сам, в частности самостоятельно перестраиваться, обгонять и так далее. Эту систему мы выведем на рынок в начале следующего десятилетия. Более точную дату я назвать не могу, так как нам еще предстоит провести большую инженерную работу.

С другой стороны, говоря о развитии систем автономного вождения, нужно учитывать развитие автомобильного бизнеса в целом. Поскольку сейчас мы поставляем системы и подсистемы для тех конечных пользователей, кто пользуется автомобилем индивидуально. Но за последние пять лет стали активно развиваться новые принципы владения автомобилем, например, такие как каршеринг, значительно выросли таксомоторные парки.

Представители этой новой бизнес-модели также нуждаются в системах автономного вождения, но поскольку они заинтересованы прежде всего в полностью автопилотируемых машинах, им нужно более совершенное оборудование: более точные сенсоры, более мощная бортовая электроника, более производительные компьютеры, более интеллектуальные алгоритмы обработки данных и т. д.

Кроме того, для полностью автономных машин нужны более совершенные системы пассивной безопасности. Конечной целью всех новых разработок в данной сфере, по нашему мнению, должно быть радикальное снижение количества аварий на дорогах!

**❗ Кстати, о дорожных инцидентах. Если автомобиль, двигающийся на автопилоте, попадает в аварию — кто в таком случае признается или должен быть признан виновным: автопроизводитель, его поставщик или конечный пользователь?**

— Я думаю, на данный момент мы пока останемся в рамках



сегодняшней концепции, когда всю ответственность за происходящее на дорогах несут непосредственные участники движения. Когда же на дороги в массовом порядке выйдут полностью автономные автомобили, базовую концепцию ответственности придется пересматривать.

Подобные обсуждения уже ведутся с участием производителей таких систем, органов власти в ЕС и других странах, представителей страховых компаний. Окончательного решения пока нет, но, зная, как ведутся эти переговоры, я уверен, что в ближайшие пару лет оно

будет найдено и будут установлены определенные законодательные рамки, адекватные уровню развития новых технологий.

**❗ Вопрос, актуальный для России и стран СНГ: насколько работоспособны системы автопилота в условиях плохой погоды и плохих дорог?**

— На этой выставке мы уже представили концепцию такой системы, которая способна учитывать изменения дорожных условий. Основываясь на информации от датчиков ESP, она анализирует

состояние дорожного полотна и распознает, например, скользкое или влажное покрытие.

Данные о состоянии дорог собираются и хранятся в облачном сервисе и там анализируются. Система соединена с Google Maps, так что в результате автопилот получит довольно подробную карту состояния дорог в той местности, по которой движется автомобиль. Чем больше машин подключено к подобной системе, тем больше данных они в состоянии собрать. Как следствие — эти данные проще будет обработать, а сама карта станет точнее.

В идеале мы стремимся к тому, чтобы автомобиль получал предупреждение: «Осторожно! В пяти километрах впереди скользкая дорога!» — и мог, например, автоматически снизить скорость.

**❗ Проявляют ли интерес к новейшим разработкам Bosch автопроизводители из России и стран СНГ?**

— Говоря об их заинтересованности в наших разработках, нужно прежде всего иметь в виду, что разные страны находятся сейчас в разной ситуации по уровню развития технологий и автомобильной индустрии. Мы имеем большой опыт взаимодействия с российскими автопроизводителями. Кроме того, у нас есть предприятие по производству систем ABS и ESP в Самаре.

Я уверен, что следом за этими проверенными временем решениями среди российских производителей появится спрос и на такие устройства, как фронтальные радары, а также системы автоматического экстренного торможения.

Вообще, производители из России отличаются от коллег из Европы или США тем, что они запрашивают у нас не самые последние разработки, а интересуются прежде всего проверенными решениями, доказавшими свою эффективность. В итоге новые технологии в России появляются, но с небольшой задержкой. Поэтому говорить о распространении в РФ, скажем, систем автономного вождения пока рано, но я уверен, что это — только вопрос времени.





Европейские автопроизводители и автоэксперты опровергли информацию о скором исчезновении дизельных моторов из Европы

## не более чем политические игры



Илья Огородников

Кампания против концерна Volkswagen и его дизельных моторов, частично перекинувшаяся и на других производителей, хотя и потеряла былой накал, но все еще крайне актуальна. Несмотря на все заявления и иски, «караван идет»: Volkswagen — крупнейший автопроизводитель мира, обогнавший Toyota, и Renault-Nissan, и GM. Более того, никакого сворачивания или сокращения производства дизельных моторов в Европе не произошло, а сами производители и поставщики компонентов прямо заявляют, что подобные скандалы связаны в первую очередь с политическими решениями.

На выставке MIMS Automechanika 2017 корреспонденту журнала «Движок» удалось пообщаться с Марчеллой Сараччо, главой отдела коммуникации Sogefi Group, одного из официальных поставщиков концерна Volkswagen и разработчика компонентов для его дизельных моторов.

По словам г-жи Сараччо, какие-либо разговоры о скором исчезновении из Европы дизельных двигателей слабо соотносятся с реальностью, особенно если говорить о вторичном рынке.



Зоран Николич

«Sogefi Group не прекращает получать заказы на разработку дизельных систем для европейских автопроизводителей. Ни одного проекта не остановлено. Мы не ощущаем того, что в ближайшие годы разработки по этому направлению могут быть заморожены. К тому же стоит понимать, что дизельные двигатели бывают разные. Современные технологии, применяемые в них, а также конструкция в целом продолжают улучшаться, сами двигатели удовлетворяют всем экологическим нормам и требованиям.

Если же говорить о каких-либо запретах, то их в любом случае нельзя ввести немедленно, так что озвучиваемые планы по отказу от дизелей — это, возможно, попытка сейчас задать направление, в котором будет развиваться автоиндустрия в будущем. Но это займет очень много времени. Пока стоит относиться к подобным заявлениям как к политическим решениям», — констатировала Марчелла Сараччо.



Марчелла Сараччо

Подтверждает слова представителя Sogefi Group и независимое немецкое аналитическое агентство Wolk After Sales Expert, которое занимается исследованием рынка запасных частей и сервиса на территории Евросоюза. Представитель агентства и глава исследования The car aftermarket in Europe Зоран Николич в процессе общения с журналом «Движок» заявил: «В европейских СМИ сейчас идет сильнейшая атака на дизельные моторы, под воздействием которой продажи новых автомобилей с дизельными двигателями действительно снижаются. Однако дизельных автомобилей на вторичном европейском рынке такое количество, что говорить о каком-то их исчезновении просто не приходится. В некоторых странах их доля превышает две трети автопарка, так что на то, чтобы рынок от них избавился, уйдут десятилетия».

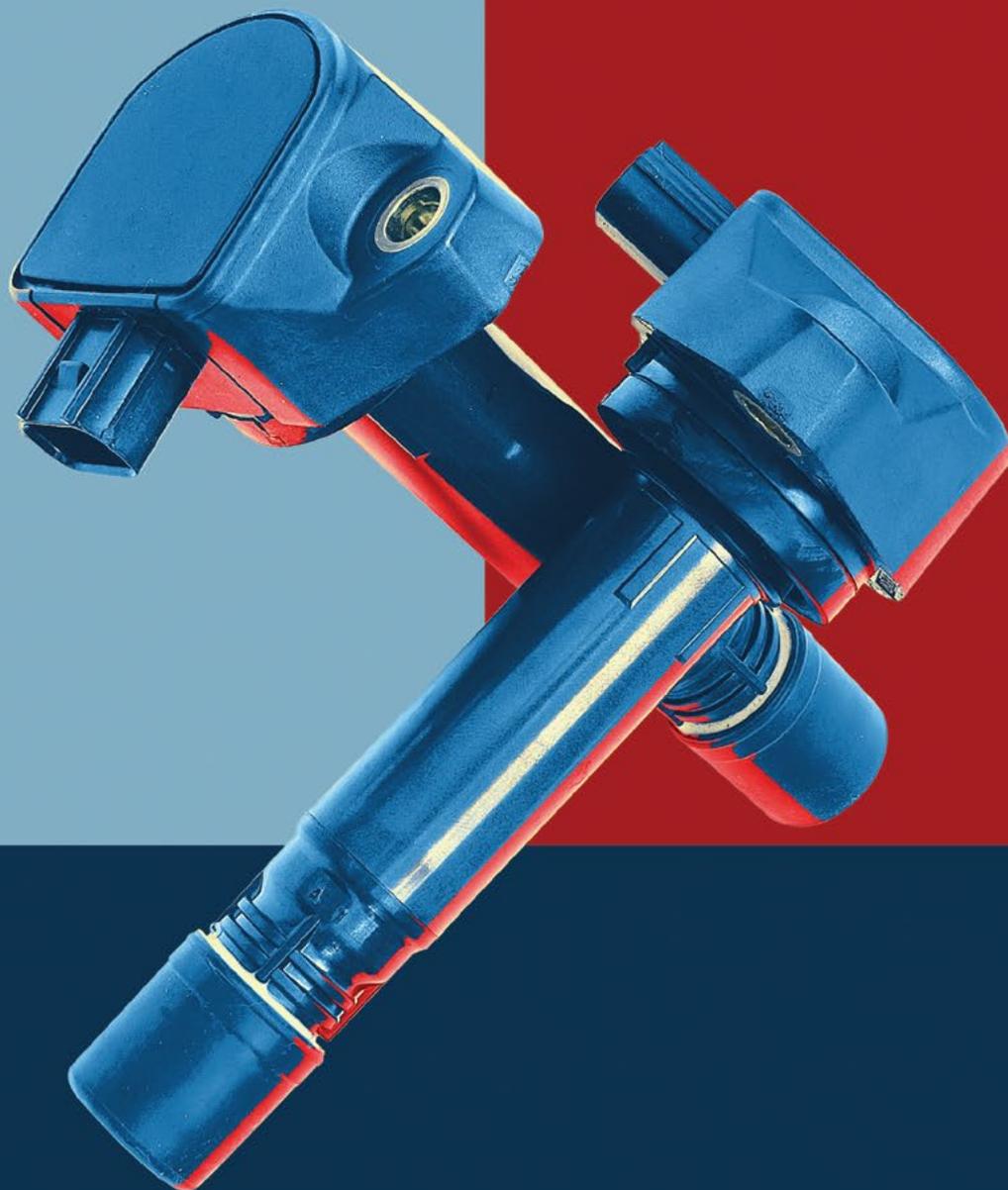
Если же сопоставить публичные заявления ответственных лиц в Европе с тем, что говорят инженеры автопроизводственных

корпораций, и тем, что происходит на самом деле, выяснится, что правда если у кого и есть, то она точно не на стороне первых.

Напомним, что еще четыре года назад, до скандала с дизельными моторами Volkswagen, Фермин Сонеира, директор департамента автомобильной инженерии и разработки шасси компании SEAT, входящей в группу VAG, в неформальном общении с российскими журналистами прямо заявил, что все современные «экопримочки» включаются только на полигонах для прохождения сертификации, потому что в повседневной жизни ими почти никто не пользуется даже в Европе. А истерия вокруг загрязнения окружающей среды навязана политэкологами, делающими на этом карьеру.

Подтверждением этих слов стали сами европейские (и не только) автомобилисты, показавшие, что забота об экологии — последнее, что их беспокоит при покупке «зеленых» автомобилей. Главная причина выбора — деньги, а точнее, компенсации и госдотации, которые получают автолюбители на приобретение гибридных или электрических автомобилей. Так, в Дании при отмене льгот весной 2017 года спрос на автомобили с альтернативными двигателями рухнул на 61%, в американском штате Джорджия продажи электромобилей обвалились на 80% после отмены налоговых льгот, а после того же решения властей Гонконга продажи Tesla упали до нуля.





# YES WE HAVE

*200 артикулов катушек зажигания • 84% покрытие автомобильного парка  
Ассортимент для азиатских, американских и европейских автомобилей*

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



30.000 артикулов • 140 товарных линеек

**JAPANPARTS** GROUP

*Japanparts* *ashika* *JapKo*

# Франкфурт-2017: самые актуальные для России премьеры

## Toyota Land Cruiser Prado

Японский бренд представил в Германии новое поколение популярного внедорожника Land Cruiser Prado. Автомобиль сохранил рамную конструкцию и почти всю техническую начинку, но получил свежий экстерьер и переработанный салон.

Внутри теперь более дорогие отделочные материалы, перекомпонованы отдельные органы управления дополнительными функциями, появились новые опции во главе с мультимедийной системой Toyota Touch 2.

Как сообщил президент Toyota Motor Europe Йохан ван Зил, в Европе основным двигателем для обновленного Prado станет 2,8-литровый турбодизель D-4D мощностью 177 л. с., который будет доступен как с механической, так и с автоматической коробкой передач, правда, на ограниченном количестве рынков.

Для восточноевропейских стран, в том числе для России, оставят хорошо знакомые нам бензиновые двигатели VVT: 2.7 (161 л. с.) и 4.0 V6 (249 л. с.). Первый получит обе трансмиссии, а для V6 будет доступен только «автомат».

Уже известно, что Toyota Land Cruiser Prado поступит в продажу до конца 2017 года. О ценах компания сообщит ближе к старту продаж ■



## Renault Duster

Французы привезли во Франкфурт новое поколение компактного кроссовера Dacia Duster, широко известного у нас под маркой Renault.

Автомобиль был полностью переработан по сравнению с предшественником: несмотря на внешнюю схожесть, Duster II получил новый кузов. Полностью модернизирован и салон кроссовера: новая передняя панель, новые сиденья и руль.

Улучшились эргономика и материалы отделки, а список доступного для «Дастера» оснащения, по словам главы европейского подразделения Dacia Жан-Кристофа Крюгера, пополнился оборудованием, ранее недоступным на автомобилях марки.

В частности, новый Duster получит систему кругового обзора, электронный компас, систему мониторинга слепых зон, автоматический климат-контроль, «занавески» безопасности, доступ в салон при помощи ключ-карты и автоматически включающийся головной свет.

В гамме двигателей — бензиновые моторы SCe 115 и TCe 125. Оба предлагаются как с передним, так и с полным приводом, но на «механике». Дизельную линейку в Европе составят dCi 90, доступный исключительно с передним приводом, и dCi 110 (2WD или 4WD). Основная коробка передач для дизелей — «механика». Для переднеприводного dCi 110 доступна роботизированная трансмиссия EDC.

В России гамма силовых агрегатов будет иной, однако дата начала российских продаж пока неизвестна ■

официальный спонсор рубрики

### СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ И РОЛИКИ ГРМ



Нынешний, 67-й по счету, международный автосалон во Франкфурте-на-Майне проходил под девизом «Будущее — сейчас»: новинок в модных (и усердно раскручиваемых!) ныне сегментах электромобилей и автономных машин было представлено несметное количество. Правда, сами производители и их поставщики признают, что России с ее сибирскими морозами, бескрайними просторами и неважными дорогами пока что далеко до следования европейским трендам. Поэтому работавший во Франкфурте корреспондент «Движка» из всех премьер IAA 2017 выбрал те, что актуальны для российских автомобилистов здесь и сейчас.



Роман Зубко

## Новые кроссоверы Chery

Компания Chery представила на автосалоне во Франкфурте целый ряд новых моделей, каждая из которых появится, в частности, и на российском рынке.

Как сообщили корреспонденту «Движка» представители российского пресс-офиса компании, первым на рынке РФ в продажу поступит компактный кроссовер Tiggo 5x.

Новинка появится у нас в течение полугода и получит иное обозначение: возможно, россиянам ее будут предлагать под именем Tiggo 4.

За 5x (он же — 4) следует новый среднеразмерный кроссовер Tiggo 7, который станет флагманом линейки SUV марки в России. Tiggo 7 появится в РФ не ранее 2018 года.

Наконец, ориентировочно в конце 2018 — начале 2019 года в России начнут продаваться новые кроссоверы семейства Exeed TX, с которыми марка Chery планирует «поход» на Европу.

Точная дата начала продаж Exeed TX в РФ неизвестна: по словам представителей марки, согласно фирменной стратегии все новые модели Chery сперва в течение года «обкатываются» на домашнем рынке и лишь затем отправляются на рынки других стран. Так что Exeed TX доедет до России не ранее конца 2018 года ■



## Volkswagen T-Roc и Tiguan R-Line

Компания Volkswagen готовит масштабное расширение линейки кроссоверов в России, сообщил журналу «Движок» на Франкфуртском автосалоне глава российского пресс-офиса немецкой марки Андрей Гордасевич.

По его словам, уже в ноябре для заказа на нашем рынке станет доступна новая версия VW Tiguan под названием R-Line.

От стандартного кроссовера автомобиль в новом исполнении отличается более агрессивным аэродинамическим обвесом, особым (более дорогим) оформлением салона и расширенным списком штатного и опционального оснащения.

В 2018 году Volkswagen запустит российские продажи новых Touareg и Teramont. Российское производство «Туарега» прежнего поколения, напомним, было свернуто еще в мае текущего года.

Новый Teramont (он же — Atlas на североамериканском рынке) показали еще в конце 2016 года в США. В Америке Atlas оснащается бензиновыми моторами 2.0 TSI, 238 л. с., и 3.6 VR6, 280 л. с. Оба агрегируются с 8-ступенчатой АКП. Двухлитровый «Атлас» бывает исключительно переднеприводным, для кроссовера с мотором VR6 в качестве опции доступна полноприводная трансмиссия 4Motion. «Российский» Teramont получит еще и дизельный двигатель, характеристики которого пока не разглашаются.

Вслед за указанными моделями в РФ, возможно, приедет новый компактный кроссовер. Будет он называться T-Roc или как-то еще — пока неизвестно.

Кроме того, по словам А. Гордасевича, окончательное решение о том, будет ли в России продаваться субкомпактный SUV, на данный момент все еще не принято: скорее всего, подобную модель придется импортировать в нашу страну, а это значит, что она может оказаться слишком дорогой на фоне более крупных и вместительных локализованных кроссоверов.

В Европе новый Volkswagen T-Roc уже доступен для заказа по цене от 20 390 евро за версию с мотором 1.0 TSI (115 л. с.) ■



**ШРУСЫ NTN-SNR**  
Лучшее для Вас



[www.ntn-snr.com](http://www.ntn-snr.com)

# Франкфурт-2017: самые актуальные для России премьеры

## Kia Sorento Prime, Picanto X-Line и Stinger для России

Южнокорейская компания Kia представила во Франкфурте целый ряд интересных россиянам новинок, и самая важная из них — обновленный флагман фирменной линейки кроссоверов Sorento Prime, который вскоре доберется и до России.

Обновление коснулось всего понемногу: внешности, интерьера и техники. Sorento Prime получил новые бамперы, решетку радиатора, а главное — адаптивные светодиодные фары.

Внутри — более дорогие материалы отделки, новый руль и фурнитура. Кроме того, за счет внедрения электронных систем помощи водителю расширился опциональный состав.

Из технических обновлений — новый 8-ступенчатый «автомат». Современная коробка передач пока будет предлагаться только для дизельного мотора 2,2 литра. Благодаря новой трансмиссии кроссовер стал быстрее разогнаться до 100 км/ч и в среднем потреблять на литр меньше топлива. Обновленный Kia Sorento Prime доедет до России в следующем году.

На 2018 год намечена российская премьера и еще одной франкфуртской новинки от Kia — субкомпактного хэтчбека Picanto в исполнении X-Line, которое предполагает «внедорожный» обвес с защитными элементами из черного пластика и яркими вставками в бамперах и боковинах. Более яркое оформление получил также салон Picanto X-Line.

Кроме того, как сообщил «Движку» глава PR-департамента Kia Motors Rus Максим Полозков, в начале 2018 года на российском рынке дебютирует яркий лифтбек Stinger, призванный составить конкуренцию именитым «немцам» Audi A5 Sportback и BMW 4 Series, а также новому Volkswagen Arteon, который также доедет до России в 2018-м.

