



февраль 2018 • #60

Движок

про автомобили в деталях



40

H4

Газоразрядные лампы с улучшенными характеристиками: ищем +100500 к яркости



34

Обзор матричных фар Hella

24

ТЕСТ-ДРАЙВ

Lada Vesta SW Cross



Выбираем конкурента Vesta-универсалу за 850 000 рублей

36

Есть ли смысл доплачивать?

Тест: Светодиодные фары (LED) против биксенона (HID)



14

«У нас используются более старые и дешевые товары»

Генеральный директор аналитического агентства GiPA о ситуации на российском рынке автомобильного света

56

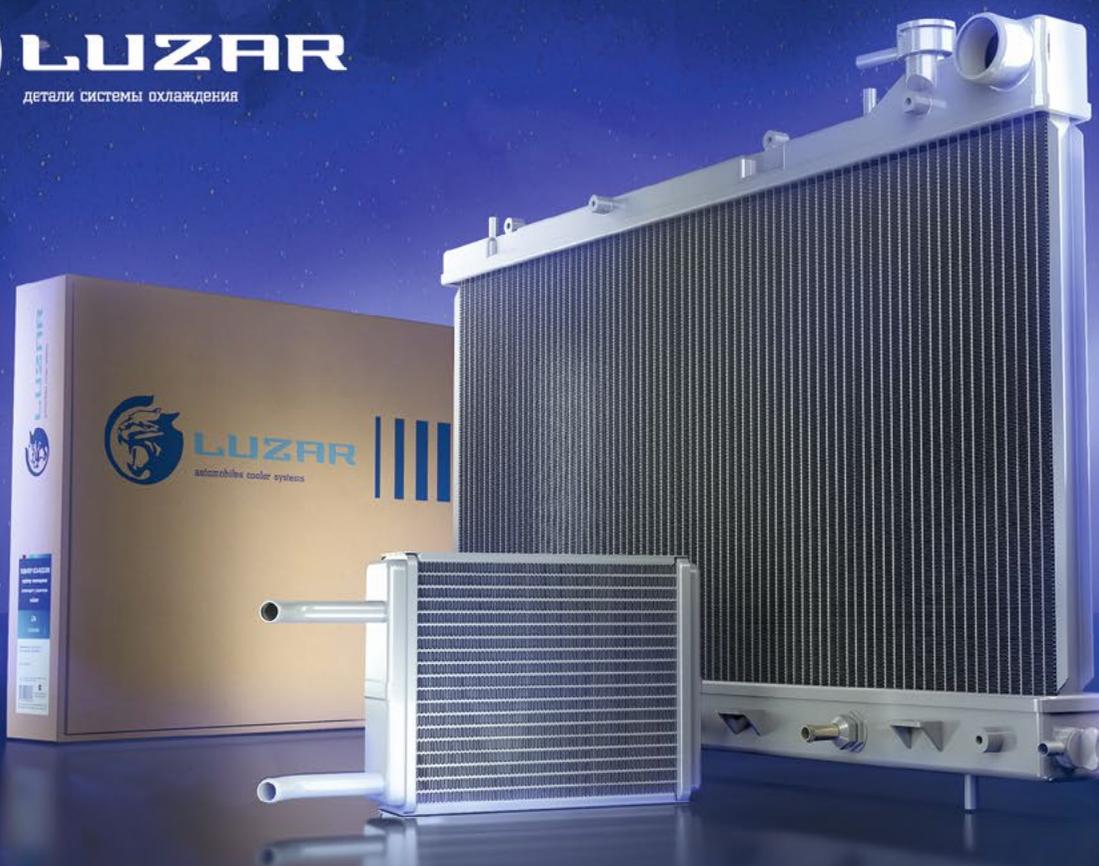
Конец монополии

Тест-драйв «УАЗ Профи»



LUZAR

детали системы охлаждения



ЭТАЛОН АВТОМОБИЛЬНОГО РАДИАТОРА

Радиаторы LUZAR с гордостью носят звание «эталона», обладая непревзойденными потребительскими свойствами и техническими характеристиками:



Идеальное совпадение размеров

Радиаторы LUZAR с легкостью стыкуются с ответными деталями (кожух вентилятора, конденсер) благодаря особенностям проектирования и «натурным испытаниям». Мы гарантируем полное совпадение стыковочных и геометрических параметров.



Оптимальная теплоотдача

Радиаторы LUZAR обладают теплоотдачей на одном уровне либо выше требований завода-производителя. Радиаторы спроектированы с 20% запасом от тепловой мощности двигателя, что гарантировано исключает риск перегрева даже в экстремальных условиях эксплуатации.



Широчайший ассортимент

Номенклатура радиаторов LUZAR охватывает 90% российского автопарка. Мы – отечественный производитель, и мы знаем российский автопарк досконально. Практически каждый автолюбитель в России найдет в ассортименте LUZAR радиатор на свой автомобиль.



www.airline.su



AIRLINE

**ОПТИМАЛЬНЫЙ ЗАРЯД
И БЫСТРЫЙ ЗАПУСК
В ЛЮБУЮ ПОГОДУ**

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА:

- Автоматическое выключение по завершению заряда
- Защита от переплюсовки и коротких замыканий
- Индикатор режима зарядки

ВНЕШНИЕ АККУМУЛЯТОРЫ:

- Запуск двигателя автомобиля
- Зарядка мобильных устройств
- Высокая ёмкость
- Компактный размер



ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
НА САЙТЕ
WWW.AIRLINE.SU

Движок

про автомобили и детали

Автомобильный журнал «ДВИЖОК»

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.su



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

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

Подписано в печать 01.02.2018 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.

Почему в России никогда не будет машин с автопилотом



Впервые систему полуавтопилота, когда автомобиль кратковременно берет управление на себя, мне удалось опробовать летом 2015 года, на тесте роскошного Mercedes-Benz S-Class. Впечатление система производила неимоверное! Каких-то 20 лет назад я смотрел фантастические фильмы о будущем, где водителей за рулем не было, а сегодня сижу в машине, которая справляется без меня! Сама паркуется, сама разгоняется, сама тормозит и сама поворачивает. Ограничение по времени активной работы искусственное — в силу массы нерешенных юридических проблем. Производители пока боятся перекладывать ответственность на автомобиль, и потому за поведение такой машины на дороге все равно полностью отвечает водитель.

Сегодня на дворе только 2018-й, а подобные мерседесовской системы уже стоят на автомобилях среднего класса. «Шкоды», «Мазды», «Форды» тоже по кругу

обвешаны радарными, лидарными, сонарами и датчиками, следящими за обстановкой вокруг и подруливающими в нужный момент, экстренно тормозящими и прибавляющими газа на обгонах.

И они тоже делают это кратко-срочно, только уже по совершенно другой причине! Зима. В России наступила зима. Та самая, которая на большей территории нашей страны длится с октября по апрель, а в отдельных регионах — с сентября по июнь. Зима в России привычно сопровождается обильными снегопадами, снежными заносами, метровыми сугробами на обочинах, заледеневшими автомобилями, занесенными номерными знаками и прочими прелестями.

Так вот, через 15–30 минут после начала снегопада вся передняя часть автомобиля представляет собой один большой сугроб. Почти полностью закидывает и корму, включая номерной знак. Под слоем снега скрывается разметка

дорог, причем даже в том случае, если ее чистят: тонкие полосы все равно сливаются с остатками снега по краям проезжей части.

А в навороченной иномарке, оснащенной по последнему слову техники, в этот момент наблюдается настоящая дискотека со светом-музыкой: экраны бортовых систем и приборная панель светятся всеми цветами радуги от количества вспыхнувших ошибок и предупреждений. Это комплексно и поодионочке отрубается те самые радары и датчики, которые завещают автономным управлением, — все они как раз и расположены в передней части авто. Слепнут системы, следящие за разметкой, сходит с ума лидар, который ловит отраженный сигнал от номера едущего впереди автомобиля. Под конец сдается даже парктроник, «глаза» которого скрываются под коркой наледи и грязи...

Всё — достижения мировой автоинженерии XXI века русская зима превращает в кучу дорогого, но бесполезного барахла, которое остается в таком статусе до весны, то есть где-то на полгода.

И ладно бы, ведь на сегодняшний день все эти навороченные системы — лишь помощники водителя, не отбирающие у автомобиля его основную функцию. Но вот когда наступит эра полноценных автопилотов, ждать которую осталось недолго, станет ясно, что эксплуатировать такие машины в России физически невозможно, поскольку работают они на тех же самых датчиках и радарах.

Внезапное отключение последних зимой во время движения может привести только к одному — аварии и трагедии на дороге. Учитывая и без того отвратительную статистику смертности в ДТП и безалаберное поведение наших автомобилистов на дорогах, можно почти с уверенностью говорить о том, что модели с полноценными системами автопилота к эксплуатации в России просто не будут допущены на законодательном уровне...



СТАРТ
ВОЛЬТ

НАДЁЖНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ

Производство и поставки деталей автомобильного
электрооборудования в России и СНГ



Гарантия 2 года

Индивидуальный технический паспорт в комплекте

Современное производство, 100%-й пооперационный контроль

Постоянно дополняемый ассортимент для всех автомобилей в России: легковые, LCV, грузовые автомобили

Полная аутентичность оригинальным изделиям по выходным характеристикам и установочным размерам

Производство генераторов для полного спектра иномарок, а также уникальных моделей повышенной мощности для отечественных автомобилей

TecDoc
CERTIFIED DATA SUPPLIER

Продукция СтартВОЛЬТ изготовлена
в соответствии с мировыми стандартами
и включена в крупнейший мировой каталог
автозапчастей TecDoc

Подробная информация на сайте:

стартвольт.рф

Рост по всем направлениям. Надолго ли?

АвтоВАЗ подвел
итоги 2017 года

8



Евразийский стандарт

Тест-драйв Geely Atlas

18



Конец монополии

Тест-драйв «УАЗ Профи»

56



40

Ищем +100500 к яркости, дальности, охвату и ксеноновому оттенку

Тест семи галогенных ламп H4
с улучшенными характеристиками
для Hyundai Solaris



64

Николаев выиграл юбилейный «Дакар»



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **Рост по всем направлениям. Надолго ли?**
АвтоВАЗ подвел итоги 2017 года
- 10 **Завод в России и сотрудничество с «КАМАЗ-мастер»**
Генеральный директор «Тотал Восток» поделился планами на 2018 год
- 12 **«Лукойл» подвел итоги 2017 года и поделился планами на будущее**
- 14 **«У нас используются более старые и дешевые товары»**
Генеральный директор аналитического агентства GiPA о ситуации на российском рынке автомобильного света

Автомобили

- 16 **Новости**
- 18 **Евразийский стандарт**
Тест-драйв Geely Atlas
- 20 **Затерявшийся самурай**
Тест-драйв нового Honda CR-V
- 24 **Выбираем конкурента Vesta-универсалу за 850 000 рублей**
Тест-драйв Lada Vesta SW Cross против Kia Rio X-Line и Skoda Rapid

Автокомпоненты

- 30 **Новости**
- 34 **Как устроена матричная оптика**
Разбираемся с разработками компании Hella
- 36 **Есть ли смысл доплачивать?**
Тест светодиодных фар (LED) против биксенона (HID)
- 40 **Ищем +100500 к яркости, дальности, охвату и ксеноновому оттенку**
Тест семи галогенных ламп H4 с улучшенными характеристиками для Hyundai Solaris
- 46 **Эволюция приборной панели**
От колбочек до HUD-дисплеев и дополненной реальности

Комтранс

- 50 **Новости**
- 52 **Декларация независимости**
Тест-драйв нового Volkswagen Crafter
- 56 **Конец монополии**
Тест-драйв «ВАЗ Профи»

Автоаксессуары

- 60 **Новости**

Автоспорт

- 64 **Новости**



РАДИАТОРЫ ОХЛАЖДЕНИЯ

УЛУЧШЕННАЯ КОНСТРУКЦИЯ!

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

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

www.auto-rad.ru



Система менеджмента качества
соответствует требованиям ISO/TS 16949:2009

Nissan выпустил

трехмиллионный Qashqai



С конвейера европейского завода Nissan в британском Сандерленде сошел юбилейный, трехмиллионный экземпляр компактного кроссовера Qashqai.

Этот результат, как сообщает пресс-служба европейского подразделения Nissan, был достигнут за 10 лет с момента запуска в производство в Сандерленде «Кашкая» первого поколения.

В 2017 году, по данным компании, в Европе было продано рекордное количество автомобилей Nissan и Datsun: 762574 экземпляра, на 3,8% больше, чем в 2016-м. Основную роль в увеличении продаж сыграл Qashqai. Продажи кроссовера выросли за год на 1,2%, британский завод Nissan выпустил 346956 экземпляров модели, 265520 из которых продано в Старом Свете.

ContiTech открыл первый в России склад запасных частей

Склад, сертифицированный по высшей категории «А», расположен в Подольском районе Московской области недалеко от аэропорта Домодедово. Площадь склада составляет более 1000 квадратных метров, а сам комплекс имеет 14 погрузочных ворот для минимального простоя автотранспорта.

В настоящее время склад ContiTech работает пять дней в неделю в одну смену, однако в ближайшее время расписание работы будет изменено, поскольку данную площадку компания планирует использовать как главный хаб для всех дистрибьюторов из России, Беларуси и Казахстана.

Одна из главных целей создания нового склада — сократить время ожидания запчастей клиентами. Срок выполнения стоковых заказов из Москвы — 3 дня, срочных заказов — 1 день.

«Российский рынок — один из ключевых для ContiTech. С декабря 2017 года весь ассортимент автомобильных компонентов производства ContiTech отгружается с этого склада. Теперь мы можем быть уверены в своевременной доставке запасных частей нашим региональным дилерам и сервисным партнерам», — отметил Сергей Третьяков, генеральный директор ООО «Контитек Рус» ■



В компании называют Qashqai самой успешной моделью Nissan на европейском рынке за всю историю бренда. В прошлом году, напомним, дебютировала рестайлинговая версия Nissan Qashqai, с июля 2017-го автомобиль выпускается на заводе в Сандерленде.

Как сообщили «Движку» в пресс-службе российского представительства Nissan, обновленный Qashqai (а вместе с ним — и обновленный X-Trail) в ближайшее время встанет на конвейер петербургского завода компании. Однако точную дату премьеры рестайлинговой версии «российского» Qashqai в компании пока не называют ■

Бренд febi изменил корпоративный стиль

Известное с 1994 года сочетание синего и красного цветов осталось в прошлом, однако слоган “Solutions Made in Germany” сохранен.

Новый корпоративный стиль — актуальное сочетание белого и красного цветов, представленных не только в логотипе, информационных маркетинговых и технических материалах, но и в дизайне нового сайта febi.com, отмечают в компании.

Структура сайта была полностью изменена: разделение на легковое и грузовое направление дополнено отдельным направлением «Легкий коммерческий транспорт», а ссылка на онлайн-каталог partsfinder расположена первой строкой — для удобного и легкого поиска.

Изменения корпоративного стиля на данный момент коснулись только легкового направления; в ближайшее время «рестайлинг» претерпит бренд febi truck.

«Новый современный корпоративный стиль febi подчеркивает стратегию развития компании — быть инновационной, передовой компанией, быть № 1 на рынке запчастей — вчера, сегодня и завтра», — отметила директор по маркетингу bilstein group Беата Тиас ■

В Петербурге впервые за четыре года выросли объемы автопроизводства

редактор рубрики
Роман Зубко



В 2017 году петербургские автозаводы выпустили более 346 тыс. автомобилей — почти на четверть больше, чем в 2016-м.

Как сообщает в своем отчете об объемах автопроизводства в Петербурге аналитическое агентство «Auto-Dealer-СПб», по итогам минувшего года в городе на Неве было выпущено в общей сложности 346 800 легковых автомобилей. Это на 24% больше, чем в 2016 году. Последний раз, уточняет агентство, петербургский автопром продемонстрировал рост годовых объемов производства в 2013 году, когда в городе было выпущено 392 900 легковых машин.

Лидером петербургского автопрома по итогам 2017 года остался завод Hyundai, доля которого в общем объеме автопроизводства в Северной столице составила 67%, а объемы выпуска машин увеличились на 13%.

Завод Toyota продемонстрировал самый динамичный рост производства (73%), а его доля в общем объеме выросла с 14% в 2016 году до 20% в 2017-м. Доля Nissan осталась на уровне 13%, хотя годовой объем производства на заводе компании вырос на 26%.

Доля петербургского автопрома по отношению к общероссийскому объему производства автомобилей составила в 2017 году 24,8% ■

Ford Sollers увеличил объемы экспорта

Немцы проверяли токсичность выхлопов на живых существах

Компания Ford Sollers объявила об увеличении объемов экспортных поставок продукции по итогам 2017 года.

На внешние рынки в прошлом году компания поставила 1018 автомобилей — на 21% больше, чем в 2016 году, сообщает пресс-служба Ford Sollers. Самым популярным российским «Фордом» за рубежом в 2017-м стал Focus: на экспортные рынки Ford Sollers поставил 350 этих автомобилей (+59% к показателям 2016 года).

На втором месте оказался взн Ford Transit и его спецверсии — 233 отправленных на экспорт автомобиля (+23%). Кроме того, Ford Sollers поставил за рубеж 133 «паркетника» EcoSport (+280%) и 118 кроссоверов Kuga (+74%).

В настоящее время Ford экспортирует все выпускаемые компанией в России модели: Fiesta, Focus, Mondeo, EcoSport, Kuga, Explorer и Transit. Автомобили поставляются в Армению, Беларусь и Казахстан.

Кроме того, минувшей осенью, как уже сообщал «Движок», в Ford Sollers объявили о начале поставок компонентов российского производства на завод компании в румынском городе Крайова ■

В Германии разгорается новый экологический скандал с участием ведущих автопроизводителей страны.

Как сообщает Deutsche Welle со ссылкой на газеты Süddeutsche Zeitung и Stuttgarter Zeitung, концерны Volkswagen, Daimler и BMW финансировали тесты на людях, проводившиеся «Европейским исследовательским объединением по защите окружающей среды и здоровья в транспортном секторе» (EUGT).

Согласно отчету этой организации, попавшему в распоряжение изданий, в Университетской клинике Ахена были обследованы 25 человек, после того как они на протяжении нескольких часов вдыхали диоксид азота (NO₂). Отмечается, что участники испытаний были здоровыми людьми, а воздействию одного из токсичных компонентов выхлопных газов дизельных моторов они подвергались с их непосредственного согласия.

Тем не менее публикации Süddeutsche Zeitung и Stuttgarter Zeitung вызвали в Германии нешуточный скандал. В частности, потому что не так давно стало известно, что в США была проведена серия похожих экспериментов над обезьянами, в рамках которых животные помещались в герметичные камеры, куда подавались выхлопные газы дизельных двигателей.

Целью подобных опытов было доказательство того факта, что современные моторы на тяжелом топливе стали менее токсичны, нежели двигатели прежних поколений, благодаря «продвинутым» системам нейтрализации отработанных газов. В руководстве Daimler и BMW заявили о непричастности к проведению экспериментов над обезьянами, в Volkswagen признали тесты ошибкой и принесли извинения.

Диоксид азота (NO₂) опасен тем, что раздражает дыхательные пути, а при больших концентрациях вызывает отек легких ■



РОСТ ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ. НАДОЛГО ЛИ?



Илья Огородников

11 января 2018 года главный автопроизводитель России собрал пресс-конференцию, на которой отчитался об итогах ушедшего 2017 года. Красочных слайдов с огромными цифрами роста абсолютно по всем направлениям набралась масса. А что стоит за этими цифрами в реальности? Анализируем доклад вице-президента АвтоВАЗа по продажам и маркетингу Яна Птачека.

Уже точно и официально: в России в 2017 году было продано 1 595 737 автомобилей, что на 11,9% больше показателей 2016 года. Эксперты очень аккуратно говорят о прохождении «дна» и переводе рулей «на всплытие». Однако даже Ассоциация европейского бизнеса остереглась делать в своем докладе какие-то прогнозы на 2018-й. Ведь рост за текущий год хоть и очевидный, но не показательный: авторынок

России не дотянул даже до результата не менее кризисного и более панического в плане продаж 2015 года, когда было продано 1 601 216 автомобилей.

АвтоВАЗ куда смелее и, главное, оптимистичнее: главный автопроизводитель страны заявил, что строит свою стратегию



на 2018 год, исходя из прогнозов дальнейшего роста рынка до 10% в год. В чем причина такого оптимизма? Само собой, в результатах работы за последние годы, успехи которой нельзя не отметить.