Базовым двигателем для российской версии Stinger послужит 2,0-литровый турбомотор мощностью 245 л. с., известный по модели Optima GT, вторым силовым агрегатом будет 3,3-литровый V6 (370 л. с.).

Все модификации получат 8-ступенчатый «автомат» и выбор между задним и полным приводом. При этом основной акцент, как говорят представители Kia, будет сделан на полноприводные версии.

Что касается цен, то, по словам М. Полозкова, они будут известны ближе к премьере, однако «ориентироваться можно на модель Sorento Prime», которая предлагается в России по цене от 2 134 900 рублей. А это значит, что россияне вряд ли смогут купить новый Stinger дешевле, чем за два миллиона рублей ■



## Lexus NX

Японский люксовый бренд Lexus представил во Франкфурте рестайлинговую версию паркетника NX. Автомобиль получил ряд новых дизайнерских решений как снаружи, так и внутри.

Обновленный NX оснастили также модернизированной подвеской: в частности, иными стали амортизаторы и втулки стабилизаторов. Изменения, по словам представителей марки, призваны улучшить плавность хода автомобиля.

Кроме того, NX теперь будет оснащаться фирменным комплексом систем активной и пассивной безопасности Lexus Safety+, которая ранее была доступна исключительно на старших моделях марки.

Линейка двигателей в результате рестайлинга не поменялась, но на некоторых моторах (например, 2.0 Turbo, 238 л. с.) были изменены настройки блока управления, которые улучшили топливную экономичность и снизили токсичность выхлопа.

Дата начала российских продаж обновленного Lexus NX будет объявлена нынешней осенью ■



официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ  
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the  
App Store



Нынешний, 67-й по счету, международный автосалон во Франкфурте-на-Майне проходил под девизом «Будущее — сейчас»: новинок в модных (и усердно раскручиваемых!) ныне сегментах электромобилей и автономных машин было представлено несметное количество. Правда, сами производители и их поставщики признают, что России с ее сибирскими морозами, бескрайними просторами и неважными дорогами пока что далеко до следования европейским трендам. Поэтому работавший во Франкфурте корреспондент «Движка» из всех премьер IAA 2017 выбрал те, что актуальны для российских автомобилистов здесь и сейчас.



Роман Зубко

## Новые Audi A8 и RS 4 Avant

Из ряда франкфуртских новинок от Audi (в числе которых — целый сонм электрокаров и подключаемых «гибридов») для россиян наиболее актуальны две: представительский седан A8 нового поколения и возрожденный спорт-универсал RS 4 Avant.

Обе новинки из Ингольштадта вскоре доберутся до России: первым к нам придёт A8 New, за ним последует «эрэска»-универсал.

В гамме двигателей для Audi A8 нового поколения окажутся бензиновые моторы V6, V8 и W12, а также шестицилиндровые турбодизели. Главная новость — в том, что все они будут оснащаться дополнительным 48-вольтовым стартер-генератором, а в багажнике разместится аккумуляторная батарея. Благодаря такому «тройственному союзу» A8 способен отключать ДВС прямо на ходу и двигаться накатом до 40 секунд, экономя топливо и снижая выбросы.

Кроме того, представительский седан получит полноценный автопилот, с которым автомобиль на скоростях до 60 км/ч способен двигаться самостоятельно. А фронтальная оптика новинки станет лазерной. Как сообщил корреспонденту «Движка» на выставке глава российского представительства Audi Любомир Найман, заказать A8 можно будет уже в конце 2017 года.

Еще одна громкая премьера от компании из Ингольштадта — «заряженный» универсал RS 4 Avant, который доберется до России в 2018 году. Машина получила битурбированный двигатель 2.9 V6, развивающий мощность 450 л.с. и 600 Нм тяги. Полный привод quattro и 8-ступенчатый «автомат» прилагаются. С такими параметрами RS 4 Avant разгоняется до 100 км/ч за 4,1 секунды, являясь самым динамичным универсалом в истории Audi ■



## Mercedes-Benz S-Class Coupe и S-Class Cabriolet

Компания из Штутгарта привезла на IAA 2017 обновленные «двухдверки» S-Class: купе и кабриолет.

У стандартных машин гамма модификаций пополнилась версией S 560 с битурбомотором 4.0 V8 мощностью 469 л.с.; максимальный крутящий момент — 700 Нм. Купе S 560 станет доступно как с задним, так и с полным приводом, для кабриолета предусмотрена только полноприводная трансмиссия.

«Двухдверки» Mercedes-AMG S 63 получили новую радиаторную решетку, практически аналогичную той, что красуется в передней части суперкаров Mercedes GT. А под капотом 63-х «эсок» стоит теперь 4,0-литровый мотор V8 с двойным турбонаддувом, развивающий мощность 612 л.с. и максимальный крутящий момент 900 Нм. Двигатель агрегируется с новой автоматизированной 9-ступенчатой коробкой передач AMG Speedshift MCT. Привод — только полный.

Версии S 65 Coupe и S 65 Cabrio также обновились, но в основном — внешне: в отделке кузова стало больше хромированных деталей. Купе обзавелось активной подвеской AMG Active Ride Control с пружинами и амортизаторами, непрерывно регулируемые в зависимости от дорожных условий.

Дата начала российских продаж обновленных купе и кабриолета S-Class официально пока не объявлена, скорее всего, рестайлинговые «двухдверки» Mercedes доберутся до нас не раньше 2018 года.

На стенде Mercedes-Benz во Франкфурте также был представлен гиперкар Mercedes-AMG Project One. На «гиперкупе» установлен 1,6-литровый турбомотор V6 от болида «Формулы-1» Mercedes-AMG W06 Hybrid образца 2015 года. Максимальная мощность гибридной силовой установки превышает 1000 «лошадей».

Производство автомобиля намечено на 2019 год. Всего планируется построить 275 экземпляров стоимостью от 2,7 млн евро. Все машины уже распроданы ■



**ШРУСЫ NTN-SNR**  
Лучшее для Вас

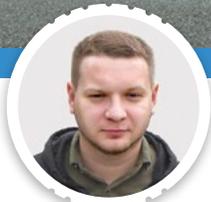


[www.ntn-snr.com](http://www.ntn-snr.com)



# Французское сердце, восточная душа

## Dongfeng AX7



Вадим Аскарлов

**Рецепт грамотного выхода на новый рынок сбыта весьма прост. Производитель с именем создает качественный современный автомобиль с адекватным ценником — собственно, все. А что делать бренду без сложившейся репутации, да еще и со скептическим отношением клиентов к стране происхождения? В компании «Дунфэн» решили пойти по самому очевидному пути — пополнить популярный в России класс авто моделью по привлекательной цене. Проверим, есть ли у нового китайского кроссовера шансы вывести марку на новый уровень узнаваемости.**

Справедливости ради стоит сказать, что даже на нашем рынке назвать бренд Dongfeng новым не получится. Уже несколько лет в России относительно успешно продается приподнятый хэтчбек H30 Cross, который мы уже успели схлестнуть в очной дуэли с Renault Sandero Stepway (№ 31 за июнь 2015 года). Однако на этот раз китайский производитель, похоже, решил подойти к захвату нашего рынка более глобально. Помимо кроссовера AX7, в самое ближайшее время на наш рынок выйдут седан A30, компакт-кроссоверы

AX3 и AX4, а также семиместная модель DFM 580.

Dongfeng AX7, безусловно, сразу привлекает взгляд. Субъективно модель получилась весьма привлекательной. Нет ни традиционной «азиатчины», ни слепого копирования внешности других моделей. По габаритам новинка даже чуть-чуть больше Nissan X-Trail и играет в классе среднеразмерных кроссоверов, что особенно хорошо чувствуется в салоне.

Простора более чем достаточно. Даже пассажиры ростом выше среднего не испытывают никаких проблем с размеще-

нием на задних сиденьях. Водителю придется сложнее: нет регулировки руля по вылету. Кожаные сиденья в целом оставляют хорошее впечатление благодаря наличию неплохой боковой поддержки.

Расположение кнопок и приборов — привычное для большинства современных

моделей. Стилизация центральной консоли напоминает таковую у Infiniti. Семидюймовый сенсорный экран весьма



Стоимость протестированного автомобиля

Dongfeng AX7  
1 249 000 ₽

неплохо реагирует на прикосновения. Из не самых привычных решений стоит отметить расположение кнопки системы ГЛОНАСС — под центральной консолью сразу за селектором переключения коробки.

Также удивило расположение кнопки «аварийки». Вежливо-му водителю, который привык благодарить других автомобилистов, в скором времени порядком надоеет постоянно тянуть ее почти к коленке правого пассажира.

С удобством работы с мультимедиа дела обстоят неплохо, правда, сильно теряется качество звука при соединении по Bluetooth.

Под капотом кроссовера — продукт сотрудничества китайцев с французским концерном PSA. Старый добрый бензиновый мотор объемом 2,0 литра, знакомый россиянам еще по моделям Peugeot 407 и Citroen C5, выдает 140 л.с. мощности.

Работает двигатель в паре с таким же известным и проверенным 6-ступенчатым «автоматом» Aisin.

Радующий поначалу бодрый разгон быстро сменяется неспешностью на больших скоростях и оборотах, что немного смущает, поскольку не добавляет уверенности при обгонах на трассе.

Впрочем, представители китайского бренда эту особенность машины объяснили наличием некоего неотключаемого обкаточного режима, который до 5 тыс. км пробега не дает мотору работать на полную мощность, что выглядит странно.

Что касается ездового комфорта, то подвеска не очень любит мелкие колдобины и лежачих полицейских. Макферсон спереди и «многорычажка» сзади



официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ  
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the App Store





Багажник — один из самых больших в классе: 565 литров в стандартном положении и 1572 литра при сложенных задних сиденьях

не допускают серьезных пробоев, но жесткость проезда дорожных дефектов не дает расслабиться. На пологих неровностях при большой скорости машину заметно побалтывает. Руль мягковат и не дает водителю четкой обратной связи, но на большинстве дорог и разрешенных скоростях AX7 проблем с управлением не доставляет.

Поскольку не все колеса ведущие, AX7 выполняет функции не столько кроссовера, сколько большого приподнятого универ-

сала. Так что предел возможностей машины с клиренсом 190 мм и средней геометрической проходимостью — преодоление грунтовок и деревенских холмов, что большинству будет достаточно.

### Каков итог?

Какие же шансы у нашего героя засветиться на дорогах России? Dongfeng использует традиционную для китайских фирм тактику — максимум автомобиля по доступной цене. Наш экземпляр, что называется, «в полном фарше» предлагается за 1 249 000 рублей. Здесь будет люк в крыше, система бесключевого доступа, круиз-контроль, климат-контроль, сиденья с запоминанием положений, камера заднего вида, датчики парковки, кожаный салон, шесть подушек безопасности, бортовой компьютер и подогрев сидений. Опциональный состав и вправду очень

*Традиционный стратегический недостаток китайского кроссовера — отсутствие полного привода. Нет его ни у Chery, ни у Lifan — главных конкурентов Dongfeng. Представители всех китайских брендов объясняют это городским позиционированием моделей и, как следствие, отсутствием необходимости в приводе 4x4. На самом деле недорогую работоспособную и надежную систему подключаемого полного привода в Китае еще не освоили, а потому не торопятся усложнять и удорожать конструкцию моделей*

богат, но и миллион с четвертью отнюдь не бросовая стоимость. Так что цена, что называется, в рынке. Однако же очень сомнительно, что человек, решивший купить X-Trail, Sportage или Outlander, вдруг

неожиданно переметнется в салон Dongfeng. Гораздо вероятнее, что наши автолюбители будут выбирать между кошельком и размерами. Renault Duster, Kaptur или Hyundai Creta, а также прямые соперники из Chery и Lifan — вот те конкуренты, с которыми в реальности придется сражаться новому Dongfeng AX7. Причем сами представители марки говорят о том, что их основной клиент — человек, «лояльный к китайским брендам». Будем откровенны, таких в России не очень много, но в силу очевидного развития китайского автопрома с каждым годом становится все больше.



### Характеристики Dongfeng AX7

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4690x1850x1727
Снаряженная масса, кг	1625
Объем багажника, л	565
Клиренс, мм	190
Двигатель	
Тип	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	1997
Мощность, л. с. при об/мин	140/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	200/4000
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, сек	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	180 км/ч
Средний расход топлива, л	8,7

### Оценка Dongfeng AX7

<b>ИНТЕРЬЕР</b>	<b>7,71</b>	Удобный и просторный интерьер с мелкими огрехами отличается сочетанием пластиков разного качества.
Обзор	8	
Эргономика	7	
Качество материалов	7	
Простор	9	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	8	Странные настройки двигателя, обещающие раскрыться после обкатки, и среднестатистические для класса остальные параметры.
Багажник	8	
<b>ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>	<b>7,5</b>	
Динамика	7	
Управляемость	7	
Тормоза	8	
Экономичность	8	Неплохая «шумка», недошлифованные настройки подвески и хорошее оснащение — для Китая все традиционно.
<b>КОМФОРТ</b>	<b>7,33</b>	
Акустический	7	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	8	<b>ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА</b>
	<b>7,51</b>	

**ШРУСЫ NTN-SNR**  
Лучшее для Вас



[www.ntn-snr.com](http://www.ntn-snr.com)

# FOTON

## SAUVANA



Вадим Аскарлов

Рассказывать российскому обывателю о новом китайском автомобиле — это попытка пробиться сквозь стену предвзятости и снобизма. А уж если это новая марка для нашего рынка, то ничего, кроме сарказма, в ответ на аргументы вы не услышите. Так что стоит начать с небольшого ликбеза о том, что же такое Foton.

Чаще всего под этим обозначением встречаются небольшие грузовички, которые весьма популярны у городских перевозчиков в качестве альтернативы нашим «газелям». Реже на трассе можно увидеть самосвалы и автобусы под этой маркой. В принципе, до недав-

На форумах автолюбителей, да и в статьях на страницах профессиональных автожурналов регулярно появляются тезисы о том, что класс внедорожников перестал существовать, а последние его представители — скорее исключение из правил для небольшой когорты преданных любителей офф-роуда. И как с этим не согласиться?! У простого смертного выбор невелик: УАЗ — для тех, кто в ресурсах ограничен, Ражеро или Land Cruiser — для тех, у кого денег побольше. А есть ли что-то между? Попробуем найти компромисс в лице нового внедорожника Foton Sauvana.

него времени это и было основным направлением компании. Так что неудивительно, что свой «поход» в легковой сегмент в России бренд решил начать именно с представления пикапа Tunland и рамного внедорожника Sauvana, ведущих свою конструктивную историю от моделей Toyota.

Внешне автомобиль выглядит массивным. Экстерьер отражает

реальность: Foton Sauvana — действительно большой внедорожник. В длину он на пять сантиметров больше Land Cruiser Prado и немного шире «японца».

Радует, что в Foton решили подойти к дизайну без знаменитой китайской подражательности.

Бездорожье  
по-китайски

道路

Sauvana снаружи вполне самобытен и даже в чем-то выделяется на фоне многих brutальных внедорожников, щеголяющих острыми углами и прямоугольной внешностью, он не наделен чертами «азиатчины», которые часто присутствуют в автомобилях, предназначенных для развивающихся стран. Разве что

полностью хромированная решетка радиатора выдает попытки поприуществовать также на рынках Таиланда и Индии, где без ярких атрибутов не продашь даже мотороллер.

А что же в салоне внедорожника? Вспоминаем традиционные беды «китайцев» и пытаемся



официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ  
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the  
App Store





Щиток приборов не перегружен излишней информацией и приятно подсвечивается бирюзовым светом

Сиденья комфортные, с неплохой боковой поддержкой. Диапазон регулировок кресел достаточен, а вот настройки положения руля — нет. Точнее, недостаточного — регулировки по вылету: удобно устроившись на водительском месте, к рулю приходится тянуться. Компенсировав это неудобство новой позицией кресла, получаешь дискомфорт уже по педалям.

Зеркала, как и полагается для внедорожника, большие, да и в целом обзорность хорошая. С шумоизоляцией ситуация двоякая. Водитель и пассажир спереди могут общаться вполне комфортно, не повышая голос даже при

активном разгоне. А вот пассажиры, сидящие сзади, будут испытывать дискомфорт, но не от гула мотора, а от отсутствия шумоизоляции: на месте за водителем хочется обернуться и проверить, закрыта ли дверь багажника. Про «тихое» общение пассажиров на последнем ряду в семиместной версии говорить не приходится. Зато не так много моделей с третьим рядом сидений могут предложить столько места.

В движение Foton Sauvana приводится с помощью бензинового турбомотора объемом 2,0 литра в двух вариантах форсировки:

201 л. с. и 217 л. с. Не пугайтесь: по заверениям представителей Foton, тот же двигатель с «антиналоговой» мощностью 199 л. с. уже проходит сертификацию.

Сам двигатель заявлен как собственная

разработка Foton. Правда, стоит отметить, что за основу все-таки был взят силовой агрегат от коммерческих автомобилей Volkswagen, знакомый нам по модели Multivan. Но назвать его полностью скопированным не получится. В Foton поменяли его подкапотное расположение, разработали новое навесное оборудование и внесли еще ряд существенных изменений. По крайней мере, если «китайцы» не перемудрили с окружающими мотор составляющими, можно с уверенностью сказать, что под капотом Sauvana проверенный мотор.

Едет Foton с таким двигателем вполне уверенно: 300 Нм крутящего момента вполне хватает для резких обгонов даже на скоростях



**ШРУСЫ NTN-SNR**  
Лучшее для Вас



[www.nten-snr.com](http://www.nten-snr.com)



Стоимость протестированного автомобиля  
**Foton Sauvana**  
**1 620 990 ₽**

за 100 км/ч. Мотор работает в паре с проверенной десятками моделей разных брендов 6-ступенчатой автоматической коробкой передач Aisin. Нареканий на тандем не нашлось: коробка работает плавно, не досажая назойливыми попытками постоянно переключиться на более высокую передачу. Кстати, клиенты, решившие выбрать внедорожник на «механике», также получают проверенную временем коробку ZF. За блокировки отвечает раздаточная коробка фирмы BorgWarner, которая жестко



включает полный привод системы part-time с передним мостом фирмы Dana.

А что же с дизелем? Как и в случае с «подналоговым» бензиновым мотором, солярочный также проходит сертификацию для нашего рынка. А будет это

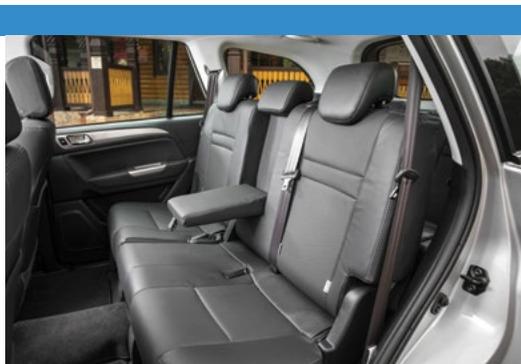
прекрасно знакомый нам силовой агрегат Cummins, который можно встретить... на «ГАЗели Next».

Foton Sauvana отлично идет по трассе. Несмотря на высокий кузов, машина устойчива за счет широкой колеи и практически не раскачивается при ускорении

и торможении, чем очень часто грешат большие «рамники». Подвеска вообще не замечает маленьких ям и стыков, а для того чтобы ее пробить, нужно реально постараться даже на российских дорогах.

Но вспомним все-таки, для чего действительно нужен этот автомобиль. Его вотчина начинается там, где заканчивается асфальт. Порядка сотни километров удалось преодолеть по настоящему грунтовому грейдеру сразу после дождя. Трудно сказать, в каком состоянии подвеска тестового автомобиля доживет до следующего ТО, но жалеть внедорожник на этом участке никто не собирался. Встретившийся нам по дороге кроссовер Ford Kuga уныло плелся по грейдеру со скоростью не больше 40 км/ч, в то время как мы на Foton Sauvana в прямом смысле летели, причем без особого дискомфорта даже для задних пассажиров.

С управляемостью на скользкой грунтовке дела обстоят двояко. С одной стороны, прекрасная подвеска позволяет гнать «на все деньги», но отсутствие режима постоянного полного привода не дает чувствовать себя уверенно. Теоретически с этим должен справляться режим привода Auto, когда муфта при пробуксовке под-



Порадовал и багажник, который даже при разложенном третьем ряде сидений оставляет вполне приемлемый объем для поклажи. А уже если сложить все кресла, то получится внушительные 2240 литров

официальный спонсор рубрики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ И РОЛИКИ ГРМ



Available on the App Store





Расход топлива вполне приемлемый, если вспомнить, что у нас более чем двухтонный полноприводный внедорожник. При нормальном ритме езды 13–14 литров — неизбежность

ключает передний мост, но в реальности гораздо эффективнее просто держать низкую передачу и «вкручивать» внедорожник в поворот с помощью педали газа.

С лужами, претендующими на звание небольших водоемов, Sauvana справился играючи, а в роли брода выступил галечный пляж самого настоящего

озера. По паспорту внедорожник может заливаться водой до уровня 80 см. После первых робких попыток «искупать» Foton мы уже не боялись всеми колесами заезжать в озеро, и при этом устойчиво ощущался запас, на который Foton может уйти «на глубину». Особенно если поставить на него «зубастую» резину.

### Каков итог?

Если бы моей целью было убедить кого-то в конкурентоспособности китайских автомобилей, я бы точно предпочел покатасть его на Foton Sauvana по бездорожью. Причем из китайского там только



По традиции китайских компаний Foton активно использует производственные площадки бывших стран СНГ. В 2007 году грузовики Foton собирали на Украине, а сейчас внедорожник Sauvana сходит с конвейера завода «Белджи» в Белоруссии. Однако к нам поедут машины, собранные в России. Где именно — уже решено, но пока засекречено



шильдик да название: ZF, Aisin, Dana, BorgWarner, Johnson Controls, Cummins и еще множество компаний с мировым именем поставляют практически все компоненты



для Foton Sauvana. И за весь этот интернационал китайцы просят от 1 454 990 до 1 704 990 рублей. Это стоимость среднеразмерного кроссовера или возвращение покупателя под крыло VAZа еще и с запасом. Так что по нынешнему «кризисному» состоянию рынка ценник на Foton Sauvana можно признать вполне разумным, а саму машину — промежуточным звеном в сегменте, причем с хорошим потенциалом.

### Оценка Foton Sauvana

ИНТЕРЬЕР	8,57	
Обзор	9	
Эргономика	8	Грамотное копирование эргономики популярных брендов, действительно большой багажник и просторный салон. Однако настроек водительского места хватит далеко не всем
Качество материалов	8	
Простор	10	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	8	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,6	
Динамика	7	Рамный внедорожник просто требует «дизеля», который скоро будет. Отсутствие режима «4H» не позволяет поставить «десятку» за «бездорожье»
Управляемость	7	
Тормоза	7	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	9	
КОМФОРТ	7,33	
Акустический	7	Шумоизоляция передних мест достаточная, но пассажирам сзади точно не понравится изоляция багажника
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	7	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,83	
		Хороший вариант, если не хватает на рамных «японцев», а «Патриот» не внушает доверия. Компоненты известных производителей дают надежду на надежность, если, конечно, не подведет грядущая российская сборка.

### Характеристики Foton Sauvana

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4830x1910x1885
Снаряженная масса, кг	2035
Объем багажника, л	1510
Клиренс, мм	220
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1981
Мощность, л. с. при об/мин	217/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	320/1750
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Полный, с понижающей передачей
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, сек	10,5
Максимальная скорость, км/ч	165
Средний расход топлива, л	13

**ШРУСы NTN-SNR**  
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com



Илья Огородников

Устоять перед этим классом автомобилей почти невозможно. На них показывают пальцем и провожают взглядом. Они красуются на плакатах в комнатах мальчишек, а через какое-то время в них с удовольствием садятся девочки. Они всегда объект вожделения, даже если хорошая машина в семье уже есть. А что на самом деле ждет обладателя спорткупе? Полмесяца мы провели с яркой и дерзкой красавицей Audi TT, проехав на ней 4 тыс. км, — и это было непросто.

Первая TT взорвала авторынок в далеком 1998 году. Запускать в серию концепт-кары, да еще по приемлемым ценам, тогда было не принято, но Audi решилась — и не прогадала. Экспериментальный низкий кузов с куполом кабины чаще всего сочетался с серебристым цветом — именно в таком виде машина на дороге смотрелась настоящей летающей тарелкой, исчезающей со старта, обходящей кого

удобно и втискивающейся в любое свободное место. Платформа четвертого «Гольфа» и серийные компоненты от массовых моделей концерна VAG позволили сделать модель относительно доступной, причем это никак не сказалось на драйверских настройках. Удивительно, но первые TT не имели автоматической коробки передач, что добавляло купе еще больше

спортивности и в некотором смысле брутальности.

С тех пор прошло почти 20 лет. Автомобилисты даже в нашей стране успели перевидать такое количество суперкаров и гиперкаров, что удивить хоть чем-то, кажется, уже никого невозможно.

Но нет, алая TT S-Line (не путать с TTS) — в обвесе и на спортивных дисках — всегда в центре внимания. Собственно, это первое, к чему сразу необходимо привыкнуть новоиспеченному владельцу. Взгляды с остановок и пешеходных переходов, из общественного транспорта и соседних машин будут всегда обращены на вас. Причем детишки из популярных автомобилей станут, не стесняясь, тыкать в вас пальцами,



# Audi TT S-Line

## Плюсы и минусы жизни со спорткупе

Описывать красоту форм и «злобу» спортивного образа с росчерками «молний» в фарах смысла нет — просто полюбуйтесь фотографиями. Один момент: машина в реальности заметно больше, чем кажется. Особенно это касается ширины распластавшегося кузова с огромным плато капота. Издалека анфас Audi TT порой даже можно перепутать с полуночным флагманом R8

прилипнув к окнам. Ну а на заправках готовьтесь рассказывать, «че за мотор», «сколько валит» и «че стоит». Лукавить нечего, большинство подобных автомобилей для того и покупается, чтобы потешить свое тщеславие.

А еще на заправках привыкайте платить больше обычного. Нет, дело не в расходе топлива. Просто каждый второй заправщик на опережение спрашивает: «До полного 98-го?», и отвечать: «Нет, на 500 рублей 95-го, пожалуйста» получается уже как-то «по-нищербродски», что тут же говорит о тебе, в лучшем случае, что ты водитель или перегонщик, но никак не владелец. Статусу подобных авто надо соответствовать — даже умением держаться, одеваться и тратить деньги.

Про посадку в TT говорить нечего — она спортивная. Удались ростом выше среднего? Готовьтесь совершать полуакробатический этюд по закидыванию ног далеко к педалям и пригибанию головы. В машину не заходишь и не садишься, а падаешь на пол, проваливаясь пятой точкой в гоночные ковши, как в люльку. Выход — точно такой же, только последовательность обратная. Прибавьте сюда огромные двери, которые на тесной парковке можно не открыть. Ну и готовьтесь в боковом кармане двери возить с собой тряпочку, чтобы протирать ею широкие пороги, иначе будете это делать собственными штанинами.

Пороги, кстати, с аэродинамическими выступами — можно запросто повредить при парковке,

официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the App Store





В Audi TT было решено полностью отказаться от центрального дисплея. Вся информация только у водителя — перед глазами, на фирменном, полностью цифровом щитке приборов. Управление им требует привычки — почти все данные придется задавать кнопками на руле, частично помогая «шайбой» системы MMI под правой рукой, благо меню максимально логично и быстро запоминается. Кстати, поверхность «шайбы» сенсорная — задавая пункты следования навигации, на ней можно просто вывести буквы конечной точки назначения, например «метро такое-то», или названия нужных магазинов или ресторанов, а не их точный адрес

как, собственно, и шикарный спортивный передний бампер со спойлером. Более того, линия нижней кромки двери порой находится

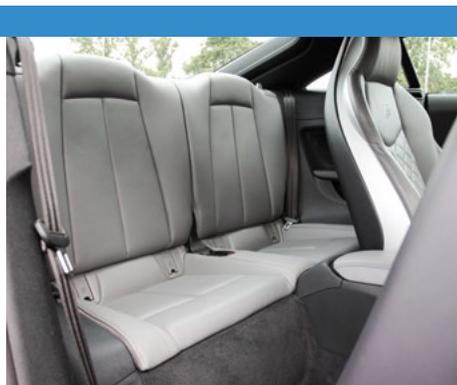
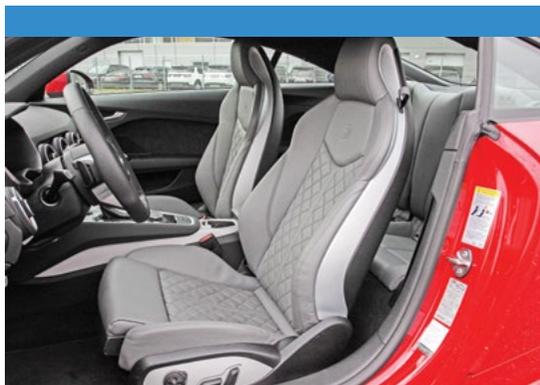


Тактильные ощущения от качества всего вокруг не передать. Дефлекторы обдува в виде самолетных турбин с интегрированным прямо в них управлением климат-контролем — гениальная дизайнерская находка. Так и хочется начать включать тумблеры, чтобы активировать режим взлета. Ну а теперь о том, с чем в салоне придется мириться. Во-первых, пить и есть по дороге в Audi TT придется отвыкать. В машине

ниже высоты бордюров, так что при продольной парковке правый пассажир рискует оказаться заблокированным.

Внутри атмосфера настоящего спорткара. Анатомические ковши с массой настроек, включая

подкачку боковин, — выше всяких похвал. Буду откровенен: сиденья и посадка в целом в Audi TT даже лучше, чем оба варианта спорткресел в Nissan GT-R, который мы гоняли летом по сочинскому автодрому.



**ШРУСы NTN-SNR**  
Лучшее для Вас



[www.nten-snr.com](http://www.nten-snr.com)



один глубокий подстаканник, расположенный под правым локтем, достать из которого стандартный стакан кофе очень непросто. В боковую дверь, помимо тряпочки, поместится только полулитровая бутылка воды. Теоретически есть еще задний фиксатор стакана в подлокотнике, но пользоваться им почти невозможно — еще и потому, что там же находится 12-вольтовая розетка для зарядки. Можно, правда, воспользоваться USB-портами в отсеке перед рычагом КПП, но и телефон придется держать там же, вслепую нащупывая его каждый раз: мест для мелочевки в машине почти нет.

Длинноногие будут упираться левой коленкой прямо в блок управ-

ления фарами, регулярно выключая их или переключивая. Обзор назад, в том числе в маленькие зеркала, в TT довольно условный. При парковке спасает камера заднего вида, а при перестроениях — система мониторинга слепых зон.

Задние кресла — отдельная история. То, что они в принципе есть, — это здорово. Задачу провести в машине пару дней втроем, чтобы решить семейные вопросы, спорткупе выполнило. Но цирковое представление по выходу заднего пассажира на божий свет можно было каждый раз снимать на камеру. А нахождение там сродни попытке даже для человека ниже

среднего роста, причем, закрывая багажную дверь, его ненароком можно прибить ударом по голове.

Теперь о главном — как же эта красавица умеет ездить. Не буду долго размусоливать эпитеты. Все можно описать в двух словах: это настоящий кайф!

Под капотом Audi TT всефольксвагеновский 2,0-литровый турбомотор заурядной для спорткупе мощности 230 л. с., но его настройки здесь не чета родственным седанам или кроссоверам. Отвечаю на вопросы заправщиков: «валит» он так, что целесообразность покупки заряженной S-версии

На скорости от 130 км/ч у Audi TT автоматически выдвигается антикрыло, увеличивающее прижимную силу. При падении скорости ниже 60 км/ч оно убирается обратно. Выдвинуть его можно и принудительно — кнопкой на консоли

оправдана только демонстрацией собственного превосходства.

Разгон за 5,3 секунды до 100 км/ч накрывает почти мгновенно, без традиционных немецких экзодержек. Реакции TT на любое действие почти беспресловенны.

Если сложить задние кресла, то в Audi TT можно получить просто гигантский для такого класса авто багажник. Только вдумайтесь: в спорткупе, не считая двух сумок, влезла... газовая плита, правда, без коробки. Причем даже в номинале его объем неплох — 305 литров с учетом полно-размерной «докатки»



### Характеристики Audi TT S-Line 2.0 quattro

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4177x1832x1353
Снаряженная масса, кг	1410
Объем багажника, л	305
Клиренс, мм	120
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1984
Мощность, л. с. при об/мин	230/4500
Крутящий момент, Нм при об/мин	370/1600
Трансмиссия	Роботизированная, 6-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, сек	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250 км/ч
Средний расход топлива, л	6,4

официальный спонсор рубрики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ И РОЛИКИ ГРМ

NTN®



Available on the App Store





Стоимость  
протестированного автомобиля

Audi TT S-Line  
**3 320 700 ₺**

Почти, потому что можно поиграть с адаптивными режимами движения, выбрав, например, Comfort, который сглаживает реакции купе, делая его более покладистым в городской толчее. Кстати, злобной и дерганой машину не назвать ни в одном из режимов. Только экономичный, читай — «овощной», Efficiency в городе не годится, а вот на трассе он вполне справляется со своими функциями, укладывая TT в расход на уровне 7,5 литров.

Особый кайф перед обгоном — дернуть рычаг коробки на себя, молниеносно включив спорт-режим. Моментальное падение на две передачи, «отстрел» выхлопной системы, наполняющей салон глубоким басом, — и уход в точку с любой скорости с продолжающейся отсечкой предель-

ных оборотов под «выстрелы» из раструбов.

Поведение на дороге эталонное. Острый и точный руль позволяет перестраивать Audi TT в потоке мгновенно, а уж как спорткупе ныряет в повороты почти без сброса скорости, когда у водителя захватывает дух, и говорить нечего. Если на прямой у многих соперников еще есть шансы вас догнать, то первая же связка виражей оставит большинство даже более мощных автомобилей в зеркале заднего вида.

Но не стоит расслабляться: TT — девочка с характером. При крайне активных переставках даже не на самой высокой скорости спорткупе может подмахнуть короткой кормой, которую, правда,



Даже в городе полноприводное купе прожорливым не назвать: потребление бензина на уровне 12–13 литров для такой машины — ерунда

фирует изъяны асфальта, так что дорожные диски, как, собственно, и покрышки, увы, на наших дорогах прибавляйте к расходникам.

### Каков итог?

Не знаю, как и кому можно посоветовать такую машину в качестве жены, но роль жгучей любовницы Audi TT выполняет просто отменно. Две недели, проведенные за ее рулем, — что невероятный курортный роман, полный страсти и запоминающихся на всю жизнь эмоций. Превращение подобных чувств в повседневность очень быстро выведет на первый план все недостатки спорткупе и запросто приведет к затратному разводу. После того как я закрыл машину и вернул ключи, еще тридцать секунд мы смотрели друг на друга: она — горящими фарами, словно проводящая на самолет, а я — с легкой улыбкой и надеждой увидеть ее в следующем году...



аккуратно поставит на место корректно вмешивающая электроника вместе с контрвыпадом рулем.

Расплата за почти трековое поведение — конечно же, зажатая подвеска. А в нашем случае ситуация усугубляется еще и установкой опциональных 19-дюймовых RS-дисков с намотанной на них «изоляцией» шин 35 профиля. Готовьтесь к тому, что все трещинки в асфальте вы будете знать наизусть, а рельсы переезжать крадучись. Причем упругости амортизаторов позавидуют иные кроссоверы — TT держит удар даже на относительно крупных колдобинах, только делает это громко.

А вот колеса предсказуемо удар не держат. Сверхнизкопрофильная резина вообще никак не демп-

### Оценка Audi TT S-Line

<b>ИНТЕРЬЕР</b>	<b>7,57</b>	Спорткаровский интерьер купе великолепен с точки зрения водителя и качества исполнения. Все остальное в нем второстепенно.
Обзор	7	
Эргономика	7	
Качество материалов	9	
Простор	7	
Передние сиденья	10	
Задние сиденья	5	
Багажник	8	Восторг и эмоции! Кайф от каждого нажатия на акселератор и пройденного поворота — это магия TT.
<b>ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>	<b>9</b>	
Динамика	9	
Управляемость	10	
Тормоза	9	
Экономичность	8	Звук в этой машине — для полноты ощущений на 6000 оборотах, а зажатая подвеска — закономерность жанра. Придется мириться.
<b>КОМФОРТ</b>	<b>7,33</b>	
Акустический	7	
Ездовой	6	Оснащенность опциями
Оснащенность опциями	9	
<b>ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА</b>	<b>7,96</b>	

**ШРУСЫ NTN-SNR**  
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com

## Trialli представила новые амортизаторы

для «японцев»



Компания Trialli объявила о расширении фирменной линейки амортизаторов и амортизационных стоек за счет моделей для японских автомобилей.

Новые амортизаторы, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для таких автомобилей, как Mitsubishi Lancer (00-), Mitsubishi Outlander (07-), Nissan Almera (00-), Nissan Almera Classic (06-), Nissan Qashqai (06-),

Toyota Corolla (01-), Toyota Rav4 (06-), Peugeot 4007 (07-), Citroen C-Crosser (07-), Lifan Solano (10-).

Диапазон цен на новые модели — от 1220 до 1460 рублей.

Детали представлены в линейке продукции Linea Superiore — масляные амортизаторы с газовым подпором низкого давления ■

## ПОАР выпустил радиаторы для Lada Granta

Российский производитель теплообменников — ПО «Авто-Радиатор» — объявил о начале производства радиаторов охлаждения для популярной вазовской модели Lada Granta.

Радиатор ПОАР ОХ 2190.03 предназначен для установки на «Гранту» с механической коробкой передач,

кондиционером и модулем охлаждения KDAC. Рекомендованная розничная цена модели составляет 5211 рублей.

Радиатор ПОАР ОХ 2190.04 адресован владельцам Lada Granta с АКП, кондиционером и модулем охлаждения KDAC. В рознице такой радиатор стоит 6732 рубля.

Новые радиаторы впервые были представлены компанией в Москве, на выставке MIMS Automechanika 2017. Серийное производство новинок стартовало в сентябре нынешнего года ■



ВЕДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ  
АМОРТИЗАТОРОВ И СИСТЕМ ПОДВЕСКИ



редактор рубрики  
Роман Зубко



## «СтартВОЛЬТ» расширил линейку модулей топливных насосов

Компания «СтартВОЛЬТ» объявила о расширении ассортимента модулей топливных насосов в сборе.

Фирменная линейка пополнилась пятью новыми изделиями, адресованными владельцам ряда автомобилей марок Chevrolet, Ford, Mazda и FIAT.

Новые детали предназначены для таких машин, как Chevrolet Aveo (06-)/Aveo (08-) с двигателем 1.4i, Chevrolet Lacetti (04-) с моторами 1.4i, 1.6i, 1.8i, Chevrolet Lanos (05-), Ford Focus II (05-) и Mazda 3 (03-)



с двигателями 1.4i, 1.6i, 1.8i, а также FIAT Albea (02-) с мотором 1.4i.

Диапазон цен на новые модули топливных насосов «СтартВОЛЬТ» — от 2590 до 4350 рублей.

Как отмечают в пресс-службе компании-производителя, «данные позиции являются продолжением развития группы „Модули топливных насосов“ и укрепляют ассортиментную привлекательность бренда по этому направлению» ■

## Luzar выпустил термостат для BMW

Компания Luzar объявила о выпуске новой модели термостата для ряда легковых автомобилей и кроссоверов марки BMW.

Как сообщает пресс-служба компании, новый термостат Luzar LT 26173 предназначен для автомобилей BMW 3 Series с кузовами E46 (98-) и E90 (05-), 1 Series (E81, 04-), X3 (E83, 04-) с двигателями 1.6i, 1.8i и 2.0i.