В первую очередь стоит сказать, что АвтоВАЗ безоговорочно

АвтоВАЗ подвел итоги 2017 года

удерживает лидирующую позицию на рынке — 311 588 автомобилей за 2017 год. Это на 17% больше результатов прошлого года, на треть выше показателей роста рынка, а также вдвое (!) больше продаж компании Hyundai,

которая идет на втором месте в рейтинге. На текущий момент российский автогигант занимает 20,5% российского авторынка, что является лучшим показателем за последние шесть лет.

Правда, стоит сказать, что отоевывание доли происходит

ползущими темпами — по 0,6–0,8% в год. Это тоже, конечно, рост, однако говорить о глобальном перераспределении мест под солнцем на ближайшую перспективу не приходится. Собственно, так же как и о возвращении АвтоВАЗом показателей середины прошлого десятилетия, когда автогигант занимал 48,7% (то есть половину!) российского рынка.

Более чем двукратная потеря объемов за десять лет с небольшим обусловлена одним фактором: массовым приходом в Россию иностранных конкурентов. Причем этот фактор настолько сильно вредит позициям АвтоВАЗа, что бывший амбициозный руководитель предприятия Бу Андерссон в 2015 году даже высказывался за введение в стране фактического запрета на продажу иномарок.

Если же разбирать продажи АвтоВАЗа структурно, то выяснится, что почти треть их объема обеспечила модель Lada Granta. Тылы ей очень активно (+46%) прикрывает новая Vesta, которая в этом году обзавелась кузовом

АвтоВАЗ потихоньку готовится к уходу от имиджа продавца самых дешевых машин, хотя очевидно, что свои бюджетные бестселлеры он никуда не денет. Уже вышел первый имиджевый проект — Vesta SW Cross. На подходе 12 новинок и 11 обновлений: Vesta с «автоматом», замена всей линейки моделей Kalina и выпуск «Нивы 2», которая с большой вероятностью окажется реинкарнацией «Дастера». Ждем в ближайшие... девять лет

универсал. В топах продаж Lada Largus, XRay и 4x4, то есть «Нива».

Ситуация очевидна: очень хорошие результаты АвтоВАЗа — следствие экономического кризиса и ухода покупателей в лоу-кост, поскольку все пять моделей из топа продаж — самые дешевые представители своего сегмента.

Это же во многом относится и к корпоративному отделу предприятия. АвтоВАЗ, предлагая недорогие коммерческие «развозки», занимает третье место на рынке легкого коммерческого транспорта, а продажи подскочили на 32%, в том числе благодаря контрактам с «Почтой России» и другими госструктурами, а также активно



развивающимися каршеринговыми компаниями.

Учитывая, что в ближайшей перспективе говорить о резком улучшении ситуации в экономике не приходится, можно смело прогнозировать стабилизацию продаж. Однако и тревожный для компании звоночек тоже имеется: рост рынка и благосостояния населения тут же отразится уходом покупателей к более престижным

брендам. Подобное уже начало происходить с известными в России продавцами «бюджетников»: на фоне роста рынка в 2017 году падение продаж зафиксировано почти у всех массовых китайских марок.

Еще одна большая и отдельная тема — экспорт. Распад СССР и потеря почти всех республиканских рынков — одна из причин того, что АвтоВАЗ долгое время находился и частично находится



в тяжелой ситуации. В частности, несмотря на все положительные производственные изменения, финансовая отчетность предприятия далека от позитивных показателей, а деятельность полностью зависит от внешних вливаний, как со стороны зарубежных инвесторов, так и государства.

Последний пункт от перво-степенной значимости прямых дотаций бюджетных денег постепенно перестраивается в сторону дотаций косвенных — 45%, или более 140 тыс. автомобилей, в 2017 году АвтоВАЗ продал благодаря государственным льготам, в частности компенсациям по кредитным ставкам, а также различным социальным программам.

Помимо самих автомобилей, АвтоВАЗ активно наращивает объемы продаж запасных частей. В 2017 году этот показатель вырос ни много ни мало на 46% — до 20,3 млрд рублей. Этому способствует наличие пяти крупных складов в России и одного в Европе, а также выпуск компонентов под собственным брендом. В частности, относительной популярностью пользуются различные масла Lada

Экспортный потенциал автомобилей Lada, безусловно, один из стратегических вопросов, поскольку хороший и стабильный спрос за пределами России способен полностью компенсировать любые перепады покупательской активности внутри страны.

Увы, тут компания может порадоваться только относительными цифрами: экспортные продажи выросли в 2017 году на 31%. Однако в абсолютных показателях эта цифра не впечатляет — за пределы РФ отправили всего 24 тыс. «Лад», или около 8% от общего числа проданных авто, что является лишь приятным дополнением к статистике, но никак не глобальным страховым фактором.

Главными внешними рынками сбыта, само собой, являются бывшие республики СССР, среди которых основные позиции у Казахстана (сборка по SKD-технологии и почти пятая часть всего авторынка) и Беларуси (доля чуть более 11%). Всего же АвтоВАЗ поставляет продукцию в 30 стран, включая Кубу, Боливию и Иорданию. Правда, поставки эти если и не штучные, то минимальными партиями. А самый удивительный факт — то, что главной экспортной



моделью АвтоВАЗа является... Lada 4x4, то есть доработанная «Нива» образца 1977 года.

Каков итог?

Под влиянием мировых западных владельцев в лице альянса Renault-Nissan АвтоВАЗ все больше и больше становится похожим на автомобильную компанию мирового уровня: даже бренд «Лада» по корпоративным стандартам отныне нужно писать только латиницей — LADA.

Но дорога к процветанию у отечественного автогиганта длинная и с массой препятствий на пути.

Напомним, что АвтоВАЗ строился в другой стране, для других объемов рынка, для совершенно другой экономической ситуации, да и цели у предприятия, можно сказать, были иные.

За последние 27 лет АвтоВАЗ пережил страшную «ломку» и выжил только благодаря стараниям «родителя», то есть государства. Сейчас продолжается условный период стабилизации, который сложно оценивать объективно, поскольку он слишком сильно зависит от заботливого ухода, то есть от внешних факторов.

Так или иначе, АвтоВАЗ остается не столько коммерческим проектом, сколько социальным, на который завязано до миллиона человеческих судеб по всей стране.

На текущий момент ОАО «АвтоВАЗ» имеет крупнейшую дилерскую сеть в России — 300 центров, из которых 17 салонов открылось только за 2017 год. Тенденция опять-таки объяснима — продавать Lada уходят дилеры непопулярных в России иностранных брендов. Ситуация такова, что за дилерскими соглашениями АвтоВАЗа стоит очередь, а сам производитель критично относится к выбору партнеров

А потому при любых процентных долях владения и иностранных инвесторах поддержка государства все равно будет определяющей.

Не стоит, скорее всего, говорить и о том, что спрос на «Лады» как-то принципиально изменится в бли-

жайшие годы. В России мечтой многих все равно будет иномарка, да и импортные бренды вряд ли сдадутся просто так. Внешние рынки — тоже, как оказывается, не панацея. Те, что для нас открыты, слишком малы, а на крупные пускать «демпингового» игрока вряд ли кто-то будет.

В общем, ждем финансовой отчетности, которая более объективно покажет тенденцию развития главного отечественного автопроизводителя.





Илья Огородников

Впервые моторное масло Total я купил где-то 12 лет назад, чтобы залить в свой Peugeot, где оно было рекомендованным заводом-изготовителем. Не будь этой наклейки с логотипом французского бренда, в двигателе с большой вероятностью оказалось бы американское или другое известное масло, которое тогда рекламировали. А ведь Total — один из крупнейших производителей нефтепродуктов, входящий в пятерку мировых нефтегазовых гигантов. О том, как компания завоевывает популярность у российских автомобилистов, сегодня нам рассказывает глава «Total Восток» Фабьен Вуазен.

❗ Каковы итоги года на российском рынке? Чего удалось достичь и на какие показатели выйти в финансовом и количественном выражении? Какие новинки вы представили в России?

— Могу сказать, что 2017 год стал для нас успешным. Финансовый оборот составил около 10 млрд рублей — это на 5% больше по сравнению с предыдущим годом.

Для компании главным достижением стало строительство завода в городе Ворсино Калужской области. Мы уже завершили строительство на 90% и, как и планировали, осуществим запуск в середине 2018 года.

По поводу анонсирования новых товаров в России можно отметить несколько промышленных продуктов для энергетического сектора (для газовых двигателей) и моторные масла с вязкостью, предназначенной для экстремально низких температур.



ЗАВОД В РОССИИ и сотрудничество с «КАМАЗ-мастер»

❗ Какой сегмент видится вам наиболее перспективным в развитии и почему: линейка легковых масел или масел для коммерческих автомобилей?

— Оба сегмента нам интересны. В нашей продуктовой линейке есть полный ассортимент товаров,

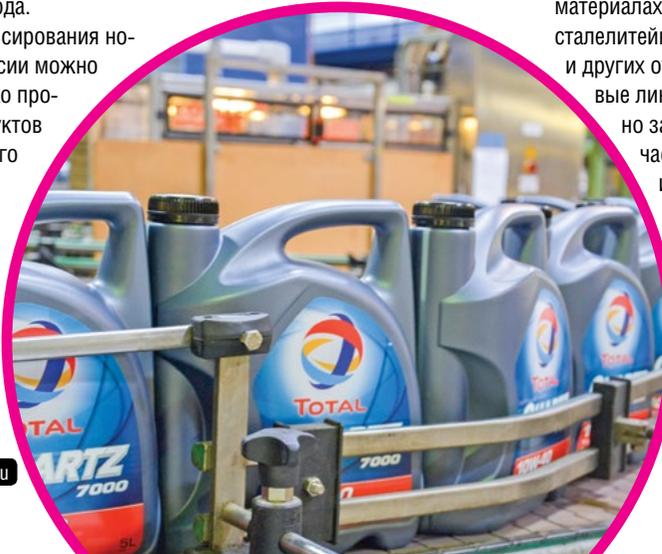
которые подходят как для легковых, так и для грузовых автомобилей. Тем не менее я считаю, что в настоящее время в России существует огромный потенциал в первую очередь для коммерческого транспорта.

Также не будем забывать и о промышленных смазочных материалах — для добывающей, сталелитейной, энергетической и других отраслей. Эти продукты — менее известные, но занимают значительную часть нашей деятельности и имеют потенциал для дальнейшего развития.

❗ Вы являетесь OEM-поставщиком, к примеру, для группы PSA. А каковы ваши позиции

в сегменте aftermarket? Кто ваш клиент? И какие аргументы вы используете для привлечения новых клиентов?