Новый термостат является электронным: внутри термовоска деталь имеет нагревательную спираль, которая позволяет принудительно «открыть» клапан.

Электронный термостат — в отличие от «обычного» — может срабатывать как в «пассивном» режиме (когда охлаждающая жидкость достигает заданной температуры, термовоск расширя-

ется и термостат открывается), так и в «активном» (по команде бортового компьютера на нагревательную спираль подается напряжение, термовоск расширяется, и термостат открывается).

По данным Luzar, электронные термостаты получают в настоящее время все большее распространение, поскольку их использование позволяет изменять температуру в системе охлаждения в более широких и разнообразных диапазонах, что приводит к повышению эффективности работы двигателя (экономичность, приемистость, скорость прогрева).

Розничная цена нового термостата Luzar LT 26173 составляет 2000 рублей ■



## Bosch запустил онлайн-каталог для подбора щеток

Компания Bosch реализовала подбор щеток стеклоочистителей в онлайн-каталоге и через мобильное приложение для смартфонов и планшетов.

Немецкий производитель теперь предлагает подбор щеток стеклоочистителей в онлайн-каталоге [Boschwiperblades.com](http://Boschwiperblades.com) и через мобильное приложение для смартфонов и планшетов на базе Android, iOS и Windows Mobile.

В базе данных присутствуют все популярные модели автомобилей европейских, азиатских и американских брендов. Для получения информации о рекомендованном продукте достаточно ввести марку, модель и год выпуска.

Соответствующая страница также будет содержать наглядный «рейтинг характеристик» в виде звездочек и ссылку на видеоинструкцию по установке выбранных щеток, размещенную на YouTube.

Мобильное приложение после установки не требует онлайн-подключения. База данных автомобилей и каталог щеток загружаются однократно при установке приложения. Кроме того, компания реализовала возможность обновления актуальной базы продукции ■

# Japanparts Group выпустила новые подшипники

Группа компаний Japanparts объявила о расширении линейки ступиц и подшипников колес.

Обновленный модельный ряд, как сообщает пресс-служба Japanparts Group, обеспечивает покрытие более 92% парка автомобилей.

В настоящее время компания предлагает свыше 1000 кодов для азиатских, американских и европейских машин. В фирменный каталог включены как подшипники, так

и ступицы со встроенным кольцом/датчиком ABS.

На ступицы колеса и подшипники брендов Japanparts, Ashika и Jarco распространяется гарантия 24 месяца.

Изделия изготовлены из хром-углеродистой стали, подверженной глубокой закалке или индукционной обработке, в зависимости от типа, для повышения прочности и размерной стабильности ■



## Monroe расширит линейку амортизаторов OESpectrum

Компания Tenneco объявила о расширении премиальной линейки амортизаторов Monroe.

Как сообщает пресс-служба компании, до конца 2017 года общее количество новых позиций амортизаторов в линейке будет доведено до 420 наименований.

С начала текущего года Tenneco запустила в производство 294 новых наименования амортизаторов OESpectrum, предназначенных для популярных марок Audi, BMW, Ford, Mercedes-Benz, Nissan, Skoda, Toyota, Volvo, Jaguar и др.

Напомним, что линейка амортизаторов Monroe OESpectrum впервые была представлена в сентябре прошлого года.

Амортизаторы выполнены по запатентованной Tenneco технологии Monroe R-TECH 2 Rebound Valving Technology, которая обеспечивает практически мгновенную обратную связь и реакцию на изменение состояния дорожного покрытия ■



## Neolux представил новые «галогенки»

Компания Osram объявила о расширении ассортимента дочернего бренда Neolux за счет новой линейки автомобильных галогенных ламп Blue Power Light.

Лампы новой серии выпускаются с цоколями стандартов H1, H3, H4 и H7 и могут применяться для дальнего и ближнего света, противотуманных фар, а также в указателях поворота.

Лампы генерируют свет с высокой цветовой температурой (5000 К) бело-голубого оттенка, что выше, чем стандартная цветовой температура ксеноновой лампы. По данным производителя, применение подобных источников света улучшает освещенность поля зрения водителя в темное время суток.

«Естественный дневной свет, привычный человеческому глазу, имеет цветовую температуру на уровне 6000 К, тогда как у обычных „галогенок“ она значительно ниже и составляет около 3200 К. Цветовая температура Blue Power Light увеличена до 5000 К, что максимально приближает цветовую температуру этих галогенных лампочек к естественной дневной», — отметил технический специалист отдела «Специальное освещение» компании Osram Артем Нуриахметов ■



# Группа компаний



От технологий производства до планов на будущее

## ❗ Какие технологические процессы проходит сцепление на производстве?

— Комплекты сцепления TM KRAFT разработаны с учетом основных требований потребителей на многоступенчатой линии производства и контроля. На заводах TM KRAFT обеспечивается вся технологическая цепочка: начиная с процесса закалки под высоким напряжением дисков и корзин сцепления, покрытия их антикоррозийными веществами, защищающими от проникновения влаги, нанесения фрикционных накладок и заканчивая сборкой дисков и окончательной сборкой комплектов сцепления. Готовые сцепления проходят многократные тесты: на качество ковкости, на гибкость сплава, на способность передачи крутящего момента, на балансировку и т. д.

## ❗ Можете ли вы выделить какие-либо особенности, которые позволяют вам идти в одном строю с технологическим прогрессом?

— На самом диске использованы демпферные пружины, которые



Сцепление — это сложная по технологии изготовления деталь, к которой, помимо общих требований, касающихся каждого узла автомобиля, предъявляется ряд специфических требований. Выпускаемая продукция изготавливается на основе продвинутых технологий. В результате этого сцепление TM KRAFT не уступает по качеству устройствам, предназначенным для первичной сборки, а также имеет индивидуальные отличительные черты, что позволяет защитить себя от подделок и успешно конкурировать по данной группе товаров. Более подробно о важном узле автомобиля рассказывает технический специалист ГК Крафт Роман Лысов.

обеспечивают известную мягкость работы сцепления, а также способствуют меньшему износу деталей в момент работы автомобиля. Накладки диска имеют специальные насечки для вентилирования диска и удаления продуктов износа. Ступица диска изготовлена методом торцевой раскатки, что улучшает ее прочность и увеличивает срок эксплуатации.

В наших дисках сцепления использованы улучшенные фрикционные материалы для более длительного срока службы, сопротивляемости ударам, а также улучшена их термическая обработка.

## ❗ Вы знаете, что далеко не каждый владелец автомобиля является заядлым автолюбителем, который досконально

разбирается в технических особенностях. Можете ли вы рассказать про какие-либо другие преимущества ваших сцеплений?

— Одним из наших конкурентных преимуществ является уникальное изготовление деталей сцепления. Корзина проходит специальную пескоструйную обработку, после чего наносится термическое антикоррозийное покрытие, и в результате материал приобретает структуру и свойства, необходимые для обеспечения характеристик прочности.

Ступица диска сцепления подвергается индивидуальной температурной закалке, вследствие чего получает эксклюзивный сиреневый цвет, выделяющий ее на рынке РФ. Сверхточная

балансировка сцеплений Kraft обеспечивает при работе минимальные вибрации и резонансные колебания. А особый состав фрикционного материала ведомых дисков обеспечивает комфортный старт автомобиля и стопроцентную передачу крутящего момента в любое время года.

## ❗ Какие еще товарные группы вы предлагаете на рынке автозапчастей?

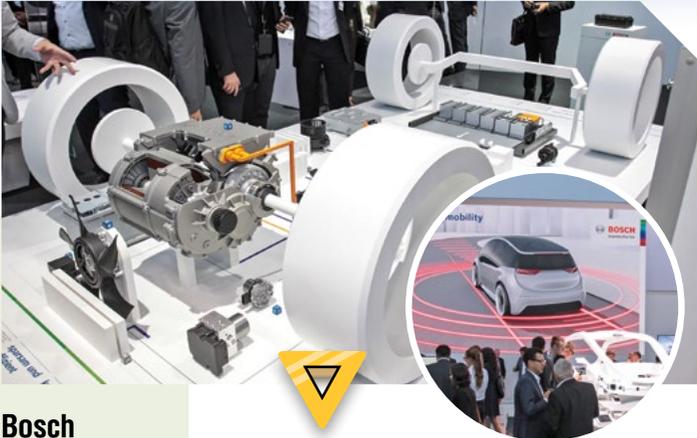
— Ассортимент перекрывает практически все виды расходных материалов на автомобили Lada, такие как шарниры, радиаторы, подшипники и многие другие. Также у нас есть автомобильные аксессуары, широкий выбор галогеновых и светодиодных автоламп и ручной инструмент для ремонта автомобиля.

## ❗ Какие у вас планы на среднесрочную перспективу: расширение ассортимента, выход на другие рынки?

— В целом рынок сейчас демонстрирует рост. Мы с оптимизмом смотрим в будущее, так как экономическая ситуация стабилизируется, а это хороший знак для того, чтобы искать новые пути развития. В ближайшее время ассортимент дополнится новым модельным рядом Lada, а также принято решение о выходе на рынок иномарок, первые поставки ожидаются уже в октябре 2017 года.



# Франкфурт-2017: новинки и перспективные разработки в секторе автокомпонентов



## Bosch

**Компания Bosch представила на IAA 2017 перспективные решения, направленные на исключение несчастных случаев, стресса и вредных выбросов на дорогах будущего.**

В частности, как сообщал ранее «Движок», немцы продемонстрировали возможности системы автоматической парковки, уже заработавшей в гараже музея Mercedes-Benz в Штутгарте. Напомним, что при помощи смартфона водители могут автоматически ставить машины на свои парковочные места и не следить за их маневрами.

Кроме того, Bosch продемонстрировал во Франкфурте новую систему электропривода e-axle — компактное и эффективное решение для создания на его основе электромобилей и гибридов. Электродвигатель, силовая электроника и трансмиссия интегрированы на e-axle в единый компактный блок, который устанавливается непосредственно на оси транспортного средства и обеспечивает привод колес. Устройство позволяет упростить конструкцию электрической силовой установки.

Помимо этого, немецкий производитель автокомпонентов представил на IAA 2017 систему беспроводного обновления программного обеспечения автомобилей через интернет. ПО может быть обновлено в ночное время на стоянке, данные передаются по беспроводному каналу в зашифрованном и защищенном от несанкционированного доступа виде. По замыслу инженеров Bosch, прежде чем активировать новые функции, водители сначала смогут опробовать их «в деле» ■



## Continental

**Концерн Continental продемонстрировал во Франкфурте две новые фирменные технологии, которые, как полагают в компании, станут весьма перспективными в эпоху электромобилей и автономных авто.**

Технология ContiSense основана на специально разработанной электропроводимой резиновой смеси, которая позволяет передавать электрические сигналы от датчика в шине на приемник в салоне. Сенсоры внутри покрышки постоянно «отслеживают» остаточную высоту рисунка протектора и температуру шины. Если значение выходит за установленные пределы, система сразу же уведомляет водителя.

Технология ContiAdapt предусматривает наличие внутри колеса микрокомпрессоров, увеличивающих или уменьшающих давление в шине, и обода с переменной шириной. Система тем самым может изменять размер пятна контакта, который является важнейшим фактором безопасности вождения, особенно в сложных погодных и дорожных условиях.

Continental также представил во Франкфурте новую модель зимних фрикционных шин WinterContact TS 860 S, разработанную для спортивных автомобилей. Предстоящей зимой новинка станет доступна в 14 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 18 до 21 дюйма ■



## Hella

**Компания Hella привезла во Франкфурт решения, которые, как уточняют представители фирмы, станут актуальны по мере развития технологий автономного вождения.**

Одной из новинок стала система головного освещения на основе технологии LCD (Liquid Crystal Display — жидкокристаллический дисплей) с полностью адаптивным распределением света. В частности, система позволяет «высветлять» наиболее важные участки дороги (например, те, где установлены дорожные указатели) и, наоборот, создавать «защитные зоны» для велосипедистов. Ожидается, что серийная версия подобной системы головного света дебютирует на серийных автомобилях в 2020 году.

Кроме того, Hella представила новые сенсоры для радаров, которые, благодаря их компактным размерам, можно размещать на тех частях кузова автомобиля, где это необходимо, и за счет этого создавать системы кругового обзора, практически не имеющие слепых зон ■



Международный салон во Франкфурте-на-Майне (IAA) — выставка преимущественно автомобильная. Вместе с тем производители автокомпонентов отнюдь не остаются там на вторых ролях. В нынешнем году «компонентная» часть была посвящена главным образом решениям и технологиям будущего: системам автопилота, а также электрическим и гибридным приводам. «Движок» выбрал самые интересные и актуальные новинки Франкфурта-2017 в сфере запчастей и компонентов.



Роман Зубко



## Тенпесо

Корпорация Тенпесо провела во Франкфурте европейскую премьеру фирменной технологии «цифровой подвески» под названием DRiV. Новая технология является частью семейства так называемой «интеллектуальной подвески» от Monroe (Monroe Intelligent Suspension) и представляет собой «цифровой» амортизатор, который имеет модульную конструкцию.

Для обеспечения функции регулировки жесткости таких амортизаторов и их подстройки под дорожные условия не требуется внешний электронный блок управления: вся необходимая «электроника», сенсоры и программные средства управления размещены непосредственно внутри амортизатора. Это облегчает интеграцию «умных» амортизаторов в существующие системы подвески: автопроизводителям не обязательно модернизировать для этого механические и электрические системы своих машин.

В алгоритмы системы DRiV заложены 16 предустановленных «профилей» — для различных дорожных условий и типов вождения.

Кроме того, Тенпесо представила во Франкфурте новое поколение электронных клапанов, разработанных для использования в системах рециркуляции выхлопных газов низкого давления, отключения части цилиндров при низких нагрузках и тюнинг-овых системах, улучшающих звук выхлопа ■



## GKN

Компания GKN Driveline представила на проходящем во Франкфурте международном автосалоне концептуальную версию новой системы электрического привода eTwinstarX.

Новинка, как сообщает пресс-служба компании, призвана «продемонстрировать возможности GKN в качестве разработчика и поставщика эффективных и высокоэффективных систем привода».

Новый eTwinstarX существенно компактнее нынешних систем, способных передавать аналогичное тяговое усилие. Интегрированный (коаксиальный) формат позволяет использовать новинку на автомобилях любых размеров: от компактных городских авто до люксовых внедорожников и кроссоверов.

При этом новая система способна обеспечить автомобилям высокие ходовые качества. В ней, в частности, применяется технология Twinstar, обеспечивающая функцию управляемого вектора тяги. Кроме того, использование eTwinstarX на внедорожниках и кроссоверах позволит сохранить проходимость таких автомобилей на уровне машин с классическим типом привода ■



## Michelin

Главной франкфуртской новинкой от Michelin стало новое поколение летних шин Primacy 4. Модель, как сообщает пресс-служба французского шинного концерна, разрабатывалась на протяжении последних трех лет.

Новинка создавалась с прицелом на высокий уровень сцепных свойств на мокром покрытии, причем производитель заявляет, что шины сохраняют свои ходовые качества даже при износе протектора до минимально разрешенной остаточной глубины 1,6 мм.

На изношенных покрышках Primacy 4, по результатам тестов TÜV SÜV и DEKRA, тормозной путь автомобиля в среднем на 2,8 метра короче, чем у машины, «обутой» в шины аналогичного класса других брендов.

Подобных показателей французские шинники достигли, во-первых, за счет резиновой смеси, в состав которой вошли эластомеры нового поколения, а во-вторых — благодаря измененным продольным канавкам, которым придали не классическую трапециевидную, а прямоугольную форму.

На европейском рынке продажи новых покрышек Michelin Primacy 4 стартуют в январе 2018 года. Первоначально в линейке будет 64 типоразмера для колес посадочным диаметром от 15 до 18 дюймов ■



ИННОВАЦИИ И КАЧЕСТВО С 1916 ГОДА

**MONROE**

# Франкфурт-2017:

## новинки и перспективные разработки в секторе автокомпонентов

### Bridgestone

Компания Bridgestone представила на автосалоне во Франкфурте новую модель летних шин Turanza T005. Создатели новинки называют ее «премиальной шиной класса туринг», подходящей для каждодневной езды, особенно для поездок на дальние расстояния.

В модельному ряду летних шин Bridgestone покрывка Turanza T005 придет на смену модели T001 Evo. Новинка, как отмечают японские шинники, разработана и выпускается в Европе.

Модель Turanza T005, по данным производителя, «обеспечивает выдающиеся ходовые качества на мокром покрытии и топливную экономичность, а также обладает высокой износостойкостью».

В Европе новые шины Bridgestone Turanza T005 появятся в продаже в январе 2018 года и станут доступны в 140 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 14 до 21 дюйма. Вместе с тем уже в нынешнем году (в течение ближайших месяцев) новые покрывки появятся на целом ряде новых автомобилей от европейских производителей, выбравших Turanza T005 для первичной комплектации своих машин ■



### Hankook

Компания Hankook показала на IAA 2017 экономичные покрывки нового поколения — Kinergy Eco<sup>2</sup>. Новые летние шины, как сообщает пресс-служба корейской шинной компании, разработаны специально для использования на автомобилях субкомпактного, компактного и среднего класса.

Покрывки Kinergy Eco<sup>2</sup>, по данным производителя, отличаются высокими показателями безопасности и экономичности, а также низким сопротивлением качению. Конструкторы Hankook уделили особое внимание плавности хода и снижению уровня шума.

Кроме того, как и все модели семейства Kinergy, шины Eco<sup>2</sup> созданы с расчетом на обеспечение высоких показателей безопасности на мокром асфальте. В частности, тормозная динамика на мокрой трассе была улучшена на 4% по сравнению с моделью прежнего поколения.

Шины Hankook Kinergy Eco<sup>2</sup> появятся в продаже весной 2018 года. Первоначально в линейке будет 52 типоразмера для колес посадочным диаметром от 13 до 16 дюймов. Индексы скорости — Т (190 км/ч), Н (210 км/ч) и V (240 км/ч) ■



### ZF

Концерн ZF продемонстрировал на автосалоне во Франкфурте концепцию Vision Zero Vehicle — по сути, комплекс решений и электронных систем, призванных (в перспективе) свести к нулю как вредные выбросы, генерируемые транспортом, так и дорожные инциденты со смертельным исходом.

К числу первых относятся, естественно, разного рода электрические и гибридные приводы, о которых уже рассказано немало (в частности, на страницах «Движка»), а вот на новых электронных системах стоит остановиться подробнее.

Система Driver Distraction Assist отслеживает состояние водителя, распознает потерю концентрации внимания и предупреждает об опасности. В случае необходимости система может взять на себя управление автомобилем, пока опасность не минует.

Система Wrong-way Inhibit препятствует выезду на магистраль в направлении, противоположном направлению движения.

В ZF отмечают, что обе системы, а также интегрированный электропривод, могут быть установлены на автомобили нынешнего поколения ■



Международный салон во Франкфурте-на-Майне (IAA) — выставка преимущественно автомобильная. Вместе с тем производители автокомпонентов отнюдь не остаются там на вторых ролях. В нынешнем году «компонентная» часть была посвящена главным образом решениям и технологиям будущего: системам автопилота, а также электрическим и гибридным приводам. «Движок» выбрал самые интересные и актуальные новинки Франкфурта-2017 в сфере запчастей и компонентов.



Роман Зубко

## Delphi

Компания Delphi привезла во Франкфурт перспективные решения, которые, по замыслу инженеров фирмы, способны «сделать мир более безопасным, экологичным и взаимосвязанным».

В частности, компания презентовала систему автоматизированного управления автомобилем — централизованную платформу распознавания, ориентирования и планирования, способствующую быстрому внедрению безопасных автоматизированных систем управления.

Также Delphi представила спутниковую «архитектуру» ADAS с технологией RACam. Система Next-Gen ADAS следующего поколения призвана сделать автомобильную спутниковую навигацию более эффективной (в частности, более точной), нежели существующие системы.

Представлен также интегрированный контроллер кокпита. Основанный на последнем семействе автомобильных процессоров Intel, контроллер ICC Delphi с собственным программным обеспечением модульной архитектуры поддерживает многочисленные интерактивные режимы, одновременно интегрируя входные данные от датчиков в доменах как информационно-развлекательной системы, так и функциональной безопасности ■

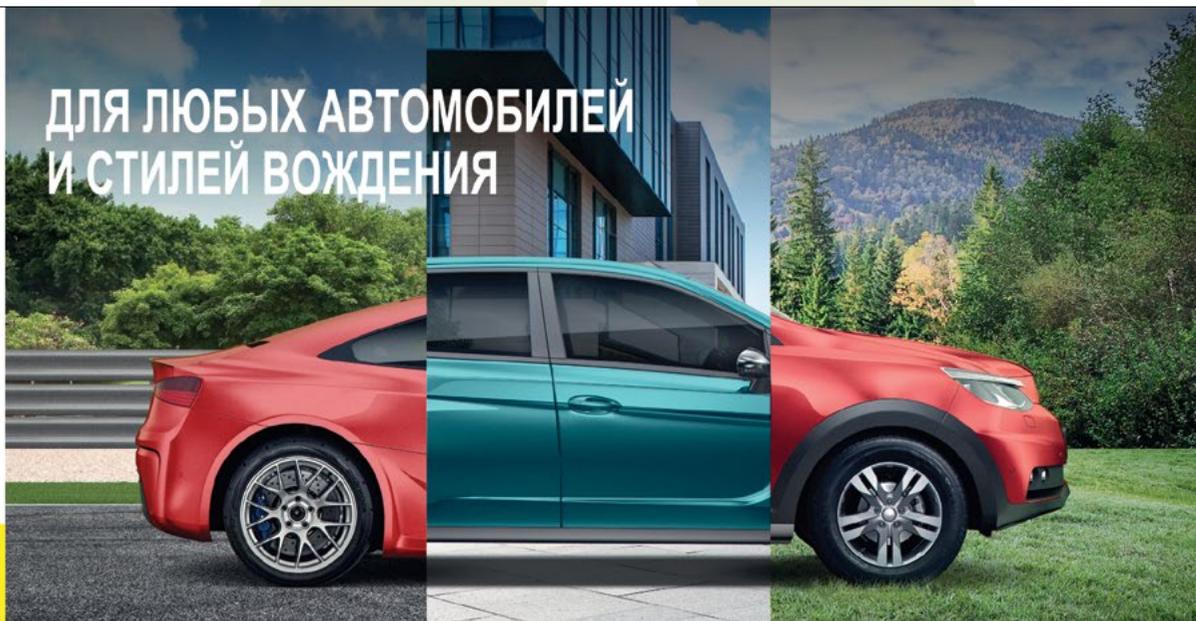


**НОВАЯ  
УПАКОВКА**



**СВЕЧИ  
ЗАЖИГАНИЯ**

**ДЛЯ ЛЮБЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
И СТИЛЕЙ ВОЖДЕНИЯ**



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

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

Более подробную информацию о применимости свечей зажигания EZ можно найти: на сайте [www.ez-sparkplugs.com](http://www.ez-sparkplugs.com), в каталоге применимости свечей зажигания, а также на обороте упаковки свечей зажигания.

**Качество. Надежность. Доступные Цены.**

# Аккумуляторы на MIMS 2017, и не только

Один из самых известных производителей аккумуляторов в этом году представлял свою новейшую разработку, предназначенную для грузового транспорта, а точнее — для магистральных тягачей.

По словам представителей компании, у грузовых аккумуляторов есть две основные проблемы — это глубокое циклирование и большая вибронагрузка. Связано это с тем, что с каждым годом грузовые автомобили становятся все более и более оснащенными. У магистральных тягачей есть спальная кабина, где находится масса вещей для создания комфорта водителя. Получается, что аккумулятор может четыре-пять ночей являться единственным источником питания на борту.

Поэтому основной задачей компании Varta была разработка аккумулятора, который выдерживает глубокие разряды, в результате чего происходит расслоение электролита. Более плотный электролит осаждается на дно, где процесс заряда уже не происходит, теряется емкость.

Для того чтобы избежать этого расслоения, инженеры Varta придумали миксирующий элемент, который применяется в соответствии с физическим законом Бернулли для перемешивания электролита. В каждую ячейку устанавливается

Новинки сезона 2017/18



Илья Огородников

Почти целый зал на международной выставке MIMS 2017 был отдан производителям аккумуляторов. Несмотря на то что в этой группе автокомпонентов обновления случаются не столь часто, почти всем участникам удалось наглядно рассказать о многих современных тенденциях. Кроме того, мы решили включить в обзор и самые интересные новинки тех компаний, которые не доехали до Москвы.

специальный пластиковый стаканчик с трубкой разного диаметра на концах, и при начале движения автомобиля, то есть при ускорении, под действием разницы давления происходит втягивание снизу более плотного электролита с дальнейшим его разгоном в верхней части. При торможении происходит обратный эффект. Таким образом достигается перемешивание электролита.

Еще одна особенность нового аккумулятора — технология EFB. Ее особенность в том, что на поверхности пластины вместо пастировочной бумаги используется полиэстеровая пленка, которая не растворяется в электролите и находится на поверхности пластины весь срок службы. Задача пленки заключается в укреплении активной массы. Кроме того, внутри каждого конверта-сепаратора имеются вставки из стекловолокна, выполняющие роль демпфера, а под полюсными мостиками сделана запайка мягким термопластиком, который поглощает вибрацию.

В результате всех нововведений прирост срока службы грузового аккумулятора Varta составил сразу 40%. Аккумулятор уже поступил в продажу.

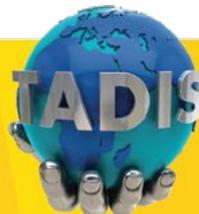
Varta



фото: Роман Зубко и компания-производители

TENNECO

ПЕРЕДОВОЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОРТАЛ



**Один из крупнейших отечественных производителей аккумуляторов, поставляющий свою продукцию на российские заводы Renault, Lada, Nissan и Ford, продолжает рассказывать о ее модернизации.**

Последним изменением стало увеличение срока службы батарей «Аком» в два раза (!) благодаря массовым конструкционным новшествам. Правда, для того чтобы внедрить все технологии, нужно было воспользоваться передовыми западными стандартами. В результате модернизации аккумулятор пришлось дорабатывать по всем параметрам от корпуса до электролита.

«АКОМ»



Так в 2015 году появилась батарея Ultimatum. В дальнейшем модернизация продолжилась: инженеры отказались от сепараторов, применили стеклоткань в обертывании электродов, по-новому приготовили активную свинцовую массу.

В результате компания «Аком» уверенно наращивает долю рынка, особенно в плане поставок продукции на заводы, обеспечивая до 40% конвейерных поставок в России. В перспективе — создание батарей для азиатского направления. На очереди такие заводы, как Hyundai и «Автотор».



**Компания TAB презентовала новую линейку инновационных аккумуляторов, разработанных специально для коммерческого транспорта и отличающихся длительным эксплуатационным ресурсом.**

Новые аккумуляторы TAB — Topla и Vesna из новой линейки C-Vox — отличаются высокой стойкостью к вибрации и улучшенными электротехническими характеристиками. Аккумуляторы оснащены положительными пластинами с массивными литыми решетками. Высокая плотность активной массы увеличивает жизненный цикл и повышает устойчивость к высокому разряду. Отрицательные пластины — с присадками, повышающими эффективность зарядки.

Аккумуляторы «одеты» в ударопрочный корпус из полипропилена. Новая конструкция «банок» облегчает циркуляцию кислоты в вертикальном направлении и исключает ее расслоение. Верхняя крышка аккумулятора — с централизованной системой отвода газов и фильтрами-плазмасителителями. Уникальное строение «банок» аккумуляторов создает вертикальное течение в электролите, благодаря чему улучшается общая эффективность активного материала.

TAB



**Еще один известный российский производитель аккумуляторов, представляющий разом семь брендов и продвигающий свою PUNCH-технологию при производстве кальциевых аккумуляторов. О ее уникальности нам рассказал начальник отдела маркетинга компании «Алькор» Дмитрий Шамшетдинов.**

Уникальность аккумуляторов заключается в том, что положительный токоотвод делается методом штамповки. Это и называется «панч-технологией», которая позволяет заметно увеличить срок службы батареи. Испытания показали, что по сравнению с гибридными аккумуляторами кальциевые служат вдвое дольше. Кроме того, при производстве используются специальные свинцовые сплавы с добавлением серебра, поэтому цена таких батарей получается на 15–20% больше. При этом аккумуляторы «Алькор» на ту же разницу дешевле западных аналогов.

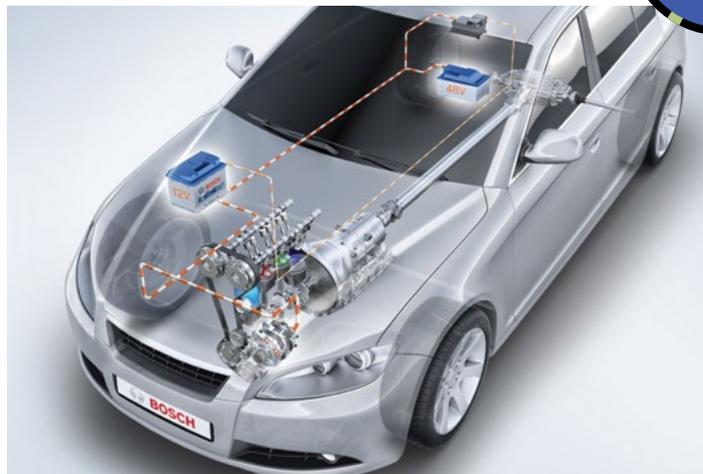
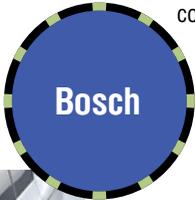
Кальциевые аккумуляторы «Алькор» представлены брендами «Тюменский медведь», Buran и Space.

«Алькор»



Наверное, самый известный производитель компонентов в принципе и аккумуляторов в частности, так же как и Varta, представил передовую грузовую модель. Во многом разработки компании схожи. Bosch также делает ставку на повышенную конструктивную прочность, увеличенный срок службы и устойчивость к вибрациям.

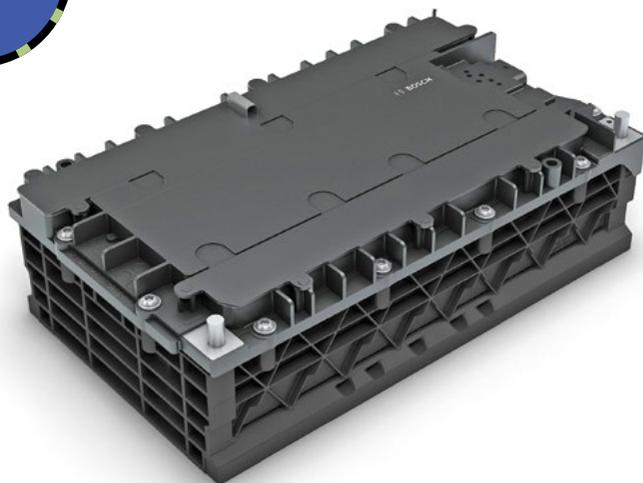
Кроме того, компания ведет активную работу по созданию батарей для гибридов и электромобилей. Например, на недавней выставке во Франкфурте была представлена компактная 48-вольтовая батарея для гибридов начального уровня и легких электромобилей. Низкая высота батареи (всего 90 мм) означает наличие множества вариантов размещения — например, она может устанавливаться под сиденьем или запасным колесом. Более того, компания разрабатывает даже водородные топливные ячейки для пита-

Bosch

ния мощных электрических силовых установок, предназначенных для будущих грузовых электромобилей с большим запасом хода.

По мнению Bosch, основным трендом является развитие электроники, систем безопасности и комфорта, применяемых в автомобиле. Другими словами, увеличение количества потребителей на борту и их технологическое усложнение. Вместе с этим меняется и сам состав автопарка — увеличивается количество гибридных двигателей и машин, оснащенных системами Start/Stop. Все это заставляет производителей аккумуляторов создавать батареи с большой емкостью, способные долго держать заряд, выдерживать частые циклы разряда и заряда — это аккумуляторы с технологиями AGM и EFB, литий-ионные батареи.



Производитель аккумуляторов Solite представил свою новую батарею, также разработанную по технологии EFB. Модель предлагается в двух вариантах на 60 и 70 Ач, пусковой ток более старшей версии составляет 680 ССА.

Аккумулятор использует множество современных решений, включая оригинальную технологию изготовления материала сепаратора и решетки, двойную пластину, новый сплав с применением кальция и олова. Кроме того, он получил виброустойчивый корпус. Нововведения позволили втрое увеличить число циклов разряда-заряда.



Solite

Компания АкТех на MIMS 2017 представила не столько свои новинки, сколько новое позиционирование. Отныне вся продукция будет разделена на три направления: премиум — Extra, стандарт — Classic и бюджет — Есо.

Для сегмента премиум был разработан новый аккумулятор, который благодаря улучшенной кальциевой технологии выдерживает большие нагрузки. Применение новых стандартов позволило обновить и две другие линейки аккумуляторов. В частности, батарея Classic теперь теряет меньше воды, имеет повышенную устойчивость к глубоким разрядам и пониженный саморазряд.



АкТех



TENNECO



# Почему свинцовая клемма лучше

Каждый автомобилист задавался вопросом, почему клеммы аккумуляторов изготовлены именно из свинца? Как известно, свинец не имеет должную электрическую проводимость, что заметно сказывается на том, что теряется мощность. Если сравнить свинец с иными материалами, он гораздо мягче по своей структуре. Если взять пассатижи и попробовать его согнуть, то совсем быстро будет деформирована некоторая область. А по тяжести он далеко не один из самых легких.

На самом деле тут никакого секрета нет. Вся причина состоит в том, что у свинца есть свойства, которые отлично подходят для применения его в автомобильном



аккумуляторе. Свинец не может повредиться от кислоты, которая в аккумуляторе содержится в большом количестве. Иные же металлы сразу начинают вступать в химическую реакцию с кислотой, после чего появляется коррозия, и они моментально портятся. Это и есть главная причина того, почему не применяют, к примеру, медь — она имеет в несколько раз большую электропроводность. Более того, по своей стоимости свинец гораздо дешевле той же меди.

Но самая важная особенность в клеммах, изготовленных из свинцового материала, состоит в его низкой температуре плавления,

которая составляет 300 градусов по Цельсию.

Бесспорно, вначале может показаться, что это недостаток, а не достоинство. Однако в некоторых случаях, при коротких замыканиях, клемма из свинцового материала быстрее всех примет расплавленное состояние и разорвет всю электрическую цепь. Другими словами, свинцовые клеммы выполняют работу не только крепления проводов и в некотором роде «проводника», но также и предохранителя. Если подумать логически, что будет, когда короткое замыкание будет длиться весьма долгое время? Кислота, находящаяся внутри автомобильного аккумулятора, начнет закипать, а это может привести к неблагоприятным последствиям. В некоторых случаях это может закончиться даже взрывом.

Изготавливают аккумуляторные клеммы не только из свинца, но также и из иных материалов. Однако самыми популярными и надежными являются

именно те, которые выполнены из свинца. Если вам предлагают на рынке клемму, которая выполнена не из свинца, обязательно стоит уточнить, может ли такая клемма сравниться со свинцовой по характеристикам и свойствам. Внимание стоит обращать не толь-



ко на стоимость изделия. Высокая цена далеко не всегда гарантирует отличное качество. Также стоит заострить свое внимание на прочности материала и температуре его плавления.

ООО ПК «Контакт»:

630051, г. Новосибирск,  
ул. Ползунова, д. 21/1, цех 31  
+7 (909) 530-20-50  
[www.sibklemma.com](http://www.sibklemma.com)



## Sibklemma представляет новинку

Новосибирская компания Sibklemma, специализирующаяся на производстве различных аккумуляторных клемм, адаптеров и перемычек, представила на международной выставке MIMS 2017 свою новую разработку — клемму с индикатором остатка заряда.

Устройство представляет собой обычную аккумуляторную клемму, на которой установлена плата с микроэкраном, отображающим значение остатка заряда. Предусмотрены все возможные размеры для аккумуляторов европейских моделей автомобилей. В дальнейшем компания планирует расширить гамму и за счет азиатских моделей, имеющих другие полюсные выводы.

Производство новой продукции уже налажено на заводе в Новосибирске. До конца 2017 года компания намерена произвести до пяти тысяч клемм с датчиком. Оптовая цена составит 350 рублей за устройство.



ИННОВАЦИИ И КАЧЕСТВО С 1916 ГОДА

**MONROE**

# ЛИТИЙ-ИОННЫЕ аккумуляторы



Li

Литий (Lithium)



Борис Игнашин

Если постараться вспомнить, в каких автомобилях серийно применяют литий-ионные аккумуляторы, то список окажется до обидного коротким. В нем будет McLaren MP4-12C и Porsche GT3/GT2, причем на последних спорткарах его использование опционально. Конечно, такой тип аккумулятора применяется еще и на электромобилях и подзаряжаемых гибридах, но там емкость батареи не позволит применять менее энергоемкий тип накопителя, и к тому же свинцовая батарея часто присутствует для питания вспомогательных систем. Как ос-

фото: компании-производители

## Почему их не ставят НА АВТОМОБИЛИ

Идея всемерного облегчения конструкции автомобиля преследовала конструкторов с самого появления машины. И за прошедшую сотню лет конструкция практически подошла к пределу совершенства. А вот другие элементы автомобиля, особенно те, что имеют отношение к бортовой электронике, пассивной безопасности и экологичности, растут не по дням, а по часам. На фоне появления в конструкциях автомобилей настоящего хай-тека присутствие в них тяжелого свинцового аккумулятора кажется настоящим расточительством. Ведь эта штука весит очень много, особенно если нужна емкость «за 60 Ач». Так почему же так мало машин, в которых эту деталь рискнули заменить на что-то новое?



Pb

Свинец (Plumbum)

новной и единственный источник питания литиевые батареи более нигде не применяются. В чем же причина? Просто еще не пришло время или эти технологии на самом деле — тупиковый путь?

Чем так хороши литий-ионные аккумуляторы и какова плата за высокие характеристики? С момента появления в 1983 году успешной идеи использования кобальтата лития в качестве катода в аккумуляторе прошло немало времени, в течение которого технологию непрерывно совершенствовали. Число рабочих циклов увеличили примерно с 300 в первых моделях до 1500 и даже 7000 в новейших образцах. Удельную емкость — со 100 до 240+ Втч/кг, а стоимость снизилась почти на два порядка.

Основные преимущества технологии заключаются именно в очень высокой энергоемкости и скорости заряда/разряда. Дополнительным преимуществом являются неболь-

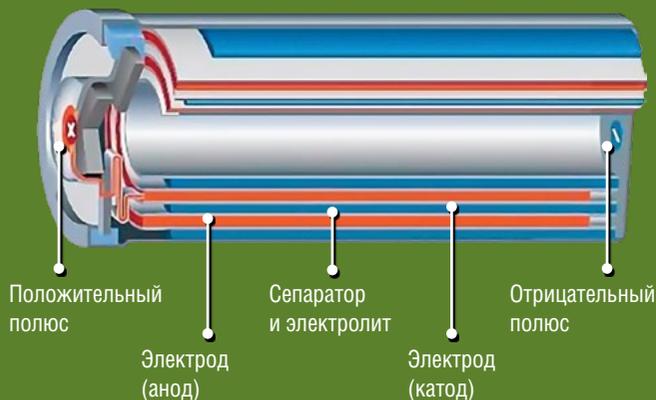
TENNECO

ВЕДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ  
АМОТИЗАТОРОВ И СИСТЕМ ПОДВЕСКИ



## Принцип работы

В литий-ионных аккумуляторах энергия накапливается, когда ионы лития проходят сквозь электролит от анода к катоду.