— Мы гордимся тем, что являемся партнерами Groupe PSA, как вы отметили, а также уже более 40 лет сотрудничаем с компанией Renault. Однако компания Total является OEM-поставщиком не только для французских компаний. У нас крепкие и надежные партнерские отношения с сервисными центрами Kia, Nissan, Mazda, если говорить о легковых пассажирских автомобилях. Среди грузового транспорта для нас очень важным является сотрудничество с КАМАЗом. Конкуренция в этом сегменте очень высокая, но мы привлекаем новых клиентов благодаря качественному сервису, который стараемся продвигать



на российском рынке. Высокое качество наших продуктов уже известно многим OEM-компаниям. Локализация производства в 2018 году станет еще одним сильным преимуществом.

❗ Как рынок моторных масел развивается в технологическом смысле? Каких показателей вы стараетесь достичь? Как бы вы описали ключевые характеристики идеального моторного масла?

— В этом есть определенный парадокс, но идеальное моторное масло — это то, которое соответствует конкретным характеристикам двигателя. Его разработка начинается с совместных научно-исследовательских

для продленных и экстрапродленных интервалов замены. Реальный интервал замены зависит не только от смазочных материалов, но также от других факторов, таких как езда по городским дорогам или загородным трассам, средняя скорость, пробег, дорожные условия, качество топлива.

Что касается об экономических условий, могу сказать, что на всех развитых рынках (и Россия становится одним из них) общее потребление смазочных материалов незначительно уменьшается из-за

Например, КАМАЗ и Peugeot побеждают в таких заездах, как ралли «Дакар» и «Шелковый путь». Также мы испытываем продукты

на выносливость с Aston Martin на соревнованиях категории Endurance. И поскольку нам нужно постоянно внедрять инновации, мы активно работаем на Формуле E (класс автогонок на электромобилях с открытыми колесами) с командой Virgin, которая ездит на DS (PSA Group).

❗ На гонках используется какое-то эксклюзивное масло или стандартное, которое можно купить в обычном магазине?

— Безусловно, команды пользуются смазочными материалами, специально разработанными с учетом требований, предъявляемых в экстремальных условиях. Приобрести в магазине гоночное масло с трассы не получится. Тем не менее мы продаем в России некоторую продукцию, которая применяется в мотоспорте, — ELF HTX.

Хочется отметить, что многие разработки, внедряемые на соревнованиях, позже становятся доступными для каждого покупателя. Например, свойства линейки Fuel Esopomtu схожи со свойствами тех продуктов, которые используются для спортивных машин на соревнованиях. Наш слоган: «Трасса — наша лаборатория!»

❗ Ваши планы на 2018 год? Какие цели ставите? Какие новинки увидит российский покупатель?

— Наша основная цель в следующем году — запуск собственного производства смазочных материалов в Ворсине. Мы сможем вывести на российский рынок высококачественные продукты, разработанные во Франции, но произведенные в России и полностью соответствующие высочайшим стандартам Total. Это действительно интересная и амбициозная задача!

Генеральный директор «Тотал Восток» поделился планами на 2018 год

мероприятий. Так, со следующего года Total станет первым поставщиком смазочных материалов, отвечающих требованиям, которые предъявляются к новым двигателям Renault.

Что касается характеристик, то тут есть несколько факторов, которые необходимо объединить, чтобы помочь OEM-производителям реализовать свои технические задачи, главной из которых является снижение выбросов CO₂.

❗ Есть ли смысл создавать масло, которое можно не менять 50 000 км или даже 100 000 км? Или производителю это экономически невыгодно?

— Вы знаете, некоторые смазочные материалы уже обладают необходимыми характеристиками

эволюции технических характеристик двигателей. Однако одновременно с этим увеличивается потребность в высокотехнологичных синтетических смазочных материалах.

❗ Автоспорт — популярный маркетинговый ход для производителей. Почему вы выбрали ралли-рейды?

— Total сотрудничает не только с ралли-рейдами. Мы поддерживаем наших партнеров на тех соревнованиях, в которых они решают участвовать.





Роман Зубко

Компания «ЛЛК-Интернешнл» (дочернее предприятие ПАО «Лукойл») провела в Москве отчетную конференцию по итогам 2017 года. О том, как продавались на разных рынках масла Lukoil, «Движок» узнал из первых уст.

Как сообщил на мероприятии генеральный директор «ЛЛК-Интернешнл» Максим Дондэ, в 2017 году объем продаж масел «Лукойл» современных спецификаций увеличился на 12% по сравнению с 2016 годом.

По его словам, высокую динамику компания продемонстрировала в сегментах смазок (40% роста) и судовых масел (23%). Объем реализации присадок превзошел показатели прошлого года на 19%.

Гендиректор «ЛЛК-Интернешнл» отметил также, что компания в минувшем году «существенно упрочила свои позиции на международном рынке». В частности, рост экспортных продаж фирменных масел составил 22%, а реализация продукции зарубежными дочерними обществами выросла на 20%.

«Успех уходящего года для бизнеса масел „Лукойл“ можно измерить не только в объемных показателях. Зарегистрировав



«Лукойл»

дочерние компании в Мексике и Китае, компания начала прямые продажи на этих крупнейших

рынках. Мы приступили к реализации масштабной программы совместных разработок с рядом зарубежных производителей и по итогам аудитов успешно сертифицировали наше производство согласно стандартам ведущих автоконцернов. Все это приблизило нас к участию в глобальных проектах поставок международным

автопроизводителям», — заявил Максим Дондэ.

В настоящее время, по его словам, компания планирует создание проектного офиса по выходу на рынок Африканского континента. Кроме того, «Лукойл» подписал стратегическое соглашение с «Российским экспортным центром» в области продвижения высокотехнологичных масел на междуна-



родных рынках. Компания одной из первых получила сертификат качества "Made in Russia".

В настоящее время «ЛЛК-Интернешнл» выпускает продукцию на семи собственных заводах, двух совместных предприятиях и 25 заводах компаний-партнеров, расположенных на всех пяти континентах.

Число одобрений смазочных материалов марки Lukoil производителями техники достигло 1200. Компания обеспечивает конвейерную заливку моторных масел на всех без исключения заводах зарубежных автомобильных концернов, производящих двигатели в России.

В частности, как уже сообщал «Движок», моторное масло Lukoil Genesis Special MC 0W-20 получило официальное одобрение компании Mercedes-Benz. Масло отныне имеет одобрение MB 229.71 для



Генеральный директор
«ЛЛК-Интернешнл»
Максим Дондэ

отраслей экономики, таких как автомобильная промышленность, транспортное машиностроение, агрохозяйственный сектор, строительство.

Эти факторы, по мнению Н. Тихомирова, создают предпосылки для роста промышленного производства, а следовательно, и роста спроса на смазочные материалы. Еще одним фактором роста рынка масел в «Лукойл» называют предполагаемый дальнейший прирост автопарка в России.

Как рассказал директор «ЛЛК-Интернешнл» по науке Андрей Стерхов, в настоящее время на рынке масел наблюдаются такие тенденции, как общий курс автоиндустрии на снижение вредных выбросов и экономию топлива, а также повышение спроса на маловязкие масла и смазочные материалы, которые обеспечивают увеличенные интервалы замены масла.

В 2017 году, по словам А. Стерхова, «Лукойл» запустил в производство целый ряд новых продуктов для автомобильного транспорта. В частности, на заводе в Перми начался выпуск моторного масла Genesis Armortech VN 5W-30 —

первого отечественного продукта с одобрением VW 504 00/507 00, самой массовой современной спецификацией Volkswagen.

Кроме того, в линейке Lukoil появилось масло Genesis Advanced 5W-40 — продукт на основе синтетических технологий, разработанный специально для «Лукойл CM» совместно с ведущими производителями присадок.

В ближайшем будущем в «ЛЛК-Интернешнл» намерены продолжать инвестировать в строительство новых и модернизацию существующих производственных площадок. В частности, во втором квартале 2019 года будет введен в эксплуатацию завод по производству масел мощностью 100 000 тонн в Казахстане.

Кроме того, компания проводит работы по модернизации производственных площадок в Перми и Волгограде под требования, необходимые для получения сертификации автопроизводителей.

подвел итоги 2017 года и поделился планами на будущее

использования в дизельных двигателях Mercedes последнего поколения, в том числе в новых 6-цилиндровых агрегатах.

Lukoil Genesis Special MC 0W-20 представляет собой полностью синтетическое всесезонное масло, специально разработанное для новых турбодизельных двигателей Mercedes семейства OM 654.

Двигатели этой серии выпускаются концерном Daimler AG с 2016 года и требуют применения исключительно маловязких масел высшей категории качества. На данный момент лишь два мировых бренда, включая «Лукойл», имеют в фирменной линейке продукты, официально допущенные к эксплуатации в моторах OM 654.

По словам заместителя генерального директора «ЛЛК-Интернешнл» по экономике Николая Тихомирова, в настоящее время в российской экономике наблюдается стабилизация, прогноз по росту ВВП составляет 1%. Кроме того, правительство намерено продолжать поддержку важных





но, мне не известно. Как всегда, в обсуждениях на высоком уровне говорится очень много о поддержке, импортозамещении и много еще о чем. Однако послепродажное обслуживание автомобилей — пока не самая популярная у наших политиков тема: тут сложно, тут много всяких «но» и надо внимательно разбираться. Чаще всего получается, что разбираться с этим никто не хочет. Вот и получается, что политики живут в своей реальности, а бизнес — в своей.

Есть ли предпосылки для изменения ситуации и есть ли производство в России?

Есть. Наличие производств автомобилей, пусть и не в том объеме, в котором хотелось бы, все же достаточно сильный фактор, который подталкивает индустрию автокомпонентов к развитию. В связи с тем что в ближайшем будущем Россия не станет автомобильной державой номер один в мире и даже в Европе, не стоит ожидать скачков роста в компонентной сфере. Однако уверен, что перспективы у нашего рынка, может быть, и не радужные, но хорошие,

а значит, и послепродажное обслуживание, и производство компонентов будет потихоньку, но улучшаться, увеличиваться и модернизироваться.

Что покупают в кризис?

Изменения поведения, опять же, свойственно не столько в отношении автомобильных ламп, сколько в отношении послепродажного обслуживания в целом. Россияне стали меньше делегировать и больше выполнять операции самостоятельно, а еще больше стали покупать запчасти самостоятельно и делегировать только лишь их установку. Это стало основным изменением в период кризиса.