шие значения саморазряда, высокая плотность энергии, небольшие габариты аккумуляторов и полное отсутствие обслуживания на протяжении жизненного цикла.

Минусов тоже более чем достаточно. Высокая зависимость характеристик и ресурса от температуры, быстрое падение

### Что такое литий-ионный аккумулятор?

К таковым относят аккумуляторы, катод которых изготовлен из оксидов лития. В большинстве случаев это кобальтат ( $\text{LiCoO}_2$ ) или никелат лития ( $\text{LiNiO}_2$ ), но получают распространение также аккумуляторы с катодом из феррофосфата лития ( $\text{iFePO}_4$ ) и литий-марганцевой шпинели ( $\text{LiMn}_2\text{O}_4$ ). Анод обычно сделан из графита или углеродных композиций, например графена. Электролит состоит из органических растворителей с солями лития

характеристик при перегреве и глубоком разряде, высокие требования к соблюдению режима зарядки, опасность применения высокого тока разряда. Наличие «нормального» падения характеристик на 3–6% в год также к числу положительных качеств не отнести. А еще кобальт крайне опасен для

[WWW.SOLITE.RU](http://WWW.SOLITE.RU)



# SOLITE®

Аккумуляторы **START STOP**  
с технологией **EFB**



HYUNDAI SUNGWOOL  
SOLITE



McLaren MP4-12C



человека и окружающей среды, так что «классические» литий-ионные аккумуляторы после выработки ресурса обязательно должны утилизироваться.

Значительное улучшение параметров принесла технология литий-железо-фосфатных аккумуляторов. Очень важно, что в этом случае аккумулятор экологически безвреден, хотя утилизация все равно очень рекомендуется, но, как минимум, это не опасно. Возрастают токи заряда и разряда, а также число их циклов вплоть до фантастических 7000, аккумулятор лучше работает при отрицательных температурах. К тому же у такого аккумулятора за счет регулирования внутреннего сопротивления есть встроенная «защита от чрезмерного разряда» и он куда стабильнее держит напряжение в процессе работы. А еще рабочее напряжение в 3,2 В заметно удобнее для применения в цепях питания, рассчитанных на 12 В.

К сожалению, удельная емкость у этого типа аккумуляторов на 15–20% ниже, чем у «кобальтовых», так что там, где идет сражение за каждый грамм веса, их не применяют. Но по сравнению со свинцово-кислотными и никель-металлгидридными они все равно фантастически легкие и емкие.

Зачем нужен литий-ионный аккумулятор в машине, понятно: для снижения веса. Так, типичный аккумулятор на 60 Ач весит порядка 16 кг, а на 90 Ач — уже 24 кг. Масса литий-ионного составила бы порядка 3–5 кг для

моделей с той же емкостью и напряжением. А разница в 12–20 кг уже существенна. Во всяком случае, ради 5–10 кг производители модернизируют моторы, облегчают блоки цилиндров и коленчатые валы, применяя пластиковые картеры и алюминиевые болты. Так не проще ли заменить аккумулятор?

К сожалению, просто поставить на машину новую «батарейку» вместо старой не получится. Причин тому довольно много. Даже если аккумулятор достаточно хладостойчивый и мощный для работы стартера и у вас хватает денег на его покупку, возникнет много дополнительных проблем.

Для начала нужно тщательно следить за током потребления мощных потребителей. Просто надеяться на высокое внутреннее сопротивление источника уже нельзя. Литий-ионный аккумулятор может банально загореться

при повышении тока сверх лимита или превышении времени нагрузки. Значит, стартер должен иметь схему регулирования и все остальные достаточно мощные потребители, вроде лебедок и вентиляторов охлаждения, — тоже.

Во-вторых, зарядка аккумулятора из последовательно соединенных литий-ионных элементов потребует специального контроллера и обязательного применения балансировки заряда по каждому элементу. Иначе ресурс аккумулятора быстро упадет, а степень заряда не будет подниматься даже до двух третей максимума.

Ресурс аккумулятора в условиях вибраций и сильного изменения температур зависит и от коррозии соединительных элементов, а для литий-ионного аккумулятора это достаточно рискованные точки.

Соединения катода и анода с проводниками остаются потенциально проблемными местами, особенно если токи большие.



Гиперкары — одни из немногих авто, где применение стартовых литий-ионных аккумуляторов оправданно. Они снижают общую массу машины, а стоимость их внедрения теряется на фоне космической цены самой машины

И наконец, вам придется поставить аккумулятор в утепленное, но прохладное место. С падением температуры сильно падает и емкость аккумуляторов с гелевым электролитом. Правда, если электролит твердый, а материал катода морозостойкий, то все не так страшно, машина заведется.

Но вот повышение температур выше 60 градусов, скорее всего, сильно понизит ресурс и характеристики аккумулятора. Проблема в твердом электролитном интерфейсе (ТЭИ) на графитовом аноде — слое, который образуется при реакции электролита и графита электрода. Для этой операции поглощается часть лития из электролита (и катода, разумеется). В нормальных условиях работы аккумулятора слой ТЭИ сохраняется, защищая анод от агрессивного электролита. Но при повышении температуры или глубоком разряде аккумулятора слой разрушается, загрязняя электролит продуктами разложения. При восстановлении рабочей температуры или напряжения слой снова восстановится, но часть лития и графита пойдет на его построение. Сделать же слой ТЭИ слишком толстым — тоже плохая идея: это создает ба-



## Porsche GT3

рьер на пути электронов и уменьшает мощность аккумулятора.

### Каков итог?

Не в последнюю очередь покупателя будет волновать цена аккумулятора. Даже самые недорогие по технологии батареи (LiFePO<sub>4</sub>), очень относительно приспособленные к работе в автомобиле, обойдутся по 500 рублей за 1 Ач при напряжении 3,2 В. Переводя это в привычные автомобилистам величины, получим 2000 рублей за 1 Ач при напряжении 12 В. Таким образом, 60-амперный аккумулятор

будет стоить порядка 120 тыс. рублей (!). И это только за элементы питания, без зарядного устройства и дополнительной проводки.

Еще одним минусом литий-ионного аккумулятора является его взрывоопасность. Разгерметизация, короткое замыкание или другие неприятности грозят не просто пожаром, а взрывом. Машины, взрывающиеся при малейшем столкновении, вряд ли кому-то интересны. А защитить аккумулятор от такого исхода очень сложно.

Получается, что даже если не обращать внимания на цену,

то минусов не много, а очень много. Придется серьезно переделывать электросистему машины, вводить новый контроллер заряда батареи, ограничивать рабочие токи стартера, заниматься поддержанием нужной температуры для аккумулятора и обеспечить намного более безопасные условия его размещения.

Так что всем привычные компактные литий-ионные аккумуля-

торы, которые используются в любом мобильном гаджете, для установки на автомобиль пока просто не приспособлены.



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

# ЗИМНИЕ ШИНЫ

НОВИНКИ СЕЗОНА  
2017/18

## Nokian

Шинный концерн Nokian Tyres выпустил к предстоящему сезону новое поколение покрышек Hakkapeliitta. Помимо обновленного рисунка протектора, модель Hakkapeliitta 9 отличается от предшественниц запатентованной финским концерном технологией двойной ошиповки. Применение двух разных видов шипов для центральной части протектора и плечевой зоны позволило, как утверждают в Nokian Tyres, значительно улучшить характеристики поперечного сцепления шин на обледенелой и заснеженной поверхности в сравнении с покрышками прежнего поколения.

При ошиповке новых покрышек применяется амортизирующий слой Eco Stud, за счет которого шины меньше разрушают дорожное покрытие и меньше шумят во время движения.

Обновленный рисунок протектора (новая версия фирменной «елочки»), по словам финских шинников, обеспечил новинке более стабильную управляемость: Hakkapeliitta 9 работает более предсказуемо на пределе сцепных свойств.

Шины Nokian Hakkapeliitta 9 доступны в сезоне 2017/18 в 52 типоразмерах, от 14 до 20 дюймов. Покрышки адресованы владельцам компактных, среднеразмерных и больших семейных автомобилей, а также спортивных машин ■



## Nordman

Помимо «девятой» Hakkapeliitta, концерн Nokian Tyres выпустил к грядущей зиме новые шипованные шины средней ценовой категории: Nordman 7 и Nordman 7 SUV. В покрышках используются рисунок протектора и конструктивные решения, ранее «обкатанные» на модели Nokian Hakkapeliitta 7.

В частности, применена технология Air Claw, главная особенность которой — каплевидные воздушные амортизаторы на шашках протектора перед шипами. Воздушные отверстия в покрышке смягчают и ослабляют воздействие шипов на дорожное полотно, а также уменьшают вибрацию шипа, что, в свою очередь, приводит к снижению уровня шума в движении.

Размерная линейка новых шин Nordman 7 включает в общей сложности 24 типоразмера, от 13 до 17 дюймов.

Концерн Nokian Tyres представил также версию новых покрышек Nordman для внедорожников и кроссоверов: Nokian Nordman 7 SUV. В линейке типоразмеров этих шин — 37 размеров, от 15 до 20 дюймов ■

## Firestone

Главной новинкой от компании «Бриджстоун СНГ» в сезоне 2017/18 стала «легковая» шипованная модель бренда Firestone: Ice Cruiser 7. Шины, как отмечает компания-производитель, адресованы автолюбителям, 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 конструкторам 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 доступны в России в нынешнем сезоне в 19 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 13 до 17 дюймов. На следующий год производитель планирует расширение размерного ряда ■



Когда этот номер журнала уйдет в печать, на большей части европейской территории России, скорее всего, регулярно будут случаться ночные заморозки, а в ряде регионов и вовсе выпадет первый снег. А значит, настанет пора сезонной смены покрышек. Журнал «Движок» узнал, какие новинки в зимнем сегменте подготовили к сезону 2017/18 ведущие производители шин.



Роман Зубко

## Yokohama

Компания Yokohama Rubber представила в России к грядущей зиме новые шипованные шины iceGUARD iG65. Новинка создана на основе предыдущей модели iceGUARD iG55.

В новой модели стало больше шипов, кроме того, в ней по-иному распределены отверстия для них. Шипы располагаются, в частности, в центре протектора шины, что, согласно заявлению производителя, значительно улучшает ходовые качества шин на льду. Характеристики на таких поверхностях, как снег, влажный и сухой асфальт, также были улучшены.

Шины Yokohama iceGUARD iG65 предназначены преимущественно для использования на автомобилях премиум-класса, всего доступно 29 размеров — от 215/65 R16 102T XL до 245/40 R18 97T XL ■



## Michelin

Французский шинный концерн Michelin расширил к сезону 2017/18 линейку типоразмеров двух своих покрышек: шипованной Latitude X-Ice North 2+ для внедорожников и кроссоверов и фрикционной X-Ice 3, которая адресована владельцам легковых автомобилей и городских кроссоверов.

Модель Latitude X-Ice North 2+ представлена в России в этом сезоне в 48 типоразмерах (размеры в ZP пересекаются со стандартными шинами) для колес посадочным диаметром от 16 до 21 дюйма. Размерный ряд пополнился новыми типоразмерами: 275/50 R19 и 305/40 R20 для задней оси Porsche Cayenne нового поколения в сочетании с уже существующими типоразмерами 255/55 R19 и 275/45 R20 для передней оси. Кроме того, модель доступна в размере 315/35 R20 для задней оси BMW X5/X6 и Porsche Panamera нового поколения в сочетании с уже существующим типоразмером 275/45 R20.

Фрикционная шина Michelin X-Ice 3 зимой 2017/18 продается в России в 63 типоразмерах, от 13 до 19 дюймов. Модель доступна также в версии ZP (Zero Pressure) в четырех типоразмерах: 205/55 R16, 225/45 R17, 225/50 R17, 225/55 R17. Размерный ряд шины X-Ice 3 в нынешнем сезоне дополнен новым размером 215/65 R17 для кроссовера Volkswagen Tiguan ■



## Continental

Компания Continental Tyres объявила о расширении размерного ряда зимних шин марки. В сезоне 2017/18 российским покупателям доступны 36 новых типоразмеров популярных в нашей стране зимних шин: шипованной IceContact 2 и фрикционной ContiVikingContact 6.

Обновленная линейка покрышек рассчитана на применение как на легковых автомобилях, так и на внедорожниках и кроссоверах. Новые шины выполнены с использованием фирменных технологий ContiSilent, ContiSeal и SSR. Шипованные модели имеют впаянные шипы.

Компания Continental выпустила также новые всесезонные шины AllSeasonContact. Новинка предназначена для эксплуатации в городе при умеренных погодных условиях. В конструкции шины, по словам ее создателей, устранен ряд недостатков, присущих всесезонным моделям в зимних условиях и на мокром покрытии.

Модель доступна в 33 размерах посадочным диаметром от 14 до 18 дюймов. Покрышки сертифицированы для движения со скоростью до 240 км/ч ■



# Один вид шипов — хорошо, два — лучше!



Тест-драйв  
ЗИМНИХ ШИН

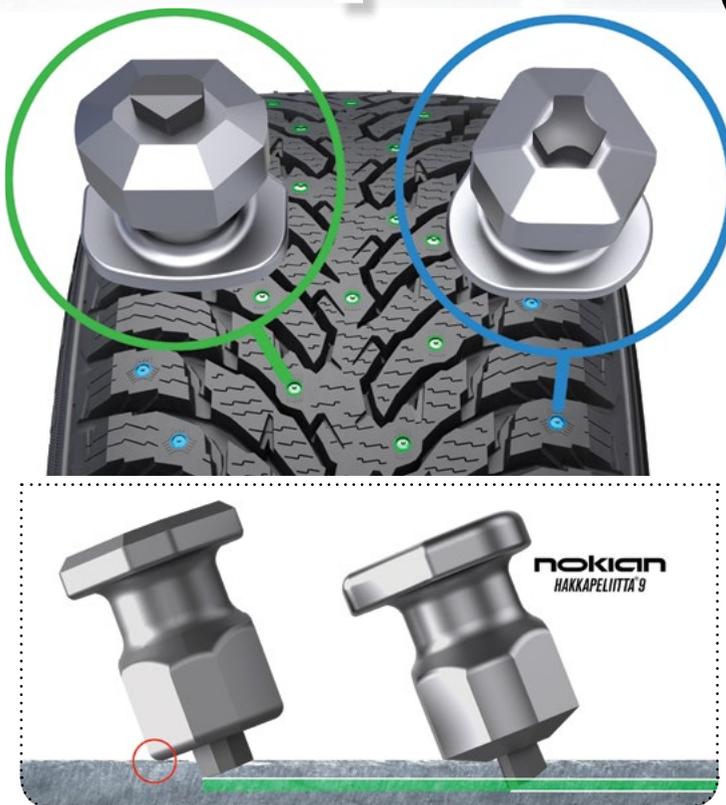


Илья Огородников

# Nokian Hakkapeliitta 9

Казалось бы, совсем недавно мы тестировали одни из лучших шипованных шин Hakkapeliitta 8 в Лапландии, удивляясь, что еще можно придумать, чтобы обмануть физику и гнать по голому льду и укатанному снегу аки посуху. Но компания Nokian снова оказалась впереди планеты всей, предложив зимние шины с разными шипами! Что же, вновь с большим интересом отправляемся на полигон «Белый ад», чтобы своими глазами увидеть, как работает уникальная технология на новейших покрышках Nokian Hakkapeliitta 9.

Проанализировав статистику зимних аварий, специалисты Nokian Tyres увидели, что причиной едва ли не половины ДТП является потеря управляемости, то есть бокового или поперечного сцепления на заледенелой или заснеженной дороге. Так что все силы компании при разработке следующего



поколения зимних шин были сконцентрированы именно на этом параметре. Результат — девятая генерация знаменитых покрышек Nokian Hakkapeliitta.

Мучить долгими описаниями читателя не будем. Главным отличием новинки от предшественника стала двойная ошиповка. Вернее, ошиповка двумя совершенно разными типами шипов. Идея пришла из мира зимнего автоспорта, но на серийных шинах применена впервые в истории, а потому ее можно считать уникальной.

Итак, шипы теперь делятся на два типа — расположенные по центру и по бокам. У обоих уникальная форма и строгое позиционирование. Центральный ряд представляет собой вытянутый поперек семиугольный износостойкий элемент, помещенный в восьмиугольную основу со снятой по краям фаской. Такая сложность обеспечивает максимальную эффективность при разгоне и торможении, а скошенные края позволяют «жалу» шипа сильнее



Одновременно с Nokian Hakkapeliitta 9 выходит и по-крышка Nokian Hakkapeliitta 9 SUV, предназначенная для кроссоверов. Главные отличия — увеличенный на 1 мм размер шипов, чуть измененный протектор с дополнительными перемычками и усиленная фирменной системой Aramid Side Walls боковина, противостоящая повреждениям, как на внедорожных шинах Rockproof

**Nokian, как обычно, предлагает широчайшую гамму типоразмеров:**  
52 — для Hakkapeliitta 9 (от 14 до 20 дюймов),  
51 — для Hakkapeliitta 9 SUV (от 16 до 21 дюйма)

борта — с демпфирующим слоем, благодаря которому шина стала легче и проще надеваться на диск, а в движении — тише и с меньшей вибронгруженностью.

Что же касается непосредственно испытаний, то журналистов ждали старые добрые знакомые в лице модельного ряда Audi. Как и раньше, все скоростные и рулевые тесты предлагалось преодолеть на безумных купе RS5. За дорожные испытания отвечали кроссоверы Q5 и хэтчбеки Volkswagen Golf.

Собственно, программа испытаний не изменилась: звезды «разгон в пол — торможение», две «змейки» на разных скоростях и амплитудах, а также дорожная и условно внедорожная трасса. Правда, в виде сравнительной точки отсчета новых покрышек выступало не предыдущее поколение Hakkapeliitta 8 (оценить объективно разницу без приборных замеров шин такого уровня просто невозможно), а фрикционная резина Hakkapeliitta R2.

Финские «липучки» R2 — это отличный контроль и комфорт, если вы часто передвигаетесь по укатанному снегу, а еще лучше — как в Финляндии — по укатанному снегу с гранитной крошкой. Такие шины очень комфортны в городе, почти не шумят и очень неплохо ведут себя на рыхлом снегу, особенно если подмаживать всеми четырьмя колесами полного привода. Но, как ни крути, на голом льду, несмотря

протектора. В состав был добавлен новый экологичный пластификатор, благодаря которому заметно увеличился эффективный погодный диапазон — в частности, шашки протектора остаются эластичными при еще более низких температурах. Причем эта эластичность не исчезает при износе шины вплоть до минимального значения 4 мм.

Протектор, разумеется, имеет направленный асимметричный рисунок. Углубления V-образной формы обеспечили дополнительное сцепление на укатанном снегу, а канавки улучшили проходимость на глубоком.

Ужесточен и каркас, получивший два слоя стальной брекерной ленты. Такая же устанавливается

на скоростные летние покрышки Nokian. Кроме того, по отдельной технологии сделана структура



вгрызаться в лед при замедлении. Само собой, на месте и традиционная «подушка» EcoStud в основе шипа, благодаря которой уменьшается шум и воздействие на асфальт.

По краям расположены шипы с «жалом» в виде трехлучевой звезды в шестиугольном фланце. Именно они должны обеспечить тот самый поперечный зацеп и повышенную устойчивость в виражах. Интересно, что новый подход

позволил без потери эффективности снизить количество шипов. Если создатели Nokian Hakkapeliitta 8 гордились тем, что умудрились интегрировать в шину 190 шипов, то в «девятке» их уже 172.