Однако мы также наблюдали и перетекание спроса, а именно, из оригинальных запчастей наблюдалось перетекание в премиальные альтернативные запчасти, из премиальных альтернативных — в дешевый сегмент, а уже оттуда — в совсем дешевый: подделки и по пате.

Все зависит от экономики

В силу старения отечественного автопарка, выхода на рынок новых моделей с уже совершенно другими технологиями наш рынок, возможно, пройдет не все стадии развития, как это было в Европе, когда с самых простых ламп переходили на специальные галогенные, потом на ксенон, а потом и на совсем современные светодиодные.

В нашей стране еще до сих пор сильно влияние дешевых моделей, которые выпускались с наиболее дешевыми решениями, но по мере совершенствования технологий, удешевления производства и внедрения государственных норм безопасности в Европе и мире мы имеем шанс перескочить промежуточные этапы и сразу перейти к светодиодным лампам. Однако это не ближайшая перспектива, а скорее как раз отсроченная.

Если рассматривать перспективы ближайших двух лет, то глобальных изменений не произойдет и все будет двигаться в эволюционном режиме. В 2017 году уже наблюдался тренд на восстановление спроса, в 2018-м, во всяком случае в первой его половине, стоит ожидать аналогичного медленного, но верного движения вверх. Затем ситуация с послепродажным обслуживанием в целом и с лампами в частности будет зависеть от того, как будут вести себя экономика России, курс валюты и, конечно, инфляция.



2018

Детройт



Mercedes
показал новый
G-Class

Компания Mercedes-Benz представила в рамках спецмероприятия накануне открытия Детройтского автосалона новое поколение внедорожника G-Class.

Новый «Гелендваген», напомним, построен на раме «лестничного» типа. Со сменой поколений автомобиль сменил и тип подвески: спереди появилась полностью независимая конструкция на двойных поперечных рычагах, сзади — неразрезной мост с тягой Панара и четырьмя продольными рычагами с каждой стороны. Подвеску для нового внедорожника разрабатывали специалисты тюнингового ателье AMG совместно с мерседесовскими инженерами.

В салоне нового G-Class весьма гармонично соединены как черты классических «Гелендвагенов», так и современные решения, характерные для нынешних моделей Mercedes. В частности, на месте остались массивный поручень для переднего пассажира и металлические клавиши блокировки всех трех дифференциалов на центральной консоли, а цифровая панель приборов зрительно объединена в одном корпусе с головным ЖК-дисплеем мультимедийной системы.

На первых порах новый G-Class станет доступен в единственной версии G 500 с мотором 4.0 V8 biturbo, развивающим мощность 422 л.с. и максимальный крутящий момент 610 Нм при 2000–4750 об/мин. Двигатель агрегируется с фирменной автоматической коробкой передач 9G-Tronic. Непосредственно к ней пристыкована раздаточная коробка.

У себя на родине, в Германии, новый Mercedes-Benz G-Class появится в продаже летом нынешнего года. Стартовая цена автомобиля составит 107 000 евро (около 11,6 млн рублей) ■

В Детройте, в рамках спецмероприятия Volkswagen-Brand-Night накануне открытия международного автосалона, состоялась официальная премьера седана Volkswagen Jetta нового поколения.

Как и ожидалось, дизайн новой Jetta навеивает ассоциации с более крупными моделями Volkswagen — новыми Arteon и Passat B8.

Построена новая Jetta на платформе MQB. Со сменой поколений седан стал на 43 мм длиннее (габаритная длина модели достигла 4702 мм), колесная база удлинилась на 35 мм (до 2686 мм).

По размерам, как уточняют в компании Volkswagen, американская версия новой «Джетты» приближена к европейскому «Пассату». За счет выросшей колесной базы новая Jetta стала просторнее внутри, в частности, увеличился запас пространства для коленей задних пассажиров. Объем багажника — 510 литров.

Двигатель для новой «Джетты» пока заявлен только один: бензиновый 1.4 TSI мощностью 150 л.с., развивающий максимальный крутящий момент 250 Нм при 1500 об/мин. Мотор агрегируется с 6-ступенчатой механической коробкой передач или с 8-ступенчатым «автоматом».

Первыми новый Volkswagen Jetta получат жители Северо-Американского континента: в первом квартале текущего года автомобиль появится в продаже в Мексике, во втором — в США.

Дата российского дебюта новинки официально пока не сообщается. «Новая Jetta однозначно появится в России, однако подробностей на этот счет пока нет», — сообщил «Движку» глава PR-службы российского представительства Volkswagen Андрей Гордасевич ■

Volkswagen
представил
новую Jetta



Обновленный Kia Sorento Prime уже в России

Российское представительство компании Kia объявило о начале продаж в нашей стране рестайлинговой версии кроссовера Sorento Prime.

Главной новостью стало появление в гамме модификаций Sorento Prime новой версии Classic — с базовым набором оборудования и передним приводом. Ранее, напомним, корейский кроссовер оснащался в России только полноприводной трансмиссией.

Kia Sorento Prime 2018 модельного года стоит в нашей стране от 1 849 900 до 2 779 900 рублей. За 1,85 млн покупатель предложат базовый переднеприводный Sorento Prime Classic с двигателем 2.4 GDI (188 л.с.) и 6-ступенчатый «автоматом».

В комплектации Comfort (а также в более дорогих исполнениях) Kia Sorento Prime 2018 модельного года по умолчанию оснащается полноприводной трансмиссией. Стоит обновленный Sorento Prime Comfort от 1 999 900 рублей.

Обновленный Sorento Prime с дизелем 2.2 CRDi (200 л.с.) оценен в России минимум в 2 299 900 рублей. Такой автомобиль оснащается 8-ступенчатым «автоматом» и доступен у нас в комплектациях начиная с Luxe.

Sorento Prime 2018 года с двигателем 3.5 V6 MPI (249 л.с.) стоит в РФ от 2 529 900 рублей; в спортивном исполнении GT-Line обновленный кроссовер оценен в 2 719 900 рублей в дизельной версии и в 2 779 900 рублей — в 6-цилиндровой бензиновой ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Jeep обновил Cherokee

Компания Jeep показала на автосалоне в Детройте рестайлинговую версию кроссовера Cherokee. Автомобиль получил менее эпатажную внешность и новый двигатель.

Кроссовер 2019 модельного года, как уже сообщал «Движок», избавился от самого спорного элемента дизайна — «трехэтажной» головной оптики. Светотехника на рестайлинговом Cherokee стала традиционной: основные фары плюс «противотуманки».

Салон Cherokee изменился не столь радикально, но ряд доработок есть и в интерьере кроссовера. Кроме того, автомобиль получил мультимедийную систему Uconnect четвертого поколения с интерфейсами Apple CarPlay и Android Auto.

Главное изменение в «матчасти» Cherokee — новый двигатель. Теперь у автомобиля 2,0-литровый бензиновый турбомотор с непосредственным впрыском топлива, развивающий 270 л.с., — в паре с доработанной 9-ступенчатой автоматической коробкой передач.

Помимо нового мотора, для обновленного Cherokee будут также доступны известные по «дореформенной» модели агрегаты, слегка модернизированные ради улучшения топливной экономичности: 4-цилиндровый 2.4 Tigershark MultiAir2 мощностью 180 л.с. и 3.2 V6 Pentastar, развивающий 271 л.с.

В США обновленный Jeep Cherokee появится в салонах дилеров в течение первого квартала 2018 года. Сроки начала российских продаж новинки официально пока не названы ■

Lexus показал концепт флагманского кроссовера

Компания Lexus представила на автосалоне в Детройте концепт LF-1 Limitless, демонстрирующий, каким может стать будущий флагманский кроссовер японской марки.

За внешность LF-1 Limitless отвечала дизайн-студия CALTY, базирующаяся в Южной Калифорнии. Ее специалисты, по их собственному утверждению, стремились придать концепту силуэт, характерный скорее для автомобилей класса «Гран Туризмо», нежели для кроссоверов.

Платформа, на которой построен LF-1 Limitless, предусматривает использование самого широкого спектра силовых установок: традиционных бензиновых двигателей, моторов на топливных элементах, «гибридных» двигателей, а также электромоторов.

Подобная универсальность шасси — часть новой стратегии компании Toyota, предусматривающей, что к 2025 году каждая модель марок Toyota и Lexus будет иметь электрифицированную версию или вовсе представлять собой «чистокровный» электрокар. Привод на LF-1 Limitless, судя по заявлениям японцев, будет исключительно задним.

Водителю японцы не оставили традиционных аналоговых переключателей и кнопок. Вместо них — органы управления, реагирующие на жесты. Режим Chauffeur, который может активировать водитель, по сути, включает автопилот. Тем же, кто предпочитает активный стиль вождения, адресован режим ручного переключения передач посредством лепестков с обратной стороны руля. При этом режимы Parking и Reverse включаются кнопками на нижней секции рулевого колеса.

Когда новый Lexus LF-1 Limitless может пойти в серию, японцы пока не уточняют ■



Toyota Fortuner поехал на бензине

Компания Toyota объявила о расширении линейки двигателей для российской версии внедорожника Fortuner. Автомобиль стал доступен у нас с бензиновым агрегатом.

Как сообщает пресс-служба российского представительства японской компании, Toyota Fortuner получил известный во многих странах мира 4-цилиндровый бензиновый двигатель 2TR-FE объемом 2,7 литра.

Мотор оснащен системой изменения фаз газораспределения VVT-i, индивидуальными катушками зажигания DIS, а также «интеллектуальным» управлением дроссельной заслонкой ETCS-i и способен «переваривать» 92 бензин.

Двигатель развивает мощность 166 л.с. при 5200 об/мин, максимальный крутящий момент составляет 245 Нм при 4000 об/мин.

Агрегируется мотор либо с 5-ступенчатой механической коробкой передач, либо с 6-ступенчатой автоматической. Тип коробки зависит от комплектации. В базовой «Стандарт» стоимостью 1 999 000 рублей Fortuner оснащается «механикой», в более «продвинутом» исполнении «Комфорт» за 2 349 000 рублей — «автоматом». Напомним, что дизельный Fortuner стоит в России от 2 599 000 рублей ■



Geely Atlas



Вадим Аскарлов

Евразийский стандарт

Автомобиль уже успел наделать шороху на его родном китайском рынке. В начале года модель, которая там называется Geely Boyue, шла в Китае в топе продаж, притом что бюджетной ее не назвать: средняя цена кроссовера в КНР в переводе на наши деньги — около 1,2 млн рублей.

За относительно недолгую историю бренда это всего лишь третье поколение модельного ряда, на который компания делает большую ставку. Только чтобы покорить Россию и страны СНГ, для Geely Atlas был построен отдельный завод «Белджи» в Беларуси, на котором мы уже успели побывать и оценить современное оборудование и технологии.

Первое, на что по традиции хочется обратить внимание при знакомстве с китайским автомобилем, это не скопирован ли он с другого, известного всему миру. Справедливости ради отметим, что Geely и ранее не был замечен

Хотя для автомобильного журналиста оценивать достоинства и недостатки тестируемого авто через призму цены — моветон, в голове, как ни крути, она вертится, а вывод, хочешь не хочешь, сделаешь, исходя из предложений прямых конкурентов. Однако едва ли не в половине случаев журналисты попадают на премьерные тест-драйвы, когда стоимость очередной российской новинки еще попросту неизвестна. Так получилось и в этот раз: цен на новейший китайский кроссовер Geely еще нет, а машина уже есть! Так что пытаемся определить, на сколько потянет новинка в самом тесном сегменте рынка.

Напомним, китайская компания Geely — та самая, которая в 2009 году выкупила у концерна Ford шведский бренд Volvo. Кроме того, в портфеле китайской корпорации — полный пакет акций таких производителей, как Proton и Lotus. Так что можно не сомневаться, что с инжинирингом у Geely все в порядке

в экономии на дизайнерах, а новый Atlas и вовсе не дал усомниться, что работа была проведена большая и скрупулезная.

Дело в том, что рисовал машину Питер Хорбери, бывший шеф-дизайнер Volvo и нынешний вице-президент Geely по дизайну, что оказалось весьма выигрышной комбинацией — по крайней мере, в плане экстерьера шаг вперед сделан весьма заметный.

Радаторная решетка подобного типа теперь будет фирменной чертой всех машин Geely

Дизайн свежий и современный. Боковые окошки багажного отсека напоминают бойницы и не имеют практического смысла, но придают внешнему облику толику спортивности.

Приятно удивил Geely Atlas и в плане интерьера: пластик, конечно, пальцем не продавить, но достаточная мягкость присутствует по всему периметру приборной панели. При преодолении участков, имитирующих пересеченную местность, никаких скрипов обнаружить не удалось.

Эргономика элементов управления не заставит долго разбираться в премудростях работы с системами автомобиля. «Приборка» не перегружена и показывает всю необходимую информацию, а самой «топовой» комплектации положен полностью цифровой щиток.

Дисплей мультимедиа системы приличных размеров. Тачскрин работает без нареканий, никаких двойных нажатий либо, наоборот, нечеткой реакции на касание не наблюдалось.

На месте водителя удалось расположиться без особых проблем. Диапазонов регулировок сиденья и рулевой колонки оказалось достаточно для комфортной посадки за рулем. Сами тканевые сиденья также не доставили никаких неудобств: боковая поддержка

Характеристики	Geely Atlas 2.0	Geely Atlas 2.4
Технические характеристики		
Длина x ширина x высота, мм	4519x1831x1694	4519x1831x1694
Снаряженная масса, кг	1645	1795
Объем багажника, л	397	397
Клиренс, мм	190	190
Двигатель		
Тип	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	1997	2378
Мощность, л. с. при об/мин	141/5600	148/5300
Крутящий момент, Нм при об/мин	191/3900	225/3900
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Передний	Полный
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, с	—	—
Максимальная скорость, км/ч	185	185
Средний расход топлива, л	8,1	9,4





Концепция построения интерьера как кокпита с огромным функциональным тоннелем между передними креслами не нова. В свое время ее использовала, например, Peugeot для модели 3008 предыдущего поколения, которая, в свою очередь, была подсмотрена у Audi

жайшем будущем производитель обещает оснастить задний диван подогревом сидений. Да и в целом расширенный зимний пакет



исполнения: с 2,0-литровым 141-сильным двигателем, механической коробкой и передним приводом, а также с 2,4-литровым агрегатом (148 л. с.), классическим 6-ступенчатым «автоматом»

Рулить Geely Atlas приятно. Опять же чувствуется заточенность под комфорт: управление мягкое и плавное, остроты взаимодействия с рулем не хватает, но при этом нет чувства отчужденности от процесса — машина все равно четко едет туда, куда ты ее направляешь.

А вот подвеска отрабатывает неровности «на отлично»: запас «до пробоя» приличный, позволяющий ехать по ухабам на хорошей скорости, не испытывая серьезно дискомфорта.

Каков итог?

Хорошие комплектации, качественная сборка, приятная внешность. Ничего не напоминает? Когда-то так же на нашем рынке начинали корейцы, добившись к сегодняшнему дню впечатляющих успехов. Geely Atlas — однозначно один из лучших представителей Поднебесной, обладающий тем, что обычно не присуще китайским автомобилям: балансом качеств, которые определенно сдвинуты в сторону комфорта. А упрекнуть его можно разве что за отдельные мелочи. Так значит, китайцам стоит готовиться к ажиотажному спросу?

Торопиться не стоит: экономические условия сегодня далеки от тех реалий, при которых рынок когда-то покоряли корейские автомобили. А потому все будет зависеть именно от назначенной цены. Руководители Geely в сомнениях — видно, что они гордятся своим творением, но переживают за переоценку, а потому перенесли премьеру на 2018 год. Что ж, будем надеяться, что российские новогодние праздники правильно скажутся на ответственном решении.



Систему полного привода на Atlas поставляет именитая американская компания BorgWarner. Никаких принудительных режимов полный привод не имеет, а из электронных помощников присутствует только система спуска с горы. Так что внедорожность с учетом 190 мм клиренса и небольших свесов можно считать достаточной

достаточна, а длина подушки позволяет ногам занять удобное положение.

По габаритам Atlas превосходит таких соперников, как Sportage и Tiguan, так что и сзади места для пассажиров в достатке. Эргономика пространства в салоне не хуже, чем у более именитых конкурентов. Правда, с дополнительными благами тут скромновато. В бли-

не помешает. Пока же у Atlas есть лишь одноступенчатый подогрев передних кресел и подогреваемая зона покоя дворников.

Для российского рынка заявлено всего три бензиновых

Объем багажника не впечатлил — всего 397 литров, учитывая, что под полом только «докатка»

Оценка Geely Atlas 2.4

ИНТЕРЬЕР	7,14	
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	Традиционная компоновка не позволяет найти серьезные просчеты в эргономике салона. За рулем спокойно сможет устроиться водитель даже значительных габаритов.
Простор	8	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	7	
Багажник	6	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,60	
Динамика	7	«Автомат» DSI не слишком бодро подгоняет 2,4-литровый мотор, зато замечательно работает в обычных городских условиях, переключаясь практически незаметно для водителя.
Управляемость	8	
Тормоза	9	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	7	
КОМФОРТ	8,33	
Акустический	8	Шумоизоляция на уровне, а подвеска позволяет «топнуть» даже на весьма сложных поверхностях. Комплектации неплохо было бы доработать в деталях, но это уже вопрос адаптации к российским реалиям.
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,69	Весьма достойный автомобиль, заточенный под комфорт и точно придерживающийся нынешних трендов в своем классе.

Honda CR-V

Затерявшийся самурай



Илья Огородников

Rav4, X-Trail, CX-5, Outlander, Forester и CR-V — великолепная японская шестерка, уважение к которой у российских покупателей формировалось на основании главных факторов: собственно, японского происхождения и связанной с ним веры в безупречное качество, а также внешности и статуса «почти внедорожника». И если первая четверка умело превратила авторитет в прибыль, а Subaru, насколько могла, сохранила дух легендарности и отдельного клуба любителей марки, то Honda на радарх статистики продаж скатилась в конец списка, балансируя где-то между китайскими Geely и Haval. Что же случилось с бравым японским самураем, о котором когда-то мечтали тысячи российских автомобилистов?

Если говорить о внешности, то точно ничего плохого!

Наоборот, хондовцы держат руку на пульсе, предлагая современный и «стремительный» облик, снабженный массой современных деталей и штрихов — одно сплетение хромированных молдингов и светодиодных фар чего стоит. Ну а мускулистые крылья, массивный капот с выступающими по краям ребрами и широченный



надутый бампер — классика агрессивного дизайнерского жанра, без которого не обходится ни одна новая модель.

С другой стороны, CR-V не предлагает в этом плане ничего революционного, что могло бы мгновенно привлечь внимание публики, как когда-то произошло с хэтчбеком Civic. Кроссовер, по сути, является глубоким фейслифтингом предшественника, хотя и имеет абсолютно новые кузов, а потому, несмотря на то, что модель появилась в России только осенью 2017 года, вообще никак не обращает на себя внимание на дороге, где теряется в серебристо-серой массе своих сородичей по классу.





Штатная мультимедиа CR-V построена на системе Android, а потому, помимо дополнительной навигации, имеет и ряд других приложений, правда, с урезанным функционалом. Кроме того, есть возможность подключения внешних устройств не только через USB, но и через HDMI-порт



Внутри уютно и просторно. Оформление верхней части передней панели удачно сочетает кожаную отделку и псевдодеревянный декор, украшенный современным «планшетом» мультимедийной системы. Полуцифровой щиток приборов, напоминающий звездолетную «приборку» из фантасти-

ческих фильмов середины 90-х, информативен и продублирован простеньким проектором с выезжающим стеклом.

Сама мультимедийная система оставляет двойное впечатление: с одной стороны, она укомплектована всем современным функционалом, с другой — не все в ней



дотягивает до современного уровня. В частности, серфинг по меню происходит с паузой, не вся структура логична, картинка с камеры заднего вида неважная, а американская «фишка» в виде допкамеры в правом зеркале

регулярно мешает сбросом экрана навигации при правом повороте.

Кстати, программ навигации в CR-V целых две. Штатно Honda укомплектована сервисом HERE, который отечественному автолюбителю отлично знаком по навигаторам Garmin. С учетом умения определять пробки через канал RDS претензий к работе у нас не возникло. Для российского рынка в меню в виде приложения вшит еще и родной путеводитель от «Яндекса», который работает через подключенный к Сети смартфон.



Передние кресла с немецким акцентом хороши: имеют неплохой профиль, в меру плотную набивку, электропривод всех регулировок и память положений. Зимний пакет включает в себя трехступенчатый подогрев обоих рядов и руля.

Задний диван создавался с установкой на комфорт и семейные ценности: тут просторно, есть регулировка наклона спинки, почти незаметен центральный тоннель, в дверях объемные карманы с подстаканниками, перед пассажирами — индивидуальные дефлекторы обдува и USB-зарядки. Кроме

того, пороги по периметру полностью защищены от грязи широкими накладками.