Естественно, не обошлось без изменения смеси и рисунка



Помимо премиальной серии Hakkapeliitta 9, финны выводят на рынок и новую среднеценную линейку зимних шин Nordman 7 и 7 SUV с якорными шипами типа Air Claw. По сути, это та же Hakkapeliitta 7, только с измененным составом смеси. Типоразмеры — от 13 до 20 дюймов. Кроме того, в продаже остается и вся предыдущая гамма зимних покрышек Hakkapeliitta 8 и Nordman 5. Причем на все покрышки Nokian распространяется расширенная гарантия



сразу стабилизировалось, так что к следующему повороту приходилось заметно добавлять газу,

контролируя и предел скольжения. На RS5, как вы понимаете, переборщить не составляет никаких проблем.

Выбрав наиболее оптимальную скорость, когда машина идет точно по дуге, прямо чувствуешь, как в каждом вираже внешняя сторона до последнего упирается, вгрызаясь боковинами в траекторию. А ведь, повторюсь, тест проходит на голом льду замерзшего озера. Уже понятно, что на асфальте, и уж тем более на укатанной снежной грунтовке, стабильность возрастет на уровень.

### Каков итог?

Nokia в очередной раз доказала, что в разработке зимней резины ей равных мало. По крайней мере, во внедрении инноваций уж точно. Уже можно говорить о том, что технологию применения разного вида шипов мы скоро увидим и у других производителей.

Конечно, окончательную точку в вопросе превосходства новой резины Nokian Hakkapeliitta 9 поставят сравнительные тесты, но что-то подсказывает, что сражаться соперники будут, скорее всего, за второе место. Традиционным остается вопрос немалой цены новых финских шин. Правда, раздумья о деньгах и выборе отходят на второй план, стоит хоть один раз прокатиться на подобных покрышках в предельных режимах. Мы делаем это уже в третий...



на фирменную технологию Nokian Cryo Crystal (добавленные в компаунд твердые кристаллы выполняют роль микрошипов), все-таки заметно уступают шипованной резине. Однозначный выбор в пользу именно «зубастой» и «когтистой» резины я сделал еще в прошлый раз.

Теперь же надо понять, насколько круто работает технология двойного вида шипов, ведь и предыдущее поколение Hakkapeliitta 8 прекрасно управлялось, позволяя хулиганить на полигонных просторах.

Именно скоростные «змейки», а главным образом свободный дрифт с перекладкой по большой амплитуде, позволили прочувствовать всю разницу новых шин. Дело в том, что в прошлый приезд почти все отметили отличную подконтрольность автомобиля в боковом скольжении — то есть спровоцированный занос прекрасно чувствовался и не доставлял никаких проблем с его коррекцией и выпрямлением машины. И это на голом льду!

Сейчас же отчетливо добавились новые впечатления. В это самое скольжение на льду Audi RS5 попросту отказывалась

не только срываться, но и проходить трассу боком. Малейший сброс скорости — и купе почти



**На полигоне состоялась презентация еще одной новинки — экстремально больших зимних шин Nokian Hakkapeliitta 44, созданных совместно с компанией Arctic Trucks, занимающейся переделкой внедорожников для спецназда. Гигантские шины имеют размерность 475/70 R17 и 1,1-метровый диаметр. Зимние шины специально созданы для полярных условий, преодоления глубокого снега, торосов и прочих экспедиционных прелестей при полном отсутствии дорог. Возможности у таких покрышек впечатляющие, но не безграничные — последнее необходимо компенсировать умением «правильно ездить» по сверхглубокому снегу, что вашему покорному слуге удалось не сразу: легендарный Land Cruiser пришлось вытягивать из сугроба на тропе.**

*Простейшая оценка уровня шумового порога всегда определяется на трассе. Если в длительном пути обращаешь внимание на гул шин, значит, и звукоизоляция самого автомобиля не на самом высоком уровне, и покрышки к тихим не относятся. Учитывая, что Audi Q5 никогда не грешил плохой «шумкой», заверяем, что за весь путь по Финляндии нам ни разу не пришлось повышать голос в машине. И это учитывая тот факт, что Hakkapeliitta никогда «тихой» не была*

# KYB

Наша точность, Ваше преимущество

# КОМФОРТ



РЕКЛАМА

# ПРЕВОСХОДСТВО ТЕХНОЛОГИЙ

**3** года  
гарантии\*

или 80 000 км



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

Амортизаторы от поставщика на конвейеры

\*Подробная информация об условиях гарантии на сайте [www.kyb.ru](http://www.kyb.ru)



## Airline обновил

## инвертор API-200-02

Компания Airline объявила о выходе на рынок обновленной модели инвертора API-200-02.

Как сообщает пресс-служба компании, новинка получила иной дизайн корпуса, соответствующий остальным моделям Airline, мощность увеличена до 300 Вт. В Airline также заявляют, что повысили надежность инвертора.

Обновленный инвертор имеет USB-разъем (5 В/1 А). Ток холостого хода — не более 130 мА. Заявленный КПД устройства составляет не менее 90%. Размеры нового прибора — 185x120x65 мм, вес — 0,65 кг.

Розничная цена обновленного инвертора Airline составляет 2145 рублей ■

## Mio MiVue 765 вышел на российский рынок



Компания Mio Technology представляет видеореги­стратор Mio MiVue 765 с сенсорным экраном и поддержкой записи в разрешении Full HD.

Новинка продолжает модельный ряд видеореги­страторов MiVue 7xx со встроенным GPS-модулем. База данных устройства содержит информацию о координатах стационарных полицейских камер и отслеживает местоположение автомобиля при приближении к камере контроля скорости.

MiVue 765 ведет запись в разрешении Full HD (1080 p) с частотой

30 кадров в секунду. Апертура F1.8 позволяет добиться контрастного и яркого изображения даже при недостаточном освещении — во время дождя или в сумерках.

За картинку отвечает «продвину­тая» матрица Sony's Exmor. Благодаря широкоугольному объективу (угол зрения — 130 градусов) в кадр попадет все, что может иметь значение при разборе ДТП, включая несколько полос движения и обочину.

При желании к видеореги­стратору можно подключить заднюю камеру — модель MiVue 765 поддержи-

вает такую возможность, а камера появится в продаже в ближайшее время. Также видеореги­стратор имеет функцию фоторежима, делая снимки по нажатию кнопки.

За счет встроенного аккумулятора устройство может работать в припаркованном автомобиле и включать запись при обнаружении движения в кадре.

Mio MiVue 765 поступил в продажу в конце сентября.

Ориентировочная цена устройства — 7990 рублей ■



## Inspector представил обновленный Marlin S

Бренд Inspector анонсирует усовершенствованную версию популярного комбоустройства Marlin S.

Обновления коснулись практически каждого компонента устройства — как радарной, так и регистраторной его части.

Inspector Marlin S, оснащенный новейшим видеопроцессором Ambarella A12 A20 (Cortex A9792 МГц) и сенсором OmniVision OV4689 (1/3).

Комбоустройство снимает в качестве Full HD, имеет GPS/GLONASS-приемник (u-blox 8), а также современную сигнатурную технологию распознавания сигналов полицейских радаров, призванную значительно снизить количество ложных срабатываний в городе.

Произведено устройство в Корее, в продажу поступит в середине осени.

Ориентировочная стоимость обновленного Inspector Marlin S составляет 11 000 рублей ■



## Neoline представил новый видеореги­стратор

Компания Neoline объявила о старте продаж нового Super HD-видеореги­стратора с GPS-информатором Wide S55.

Neoline Wide S55 предлагается по цене 6990 рублей. Видеореги­стратор снимает с максимальным разрешением 2304x1296 пикселей (Super HD), что почти в 1,5 раза выше в сравнении с Full HD.

Также возможен выбор режима 1920x1080 HDR, в таком

случае каждый кадр видео складывается из двух с разной яркостью. Это позволяет добиться снижения засветки госномеров машин в свете фар ночью, а днем — не терять детали картинки, например при движении против солнца.

GPS-информатор Wide S55 сообщает об объектах десяти типов, включая радары контроля выделенной полосы и обочины, а также муляжи. Отличительной особенно-



стью устройства является интеллектуальная обработка камер, которые рассчитывают среднюю скорость. Алгоритм, заложенный в Wide S55, оповещает о превышении скорости, корректно обрабатывает другие GPS-точки на участке, где ведется расчет средней скорости, и т. д.

Для Wide S55 обновленные базы предлагаются каждые две недели, информация включает координаты радаров в 45 странах.

Владелец может усовершенствовать свой Neoline Wide S55. Конструкция модели предусматривает возможность доукомплектовать устройство антибликовым CPL-фильтром и установить его с помощью переходного кольца (с 30,5 на 37 мм), которое не входит в комплект ■



Germany

HEYNER ORIGINAL QUALITÄT



\*\*\*\*\*  
**ALL  
SEASONS**  
*Graphit*

**Wischerblatt  
500mm-20"**

Aerodynamisches  
Profil mit Spoiler.

Korrosions-  
beständig.

Kein  
Einfrieren  
der Gelenke  
bei Frost.



## КРИСТАЛЬНАЯ ВИДИМОСТЬ В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ ГОДА

Отличный результат очистки даже под влиянием солнца, ветра, мороза и снега.

Идеальна для зимы благодаря морозоустойчивому бескаркасному стеклоочистителю со специальным каучуком для морозных температур.

**Две жизни** благодаря сменной резинке

Немецкий стандарт качества.  
[www.heynermobil.de](http://www.heynermobil.de)

**NANO  
GRAPHIT**  
For Extra Long Life

## ВИДЕОРЕГИСТРАТОР

Garmin  
Dash  
Cam  
55

Станислав Мартинкевич

Помните походы в цирк и детское удивление, когда чудесным образом из шляпы фокусника появлялся кролик? Восторг сменялся долгими попытками логически вычислить, как же пухлый ушастый поместился в маленький головной убор. Примерно те же чувства вызывает и новый прибор от Garmin. В корпус со спичечный коробок поместили функции не только видеорегистратора, но и множество других приятных наворотов.

Собственно, именно благодаря компактным размерам Garmin Dash Cam 55 (562x405x353 мм) на него стоит обратить внимание. «Гармин» практически полностью можно спрятать за зеркалом заднего вида. Тем более что форма входа зарядки в само устройство изначально заточена под проводку кабеля через верх.

Очень часто компактные размеры различных устройств нивелируются громоздкими конструкциями крепежей на стекла или панели. В случае с Dash Cam 55 ситуация диаметрально противоположная. Крепление, по сути, состоит из одной трубки, на одном конце которой разместили традиционный «гарминовский» шарнирный механизм, а на другом — надежное низкопрофильное магнитное

крепление. На стекле девайс держится крепко, что неудивительно с массой всего 59,5 г. По той же причине регистратор можно активно крутить во все стороны и изменять угол съемки, не боясь оторвать его от стекла.

К качеству исполнения корпуса Garmin подошел традиционно серьезно. Пластик — приятный на ощупь, качество сборки не вызывает вопросов, как и потенциальная прочность изделия. Пару случайных падений устройство пережило «на отлично», при этом даже не осталось царапин и сколов на корпусе.

Также не удалось обнаружить скрипов при изменении положения регистратора в креплении. Шарнир-

Коробочка

с сюрпризом



ный механизм работает с достаточным усилием, чтобы одним движением менять угол обзора, но при этом оставаться в установленном положении.

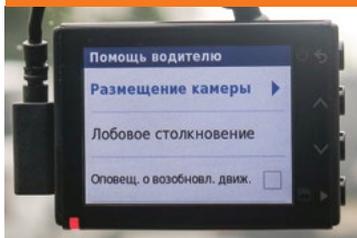
ЖК-дисплей диагональю 2 дюйма логично занимает практически всю поверхность задней части устройства. Справа расположены четыре одинаковые по форме кнопки управления видеорегистратором. Нажимаются они с достаточным усилием. Радует, что в Garmin не погнались за абсолютной гладкостью девайса и не стали делать кнопки утопленными в корпус. При таких размерах это было бы неудобно для использования.

В штатную комплектацию модели входит карта памяти microSD. Отдельно стоит отметить, что при таких компактных размерах у Dash Cam 55 весьма объемный аккумулятор аварийного питания — без кабеля зарядки девайс может работать до 30 минут!

За запись видео в устройстве отвечает 3,7-мегапиксельная камера, способная снимать видео с разрешением 2560x1440 р. Дневная съемка не вызывает нареканий. Размытость по краям практически отсутствует, а широкоугольный объектив позволяет спокойно фиксировать все происходящее и на трехполосной дороге. Номера можно идентифицировать даже у машины, едущей на два корпуса впереди.

Ночная съемка удивила тем, что определение номеров впереди идущей машины возможно и на более дальнем расстоянии за счет подсветки номеров собственными фарами. Но вот номера автомобилей, едущих в соседнем ряду, просматриваются уже не так четко, как днем. Порадовала также реакция камеры на засветы встречными фарами, которые практически не влияют на качество съемки.

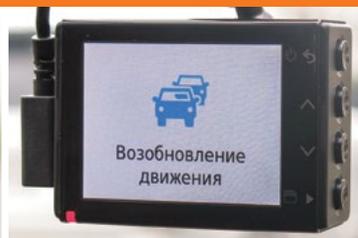
Запись можно защитить как нажатием на кнопку, так и голосовой командой. Голосовым управлением здесь можно также дать команду для запуска или остановки записи, сохранения фотоснимка или запуска и остановки фирменного режима фотосъемки Travelapse. Кроме того, благодаря G-сенсору запись автоматически сохранится в момент удара вместе с данными о времени и месте происшествия.



Однако данный девайс был бы не так интересен, обладай он только функциями видеорегистратора. Garmin Dash Cam 55 имеет в своем арсенале функцию Forward Collision Warning (FCW), которая предупредит, если автомобиль приблизился на опасное расстояние к впереди идущей машине. Для удобства это расстояние можно изменить в настройках девайса.



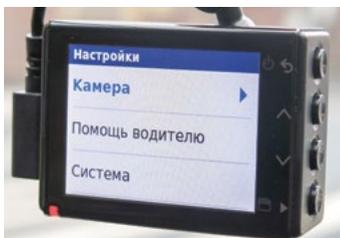
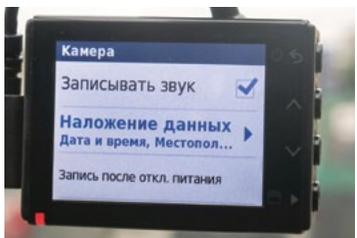
Кроме того, в устройство загружена база данных с расположением стационарных камер видеонаблюдения нарушений. Garmin сообщает о приближении к такому объекту



ный поток возобновит движение, «Гармин» сообщит об этом.

Тем, кому важна сохранность машины на стоянке, понравится дополнительный парковочный режим. В нем устройство ведет наблюдение за областью вокруг автомобиля, даже когда двигатель отключен. При регистрации движения автоматически начинается запись, но для этого требуется кабель Garmin для режима парковки, который продается отдельно.

Не стоит забывать также и о встроенном Wi-Fi, с помощью которого можно передавать видео по беспроводному каналу связи на совместимый смартфон с загруженным бесплатным приложением VIRB app. Таким образом можно делиться видеороликами или загружать их в соцсети.



### Каков итог?

Garmin Dash Cam 55 предлагается по цене 13 000 рублей. Это дороже большинства сопоставимых устройств. Однако репутация бренда и традиционное качество, с которыми Garmin подходит к созданию своих гаджетов, а главное, количество доступных функций позволяют назвать цену вменяемой. Особенно устройство оценят те автолюбители, кому важен обзор и кто не хочет захламлять лобовое стекло громоздким видеорегистратором.





## ИТОГИ СЕЗОНА

# РСКГ-2017



Роман Зубко

В конце сентября в Казани прошел заключительный этап Российской серии кольцевых гонок в сезоне-2017. Именно на трассе KazanRing, расположенной в 20 минутах езды от столицы Татарстана, определились имена победителей чемпионата во всех пяти зачетных категориях РСКГ.

Как отметили по итогам гонки организаторы, по количеству появлений автомобиля безопасности и «побитой» техники казанский этап стал едва ли не самым «урожайным» за большую часть сезона. Немало поспособствовала этому погода: несмотря на сухой уик-энд, температура воздуха не позволяла асфальту как следует прогреться. Как следствие — обилие различного рода ошибок.

В 1,6-литровой категории «Туринг-Лайт» выходные изначально обещали стать наиболее захватывающими: шансы на титул перед финальным этапом имели девять пилотов, а лидером общего зачета в Казань приехал Андрей Масленников из команды «Подмосковье Моторспорт», стартовавший в субботу из середины пелотона.



Пилот команды Carville Racing Григорий Бурлуцкий перед этапом в Казани был в тройке лидеров класса и потому бросил все силы на борьбу за первое место.

В первый день добраться до пьедестала Григорию не уда-

лось, зато в воскресенье он наверстал упущенное и приехал третьим. Однако бронзовый кубок в его руках оставался недолго — решением судей Бурлуцкий получил штрафное время и откатился с третьего места на шестое.



Невезение распространилось и на партнера Бурлуцкого по команде Андрея Радошнова, который до середины воскресного заезда ехал в первой тройке, но не сумел сохранить преимущество и в итоге приехал лишь девятым.

По общим итогам сезона в классе «Туринг-Лайт» первое место занял Денис Булатов, второе — у Андрея Масленникова, замкнул первую тройку Ильдар Рахматуллин. В личном зачете пилоты Carville Racing Григорий Бурлуцкий и Андрей Радошнов завершили сезон РСКГ-2017 на четвертом и шестом местах, а в командном зачете Carville Racing заняла второе место, пропустив вперед лишь «Подмосковье Моторспорт». Григорий Бурлуцкий также получил от организаторов специальный приз — самый медийный пилот РСКГ-2017.

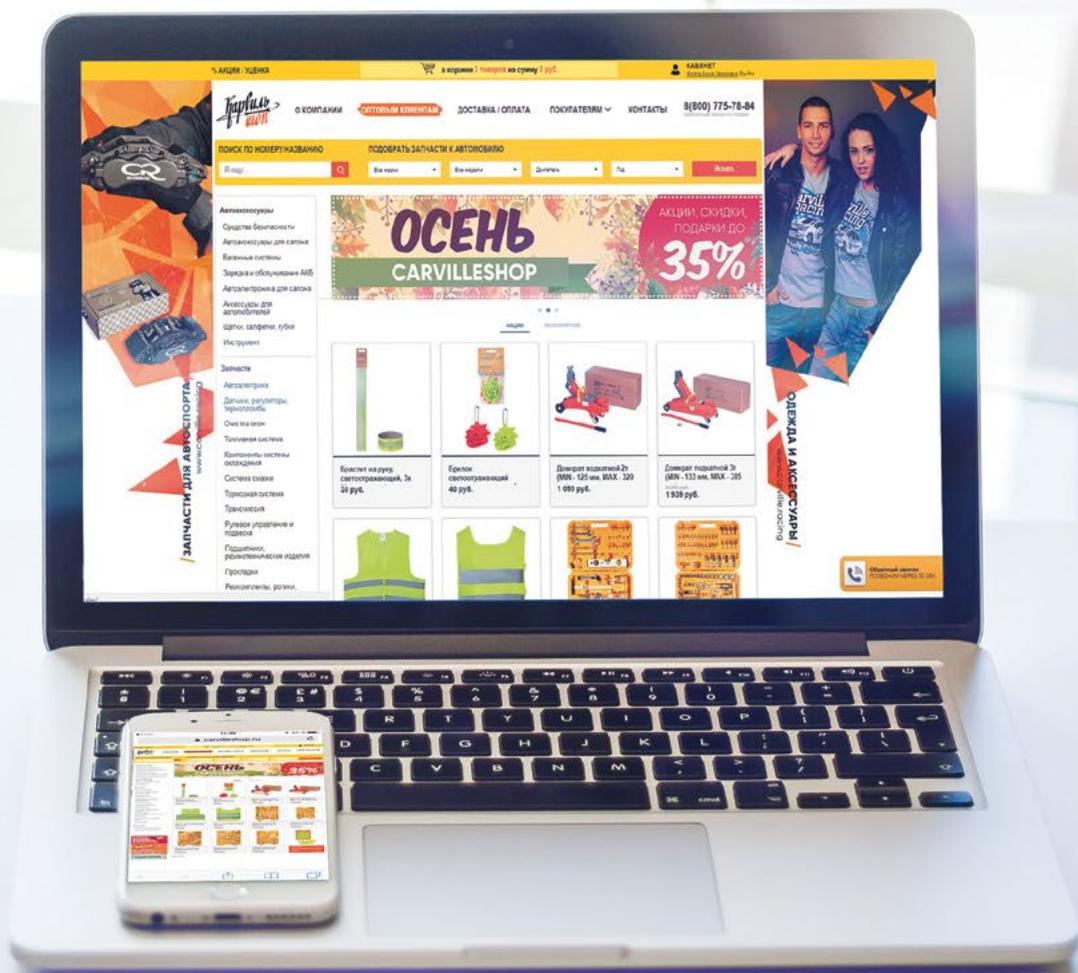
«Последний этап для меня был крайне тяжелым: во-первых, я был в тройке лидеров чемпионата и имел все шансы на победу, это сильно влияло на мое психологическое состояние. Во-вторых, Казань — это самая сложная трасса для меня на чемпионате, самая непонятная, — отметил Григорий Бурлуцкий после финиша казанского этапа. — Что касается будущего сезона, то сейчас все туманно, мы еще не решили окончательно, где поедем в следующем году, и говорить о конкретных планах пока еще рано. Надеюсь, в недалеком будущем мы сможем развеять завесу тайны и объявить об окончательном решении относительно сезона-2018».