Технических открытий в Honda CR-V не появилось. Для россиян доступны два бензиновых мотора объемом 2,0 и 2,4 литра, которые дополняются исключительно вариатором и полным приводом.

Старший двигатель выдает 188 лошадиных сил и 244 Нм крутящего момента, с которыми кроссовер очень неплохо ведет себя на дороге. Главная причина хороших реакций — сбалансиро-

ванная настройка двигателя и коробки, помноженная на живой отклик

педали газа. Конечно, «зажигалкой» кроссовер не назвать, однако даже в штатном режиме CR-V уверенно стартует с места, а к середине тахометра, разогревшись, легко идет на обгоны. При этом трансмиссия максимально берегает водителя от вариаторных задержек, а в sport-режиме

и вовсе радует расторопностью классического «автомата».

Управление под стать: в новом поколении Honda получила новые настройки, уменьшившие вращение руля почти на оборот. В результате CR-V радует точными реакциями на отклонения и хорошей обратной связью. Разве что с ростом скорости баранке не хватает информативной тяжести.

Мудрить с подвеской и настраивать ее на активный манер, как это сделали, например, в Skoda для кроссовера Kodiaq, создатели



Багажный отсек также радует заботливого семьянина: приличные 522 литра номинального объема, регулируемая высота пола, рычажки для трансформации дивана и абсолютно ровная поверхность при их складывании



Характеристики Honda CR-V 2.4 CVT

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4591x1855x1689
Снаряженная масса, кг	1617
Объем багажника, л	522
Клиренс, мм	208
Двигатель	
Тип	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	2356
Мощность, л. с. при об/мин	186/6400
Крутящий момент, Нм при об/мин	244/3900
Трансмиссия	Вариатор
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,2
Максимальная скорость, км/ч	190 км/ч
Средний расход топлива, л	7,8



Стоимость протестированного автомобиля
Honda CR-V 2.4 CVT
2 469 900 ₺

не стали. В CR-V постарались соблюсти баланс настроек, который все-таки сдвинут в сторону комфорта, а потому большую часть изъянов дороги Honda проглатывает, громко шлепая только по острым стыкам.

Внедорожными возможностями кроссовер от «Хонды» никогда не баловал. Полноприводная трансмиссия представляет собой традиционную муфту, управляемую гидравликой и лишенную ка-




Реальный расход в городе — около 13–14 литров на «сотню», а на трассе, даже с включенным режимом Econ, притупляющим отдачу двигателя, кое-как удалось вписаться в 8 литров при движении в стиле «овощ».
 Радует только то, что мотор адаптирован под использование 92 бензина

ких бы то ни было принудительных режимов и электронных помощников. Однако в целом система ведет себя приемлемо, учитывая наличие отличных фрикционных шин Nokian, и позволяет уверенно трогаться на голом льду и держать траекторию в скользких виражах. Кроме того, стоит обратить внимание и на улучшенную геометрию бамперов и на заметно возросший дорожный просвет, который отныне составляет 208 мм.

Каков итог?

Honda CR-V — очень хороший кроссовер, вобравший в себя

массу достоинств, ориентированных в первую очередь на семейные ценности. Его покупка определенно не станет разочарованием, однако, положив руку на сердце, и воображение принципиально ничем не паразит. Это абсолютный мейнстрим класса, без ярко выраженной изюминки и неперешибяемых козырей.

Так почему же тогда продажи CR-V настолько ниже всех прямых конкурентов, если Honda ничуть не хуже ни одного из них? Ответ до банального прост: завышенная цена! Если разницу в двести-триста тысяч рублей по сравнению с основными соперниками еще

можно объяснить локализацией последних, то как CR-V оказался почти на полторы сотни тысяч дороже импортного Forester 2.5 и даже 3,0-литрового Outlander GT, осталось загадкой.

А если прибавить сюда резко сократившуюся в кризис дилерскую сеть, которая теперь автономно заказывает машины из Штатов, и отсутствие активной рекламной политики, становится понятно, что покупателями новых «Хонд» остаются преданные поклонники марки, готовые переплачивать за верность бренду.



Оценка Honda CR-V 2.4 CVT

ИНТЕРЬЕР	8,28	
Обзор	9	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	Просторный и уютный интерьер, который особенно понравится пассажирам, чуть-чуть подвела «экономия на спичках».
Простор	9	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	9	
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,6	
Динамика	8	Слаженная работа мотора и коробки подкрепляется «живыми» реакциями педалей и руля. Внедорожные способности и экономичность отошли на второй план.
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	7	
КОМФОРТ	8,33	
Акустический	8	Крепкий середнячок по показателям комфорта с неплохим уровнем оснащения.
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,07	



Без сомнения, цены на универсал Lada Vesta SW никого не оставили равнодушными: чуть менее 650 000 рублей за вполне годную базовую комплектацию — это заочный хит! Однако основной рекламный упор АвтоВАЗ делает на эффектную псевдовнедорожную версию SW Cross, которая по цене лихо вторгается в зону популярных иномарок, среди которых есть и не менее практичные, и не менее вместительные. Смотрим, что приобретет, а что потеряет потенциальный покупатель самой дорогой «Весты», отказавшись от новейшей Kia Rio X-Line и обновленной Skoda Rapid.



Илья Огородников

Лично, заочно, виртуально или в мыслях, а руку Стиву Маттину, главному дизайнеру АвтоВАЗа, не пожал только последний брюзга. Будем откровенны: красавицу «Ладу» из «Жигулей» сделал именно он, одним махом лишив отечественных автомобилистов повода для сатирического творчества относительно внешности рос-

сийских автомобилей. Не устаем повторять: наверное, впервые в истории дизайн Lada может стать определяющим фактором при покупке! Особенно когда дело касается Vesta SW Cross — апогея стилистических изысков, кажется, всего отечественного автопрома.

Собственно, схема обкатана и работает на все 100%: муже-



Lada Vesta SW Cross

VS

Kia Rio X-Line Skoda Rapid

Выбираем конкурента Vesta-универсалу за 850 000 ₽





ственный внедорожный обвес, повышенный клиренс и эффектные детали наподобие молдингов, диффузоров и рейлингов дополняются интересными кузовными нюансами вроде эффекта парящей крыши над багажником. В зеркалах тоненькие повторители, в воздуховодах бампера — аккуратно отлитые соты. Все это мелочи, но ведь это сделано! Наверное, впервые с таким вниманием к деталям.

Kia Rio X-Line — того же поля ягода, за исключением укороченного кузова. Появление нового «Рио» в таком виде было небольшой неожиданностью, хотя и напрашивалось: спрос на бюджетные хэтчбеки в России сильно упал, а делать прямого конкурента родственной Hyundai Creta корейцам стратегически невыгодно. В результате получили так называемый кросс-хэтч, класс,

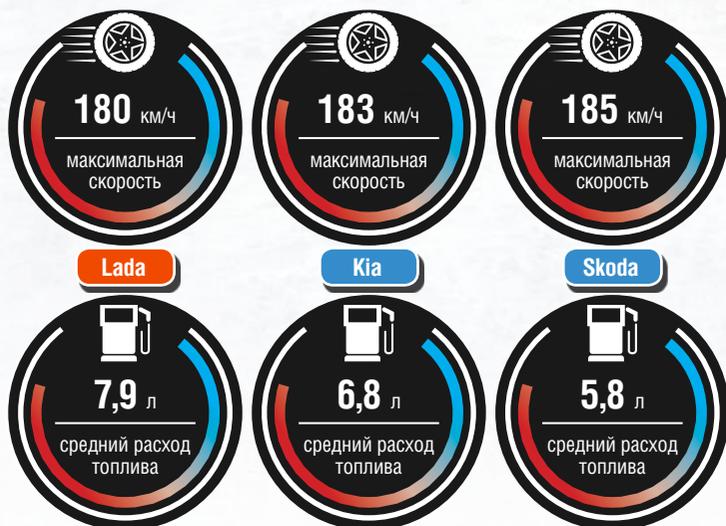
хорошо знакомый в России по модели Renault Sandero Stepway.

Skoda Rapid на фоне соперников смотрится полной противоположностью, хотя попадает точно в класс, соответствует по цене, а благодаря кузову лифтбек с огромным багажником является главным соперником новоиспеченной «Весты». Внедорожных версий у «чеха» нет, а вместо них Skoda, наоборот, предлагает эстетически

динамичную модификацию Monte Carlo в легком обвесе и со спортивным интерьером.

Rapid тоже совсем недавно обновился. Летом 2017 года Skoda представила подретушированную внешность, более нарядный интерьер и, главное, солидный список новых опций вроде биксенона или продвинутой мультимедийной станции.

Интерьер SW Cross от обычной «Весты» отличается в первую очередь нарядной отделкой — тут тебе и приятные глазу двухцветные кресла, и оригинальные молдинги на панели и дверях, и оранжевые штрихи на оригинальном щитке приборов. Появился подлокотник, микролифт крышки бардачка и трехступенчатый подогрев сидений. Из лишнего, но, надеемся, временного — избыточный запах нового автомобиля. И хотя все сделано эргономично, аккуратно



У всех трех автомобилей современные мультимедийные станции. У Lada — самая богатая по оснащению: есть и камера заднего вида с динамической разметкой, и навигация СитиГИД. Только вот экран с полосой битых пикселей на новой машине уже просится под гарантийную замену. У Kia камера тоже есть, причем более четкая, яркая и нарядная, как, собственно, и вся остальная графика. Правда, за навигацию придется доплачивать. Самый скромный комплекс у Skoda — со схематичной картинкой парктроника и также без навигации. За более продвинутую магнитолу со всем необходимым придется доплатить 46 400 рублей





Lada



Kia



Skoda

Самый простой, а потому самый наглядный щиток приборов у Kia. В Skoda несильно хуже, но к радиальной оцифровке нужно привыкнуть. Три колодца Lada оригинальны, однако тесное расположение, оранжевый пунктир и толстые стрелки снижают информативность

и симпатично, добротности и лоска отечественному интерьеру все же не хватает. Особенно когда речь идет о сумме хорошо за во-семьсот тысяч рублей.