В классе «Туринг», выиграв в Казани воскресную гонку, двукратным чемпионом России стал Дмитрий Брагин («ТАИФ-Моторспорт»). В категории «Супер-продакшн» первенствовал представитель Lada Sport Rosneft Михаил Митяев.

В классе «Национальный» чемпионом стал Айдар Нуриев (FEREKS Racing Team), в категории «Национальный. Юниор» сезон выиграл Максим Корнилков (Goltsova Racing).



# Карвилль шоп



# УДОБНЫЙ ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

 ОТГРУЗКА НАПРЯМУЮ СО СКЛАДА  
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

 ВЕСЬ АССОРТИМЕНТ В НАЛИЧИИ

 ГИБКАЯ СИСТЕМА  
ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

 ОТСРОЧКА ПЛАТЕЖА

 ОТГРУЗКА ОТ 1 ШТУКИ

 КРУГЛОСУТОЧНАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

 ПОЛНОЕ РЕКЛАМНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ

 ДОБРОСОВЕСТНАЯ ГАРАНТИЯ

[WWW.CARVILLESHOP.RU](http://WWW.CARVILLESHOP.RU)

БЕСПЛАТНЫЙ ЗВОНОК ПО РОССИИ

8-800-700-25-85



Васильев и Жильцов  
на старте



Светлана Амеличкина

С 1 по 3 сентября в польском Щецине прошел девятый этап Кубка мира FIA по ралли-рейдам Orlen Baja Poland. Для участия были заявлены 134 экипажа, но только 24 из них выступали в международном зачете. Общая протяженность дистанции составила 477 км, из которых 430 км были проложены по танковым полигонам в регионе Дравско-Поморске.

Гонка в этой местности проводится уже в девятый раз и собирает болельщиков и любителей внедорожной езды со всей Польши. Поляк Куба Пшигонски на автомобиле MINI, выступающий за команду Orlen (титульного спонсора гонки), был единственным спортсменом, кто еще мог помешать катарскому гонщику Нассеру Аль-Аттия на Toyota Hilux досрочно стать обладателем Кубка мира 2017 года. Кроме лидеров зачета, основным претендентом на подиум был польский пилот Кшиштоф Холовчик, который формально завершил гоночную карьеру, но в последние годы продолжал успешно выступать на своей домашней гонке на MINI.

После почти полугодового перерыва вернулся в строй экипаж Владимира Васильева и Константина Жильцова команды G-Energy. Получив травму спины в самом начале сезона, на этапе Кубка мира в Абу-Даби, Владимир Васильев не смог полноценно продолжить

## БАХА ПОЛЬША



Куба Пшигонски

участие в рейдах из-за компрессионного перелома позвоночника. Долгое восстановление с тренировками более трех часов в день растянулось на недели. Занятия спортом под руководством тренера и курс реабилитации тем не менее не позволили выйти на старт марафона «Шелковый путь». Пришлось пропустить и большинство этапов Кубка мира.

На Бахе Польша выступил после еще более длительного перерыва голландский пилот Бернард Тен Бринке, последнее выступление которого было на Дакаре 2016 года, когда в Боливии у него сгорела Toyota. Его напарник по команде Overdrive на Toyota Hilux, молодой поляк Арон Домзала, ждал со дня на день прибавления в семье, но был полностью

сконцентрирован на попадание на подиум гонки.

### Польское воеводство против катарца

В пятницу участников ждал короткий (семикилометровый) зрительский спецучасток на стрелковом полигоне в Щецине, где лидером первого дня стал катарский пилот Нассер Аль-Аттия. А сразу за ним расположились сразу четыре польских гонщика — Куба Пшигонски, Кшиштоф Холовчик, Арон Домзала и Марчин Лукашевски.

Владимир Васильев, финишировавший восьмым в 32 секундах от лидера, прокомментировал мощный старт польских пилотов: «В Польше всегда пролог был красивый, и сейчас он проходит на том же месте, где и много лет подряд, — на старом полигоне. Трасса закрученная, песчаная, немного лесных дорог, есть и ямы. Поляки здесь знают все наизусть, поэтому понятен результат: места со второго по шестое заняли польские гонщики.



Нассер Аль-Аттия



А Нассер Аль-Аттия нигде и никому не дает спуска в последнее время — и здесь он также это доказал, выиграв пролог».

### Польское отступление

Второй гоночный день на танковом полигоне в Дравско-Поморске был разделен на две части:

Васильев  
и Жильцов  
возвращаются  
на Кубок мира

спецучасток длиной 215 км участники проехали дважды, с перерывом на непродолжительный сервис. Добавила сюрпризов и погода. Дождь обещали с утра и до вечера, но фактически он шел перед

стартом первого отрезка и частично во второй половине дня.

Нассер Аль-Аттия, выбрав себе более выгодную третью стартовую позицию после двух хорошо знающих трассу поляков, выиграл оба заезда. И если на первом спецучастке Куба Пшигонски смог навязать борьбу, финишировав в 22 секундах от лидера, то Кшиштоф Холовчик потерял слишком много из-за прокола колеса — целых 6 минут — и финишировал третьим. Экипаж G-Energy Team стартовал шестым, но смог улучшить свое положение и за 215 км поднялся, обогнав-шись на пятой позиции и уступив лидеру дня Нассеру Аль-Аттия 9 минут 15 секунд.

После 30-минутного сервиса экипажи вновь вернулись на ту же трассу, уже изрядно «вспаханную», с образовавшейся колеей. И тут вновь нервно вздрогнули все польские фанаты ралли-рейдов — сенсацией дня стал досрочный приезд на сервис Кшиштофа Холовчика всего лишь в 70 км

от старта спецучастка из-за проблем с подшипником.

Владимир Васильев, показав отличный темп и стабильность, финишировал на этом этапе пятым и продвинулся на четвертую позицию в общем зачете с отрывом от лидера в 16 минут. От третьего места российский экипаж отделили 3 минуты 40 секунд, а вот Арон Домзала на пятой позиции, в 1 минуте 44 секундах от Васильева, был намерен во что бы то ни стало отыграть одно место на следующий день.

### Спринтерская чехарда

В воскресенье участникам предстояло два раза преодолеть две короткие, очень нетипичные для ралли-рейдов секции по 18 и 10 км



в пригороде Щецина. Один участок проходил больше по лесу, где после вчерашнего дождя дорога стала очень грязной. Второй, зрительский, отрезок, на котором собралось много народа, был нарезан по полю дугами, и автомобили несколько раз проходили его туда-сюда. Выиграть на таких коротких участках практически невозможно, можно только все



проиграть, если перестараться со скоростью.

Основная борьба завязалась между Нассером Аль-Аттией и Кубой Пшигонски. Поляк попытался отыграть упущенные 4 минуты у катарца, сразу бросившись за ним вдогонку. Отыграв почти минуту на первом отрезке, на втором спецучастке Куба заработал медленный прокол переднего левого колеса, но принял решение не останавливаться на замену и финишировать на спущенном. Особенно тяжело пришлось ему в постоянных поворотах на дугах: если налево еще можно было поворачивать без проблем, то правые повороты давались с трудом. Финишировав на десятой позиции, он проиграл катарцу 1 минуту и 3 секунды.

Российский дуэт Владимира Васильева и Константина Жильцова финишировал на четвертом спецучастке седьмым, а на пятом — пятым. Преследовавший его Арон Домзала отыграл сначала 16 секунд, а потом 10, сократив отрыв до 1 минуты 18 секунд.

После двух спецучастков гонщики вернулись в сервис-парк, где механики провели необходимые регламентные работы, а за пять минут до их окончания начался сильный ливень.

Вторую секцию пилотам пришлось ехать под дождем. Куба Пшигонски выиграл шестой спецучасток, но Нассер Аль-Аттия финишировал вторым всего в 10 секундах от поляка. Очередные 20 секунд отыграл Арон Домзала у Владимира Васильева.

Последний решающий спецучасток не внес изменений в расстановку лидеров. Финишировавший третьим Куба Пшигонски отыграл очередные 16 секунд у Нассера Аль-Аттии, но в итоговом протоколе остался вторым в 3 минутах 54 секундах от катарца. Победа Нассера Аль-Аттии на Toyota Hilux Overdrive стала его седьмым успехом в этапах Кубка мира этого года. Но главной его надежде на этой гонке — досрочно стать обладателем Кубка мира — так и не удалось сбыться, ведь для этого было нужно, чтобы Куба Пшигонски финишировал на четвертой позиции или ниже. На последующих двух гонках Нассеру необходимо набрать всего 9 очков, тогда как за победу в Марокко начисляется 50. То есть теоретические шансы на победу у поляка остались, но при условии двух побед и двух катастрофических неудач катарца, который сошел только в одной гонке

сезона, а все остальные выиграл. Третье место досталось Бернарду Тен Бринке, который, несмотря на длительный перерыв, провел гонку стабильно, показав, что он готов к Дакару и сможет сражаться с топ-пилотами.

Владимир Васильев и Константин Жильцов сумели отстоять свою четвертую позицию. После полугодового перерыва вследствие травмы такой результат свидетельствует о высоком потенциале экипажа, его возможностях и готовности выступать в последующих гонках. Как ни старался Арон Домзала догнать G-Energy Team —



ему это не удалось. Черeda неудач молодого поляка продолжилась, ведь практически все гонки этого сезона он проехал очень нестабильно, с проблемами в первой части и героическими прорывами во второй.

Следующим этапом Кубка мира FIA по ралли-рейдам станет Ралли Марокко, которое состоится 4–10 октября.



### ДЕТАЛИ ДЛЯ АВТОСПОРТА

Для спортивных подготовленных автомобилей

WWW.CARVILLE.RACING

### ДЕТАЛИ ДЛЯ ТЮНИНГА

Отличаются от штатных изделий улучшенными характеристиками

# Фестиваль «Зажигание-2017»



Вадим Аскаров

К сожалению, популярность автоспорта в России пока не может соперничать даже с лыжными гонками, не говоря уже о хоккее и футболе. Автомобили у нас еще не так давно были малодоступной роскошью, так что для развития дорогого в своей основе спорта просто не было условий. Так что же сделать теперь, чтобы обратить внимание на по-настоящему красивое и захватывающее зрелище автомобильных гонок? Может, собрать лучших из лучших во всех гоночных дисциплинах и показать, на что способна самая современная и мощная техника? Приправим это зрелищным выступлением каскадеров, представлением уникальных тюнинг-решений и получим одно из ярчайших автоспортивных мероприятий этого года — фестиваль «Зажигание».

Где же еще проводить столь масштабное и красочное шоу, как не в Мекке российского автоспорта. Самая современная гоночная трасса в Сочи встретила гостей прекрасной летней погодой и атмосферой предстоящего праздника. В качестве разминки перед вакханалией скорости гости фестиваля смогли по достоинству оценить лучшие экземпляры раритетных автомобилей — от машин начала века до не самых старых,

Весь  
российский  
автоспорт  
на одной  
арене



но очень редких и не менее легендарных моделей.

Можно долго перечислять автомобили, участвовавшие в ретропробегах: здесь были представители всех автомобильных культур — от немецких довоенных раритетов и советской послевоенной «классики» до знаменитых «олдскульных» американских кабриолетов и спортивных купе с сотнями гоночных триумфов.

При одном взгляде на то, как бережно владельцы «классики» намывали свои автомобили, трудно было предположить, что

спустя пару минут они устроят им настоящее испытание, которое те вряд ли проходили даже во время своей молодости. Небольшую импровизированную трассу нужно было преодолеть за определенное время. Для машин вроде классических гоночных Porsche это не составило никакого труда, но вот ветеранам автомобилестроения пришлось выложиться по полной. Незабываемое зрелище, когда тяжеленный Opel Admiral 1938 года выпуска визжит шинами в попытке уложиться в норматив.

Однако все это отошло на второй план, когда на площадке появился гоночный грузовик команды «КАМАЗ-мастер». Вишенкой на торте первого дня фестиваля

стал уникальный дрифт КАМАЗа на главной площади Сочи.

Организаторы автошоу преследовали цель охватить самую широкую аудиторию. Для этого на территории автодрома проходили различные развлекательные мероприятия. Лучшие тюнинг-команды демонстрировали свои уникальные экземпляры, а ВМХ-райдеры бесстрашно показывали опасные трюки. Развлечения нашлись даже для самых маленьких любителей автоспорта, для которых была организована отдельная площадка.

Не забыли руководители фестиваля и о профессиональной составляющей. Компания «Успенский Ралли Техника» организовала пресс-конференцию с участием руководителей мероприятия и Российской автомобильной федерации, а также наших знаменитых гонщиков, среди которых были Виталий Петров, Эдуард Николаев и Антон Ладыгин. Участники





конференции отметили важность таких фестивалей для развития автоспорта в стране и выразили надежду, что подобных мероприятий с каждым годом будет все больше.

«Таких событий должно происходить как можно больше, ведь многие фанаты автоспорта не могут вблизи увидеть ту технику и тех пилотов, за которых они болеют», — констатировал Виталий Петров. Антон Лодыгин, в свою очередь, надеется, что фестиваль будет проводиться не только каждый год, но и в разных городах России.

Главные события автомобильного праздника проходили на стартовой прямой гоночной трассы. В церемонии открытия принял участие мэр Сочи Ана-

толий Пахомов. Красивейшая танцевальная программа задала тон всему фестивалю, за которым пришли понаблюдать более 6 тыс. зрителей. На стартовую решетку выехали представители всех гоночных дисциплин и в едином порыве умчались покорять виражи гоночного трека.

Главное действие шоу началось с заездов пилотов Российской серии кольцевых гонок, а также гонщиков первенства MitJet.

Победу среди машин РСКГ одержал Максим Чернёв на Subaru, а лучшим в MitJet стал Павел Жарцов.

Не остались в стороне и пилоты КАМАЗов. Легендар-



ные отечественные грузовики потягались в скорости с пилотами серии GT и показали, что КАМАЗы сильны не только на песчаных барханах и в диких степях.

Отдельных аплодисментов заслужил Сергей Трофимов, который покорил трассу на первом советском гоночном болиде «Эстония-21М».

Чтобы гости не скучали в перерывах между заездами, на «сцену» вышли стантрайдеры, показавшие захватывающие трюки на мощнейших мотоциклах. Особой остротой запомнилась программа «Авторыдео»: проезды через всю

стартовую прямую на двух колесах, опасные трюки, филигранное командное вождение в сантиметрах друг от друга и фирменное повторение знаменитого трюка с проездом на шпагате между двух машин.

Кульминацией экстремальной программы стал смертельно опасный трюк каскадера Александра Ковалева. На скорости 80 км/ч он влетел в шестиметровый огненный тоннель, прыгнув с мчавшегося автомобиля, и приземлился на него же. Такое нечасто увидишь даже в высокобюджетных голливудских блокбастерах.

Не обошли зрителя стороной и представители раллийных дисциплин. Специально для них была сделана импровизированная слаломная трасса, на которой они смогли продемонстрировать тончайший пилотаж и высокую скорость.

Ну а завершить праздник скорости было поручено представителям российской дрифт-серии. Лучшие дрифтеры России показали примеры уникального тройного дрифта. Закрылся занавес фестиваля «Зажигание-2017» под выступление музыкальной группы «Пицца» и праздничный фейерверк.





## Мы не придумали радиатор, мы сделали его совершенным



**LUZAR**

детали системы охлаждения

Много лет LUZAR развивает производство автомобильных запасных частей. Мы являемся признанным лидером в области производства и поставок автомобильных радиаторов и деталей системы охлаждения.

Основа нашего успеха – это современное высокотехнологическое оборудование, которое позволяет выпускать радиаторы с заданными характеристиками постоянного качества.

Автоматизация производственных процессов позволяет обеспечить большие объемы выпуска и удовлетворить максимальное количество потребителей в России и странах бывшего СССР.

Но мы не забываем главное – на любом оборудовании работают люди. Именно коллектив опытных профессионалов позволяет максимально использовать потенциал оборудования и обеспечивает окончательный контроль качества выпускаемых радиаторов.



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

# СЕЗОННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ НА — ДОМКРАТЫ

При производстве автоаксессуаров ТМ KRAFT всегда используются только высококачественные, экологически чистые комплектующие и последние нововведения и технологии в данной области. Также уделяется много внимания вопросу безопасности продукции.

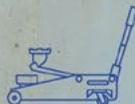
## ДОМКРАТЫ В АССОРТИМЕНТЕ:



**БУТЫЛОЧНЫЕ**  
Грузоподъемностью  
от 2 до 32 тонн  
ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЙ  
КЛАПАН  
МОРОЗОСТОЙКОЕ МАСЛО  
(-45°C)



**РОМБИЧЕСКИЕ**  
Грузоподъемностью  
от 1 до 2 тонн  
ПРОРЕЗИНЕННАЯ ПЛОЩАДКА



**ПОДКАТНЫЕ**  
Грузоподъемностью  
от 2 до 3 тонн  
ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЙ  
КЛАПАН  
МОРОЗОСТОЙКОЕ МАСЛО  
(-45°C)



**ЭЛЕКТРОДОМКРАТЫ**  
Грузоподъемностью  
2 тонны  
РАБОЧЕЕ НАПРЯЖЕНИЕ  
12V

Создавая  
домкраты ТМ KRAFT,  
было заложено

**3** основных  
принципа:

**ТЕХНИЧЕСКАЯ  
СТОРОНА ПРОДУКТА,  
БЕЗОПАСНОСТЬ и  
КОМФОРТ  
ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ**

**ДОМКРАТЫ KRAFT -  
ПОДЪЕМ НА  
НОВЫЙ УРОВЕНЬ!**



- АВТОЗАПЧАСТИ
- СВЕТОТЕХНИКА
- ИНСТРУМЕНТ
- АВТОАКСЕССУАРЫ



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

# Гоночный потенциал вашего автомобиля



Амортизаторы и амортизационные стойки TRIALLI успешно проходят испытания на автомобилях спортивной гоночной команды Carville Racing.

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ**



100% контроль качества

Мы создали многоуровневую систему контроля качества, которая исключает брак полностью.



Компьютеризованная система управления оборудованием



Антикоррозионное покрытие



Усиленная конструкция

Позволяет воспринимать высокие осевые и радиальные нагрузки.

- Амортизаторы и амортизационные стойки (газوماсляные) Linea Superiore
- Амортизаторы и амортизационные стойки (масляные) Linea Qulita
- Ремонтные комплекты амортизаторов
- Стойки стабилизаторов
- Опоры передних стоек
- Рулевые механизмы
- Сайлентблоки



Больше информации  
о деталях на сайте

**WWW.TRIALLI.RU**