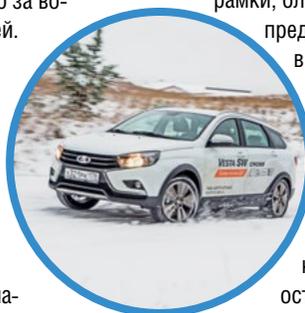
Rio X-Line с точки зрения восприятия предлагает куда больше. Да, в опциональном плане за те же деньги «кореец» заметно проигрывает «Ладе», но большая часть оснащения касается второстепенных опций вроде датчиков дождя и света или круиз-контроля. Зато садишься в салон Kia с чувством, что машина стоит раза в полтора дороже.

Увы, найти Rio X-Line точно за те же деньги мы не смогли: версию Luxe 1.6 на «механике» за 824 900 рублей дилеры не держат. Доплата за «автомат», салон из кожанам, шесть подушек безопасности, камеру заднего вида и интерьерные мелочи — 140 000 рублей.

На фоне соперников Skoda Rapid Monte Carlo — как тюнинг-овый спорткар: полугоночный руль, спортивные ковши, красная прострочка, отделка под карбон и рояльный лак. Превосходные тактильные ощущения сбавляет только жесткий пластик. Опять-таки минимальная стоимость подобного исполнения немного выбивается из объявленной цены — 871 000 рублей, однако

укротив спортивно-тюнинг-овые амбиции, можно легко уложиться с «Рапидом» в установленные рамки, благо версии чехи предлагают на любой вкус и кошелек.

Лучшие кресла, конечно, у Skoda — в таких хоть на гоночный трек. Правда, и обычные кресла Rapid всегда оставляли приятное впечатление выверенными параметрами. Сидушки Kia радуют нейтральностью — в них будет



одинаково удобно людям разной комплекции, хотя псевдокожаный салон мы считаем для подобного авто излишеством: и скользкий, и холодный. Сиденья Lada Vesta SW Cross тоже неплохи — диапазонов человеку среднего роста хватает, боковая поддержка обо-

значена, а из недостатков можно отметить разве что неравномерный профиль спинки.

Все три автомобиля предлагают гостеприимный задний ряд, но в основном для двоих: для троих все авто узковаты, особенно Kia, хотя с местом для ног

Характеристики

	Lada Vesta SW Cross	Kia Rio X-Line	Skoda Rapid
Технические характеристики			
Длина x ширина x высота, мм	4424x1785x1532	4240x1750x1510	4483x1706x1461
Снаряженная масса, кг	1350	1194	1160
Объем багажника, л	480	390	530
Клиренс, мм	203	170	170
Двигатель			
Тип	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	1774	1591	1598
Мощность, л. с. при об/мин	122/5900	123/6300	90/4250
Крутящий момент, Нм при об/мин	1700/3700	151/4850	155/3800
Трансмиссия	Механическая, 5-ст.	Автоматическая, 6-ст.	Механическая, 5-ст.
Привод	Передний	Передний	Передний
Ездовые параметры			
Разгон до 100 км/ч, с	11,2	11,6	11,4
Максимальная скорость, км/ч	180	183	185
Средний расход топлива, л	7,9	6,8	5,8



Самый скромный и небольшой багажник предсказуемо у Kia Rio — 390 литров почти без дополнительных благ. Причем по объему корейский хэтчбек не только является лидером в своем классе, но еще и конкурирует с представителями сегмента С. А самое интересное, превосходит объем... универсала Lada Vesta SW Cross.

Дело в том, что трюм «Весты» номинальным объемом 480 литров разделен на две части: основной отсек и 100-литровое подполье, которое и съедает заветную глубину. На самом деле функционал багажника Lada — конкурентам на зависть: два ящика, полочки, крючки, кармашки, да еще и удобное «корыто» рядом с запасным колесом. Отличная работа!



Но, как ни крути, со «Шкодой» даже универсалу спорить непросто. За огромной багажной дверью Rapid открывается настоящий 530-литровый склад, который позволяет с легкостью загрузить почти любой скраб. Единственный нюанс — не забыть про пологое стекло лифтбека. Двойного пола здесь нет, но крючки, отсеки, розетка и подполье имеются.

и головы у нее порядок. В «Шкоде» ногам по центру мешает еще и здоровенный тоннель, а «Лада», хотя и получила прибавку 25 мм к высоте, по бокам крыши заметно скошена к центру.

Набор дополнительных благ во всех машинах зависит от комплектации, но даже в дорогих версиях Kia и Skoda вы не увидите заднего подлокотника. Подогрев дивана может быть во всех трех авто, дополнительные USB-розетки — только у Skoda и Lada.

Формально самый мощный Kia Rio X-Line 1.6 — 123 лошадиные силы управляются посред-

ством 6-ступенчатого «автомата». Связка хорошо знакомая, а потому никаких сюрпризов в движении не преподносит. Это отличный баланс динамики и комфорта с абсолютной предсказуемостью в реакциях на акселератор. От машины получаешь ровно столько, сколько может дать хороший «атмосферник» объемом 1,6 литра. «Автомат» все так же лишен спорт-режима, поэтому тем, кто хочет лучшей динамики, можно

посмотреть в сторону ручной коробки: с ней Rio на секунду быстрее в разгоне.

Всего на «лошадку» меньше в 1,8-литровом двигателе Lada. Относительно новый силовой агрегат VA3-21179, в котором немало компонентов известных иностранных брендов и впервые применена система изменяемых фаз газораспределения, специально создавался под новую линейку

моделей. Однако то ли двигатель требует обкатки, то ли с настройками не все ладно, но, несмотря на внушительный объем и неплохую мощность, баловать водителя скоростными и тяговыми характеристиками Lada Vesta SW Cross не торопится.

Двигатель неплохо ведет себя в диапазоне средних оборотов, когда от машины можно получить ощущаемую тягу и свободно маневрировать в потоке, но вот с «низом» Lada вытягивает неважно. Также нет смысла крутить мотор до отсечки — получишь только натяжный гул.





Стоимость протестированного автомобиля
Lada Vesta SW Cross
822 900 ₺

Самая скромная в силовом плане Skoda — базовый двигатель 1.6 выдает 90 «лошадок». Но скакуны эти, судя по всему, хорошо покормленные и в прекрасной физической форме, ибо даже по сухим цифрам ТТХ Rapid обгоняет Kia в разгоне и лишь немногим уступает «Ладе».

А в реальности управляться со «Шкодой» проще всего, хотя,

конечно, и скоростных чудес от нее ждать не стоит. Передаточные числа «механики» подобраны идеально, к тому же с эталонной четкостью переключений никакого «автомата» не надо. Рабочий диапазон двигателя здесь также сдвинут к серединке, однако маленький провал в начале проскакивается почти незаметно, да и после пиковой зоны тяги мотор не спешит скисать. В общем, 90-сильный агрегат Skoda реально дал повод для размышлений, стоит ли пере-



Стоимость протестированного автомобиля
Kia Rio X-Line 1.6 AT
964 900 ₺

плачивать за 110-сильную версию.

Ну а в плане точности управления и поведения даже на заснеженных грунтовках Skoda Rapid и вовсе дарит удовольствие. И без спортивного антуража Monte Carlo чувствуешь себя почти раллистом, благо зимние шины меньшего диаметра заметно повысили плавность хода, которой «чеху» традиционно не хватало. Однако увлекаться подобными покатушками все равно нужно аккуратно: Rapid при заявленном клиренсе

170 мм, но в легком обвесе оказывается самым низким из тройцы.

Rio X-Line официально не выше — те же 170 мм. Но свесы у Kia меньше, да еще и спрятаны под внедорожный обвес, так что по зимнику идешь смелее. Как мы не раз уже отмечали, взаимодействие с водителем «корейцы» наладили — настройки рулевого управления теперь радуют хоро-



Lada



Kia



Skoda

Оценка	Lada Vesta SW Cross 1.8 MT	Kia Rio X-Line 1.6 AT	Skoda Rapid 1.6 MT	
ИНТЕРЬЕР	7,71	7,85	8,85	
Обзор	8	9	9	
Эргономика	9	9	10	
Качество материалов	6	7	7	
Простор	8	7	9	
Передние сиденья	7	8	9	
Задние сиденья	8	8	8	
Багажник	8	7	10	У Lada нарядный, но недорогой салон с проду- манным, но небольшим багажником. Kia очень приятна и эргономична внутри. Самый передовой — Rapid: радует простором и немецким подходом в эргономике.
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,25	7,75	8,25	
Динамика	7	8	8	
Управляемость	7	7	8	
Тормоза	8	8	9	
Экономичность	7	8	8	Самый предсказуемый — Kia Rio: от связки 1.6 «автомат» получаешь то, на что рассчитываешь. Двигатель Lada 1.8 требует доработки, не тянет. 90-сильный двигатель Skoda на удивление радует динамикой и четким управлением.
КОМФОРТ	8	7,66	7,33	
Акустический	7	7	7	
Ездовой	10	8	7	
Оснащенность опциями	7	8	8	Самая комфортная по подвеске — Lada Vesta SW Cross, Kia Rio X-Line — самая сбалансированная. А вот Skoda будет самой жесткой. Kia и Skoda богаты оснащением, но не бесплатно. Так что в зачете «на грош пятак» впереди окажется Lada.
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,65	7,75	8,14	



Стоимость протестированного автомобиля

Skoda Rapid 1.6 MT
931 400 ₽

шей обратной связью и неплохими реакциями, но за званием driver's car Rio не гонится. Что касается работы подвески, то она оставляет смешанные чувства: по кривым буеракам Rio X-Line идет хорошо, так же как и по всевозможной мелочи, однако даже средние колдобины пропускает, а на крупных стыках порой неприятно побулавает.

Ничего из вышеперечисленного вы не услышите в Lada Vesta SW Cross. Без всяких сомнений, настройка подвески тут лучшая, но опять-таки с поправкой на зимние шины меньшего диаметра. Штатно на отечественную новинку

ставят даже 17-дюймовые низкопрофильные колеса. Собственно, и руля универсал слушается хорошо: настройки, включая подвеску, тут свои, отличающиеся от обычной версии SW, расширена колея, а с учетом кроссоверного клиренса 203 мм и неплохих ходов подвесок по загородным проселкам на «Весте» можно чуть ли не прыгать.

Каков итог?

Что же такое Lada Vesta SW Cross? В первую очередь это очень красивая машина с очень хорошей подвеской и продуманным багажником — объективные плюсы, которые, очевидно, и будут продвигать машину на рынке. Еще есть хорошая комплектация и увеличенный клиренс — тоже

традиционные российские добродетели. Недостатки? Конечно же, и они имеются: главный — неудачные характеристики двигателя 1.8, который, как говорится в народе,

«не едет». Несмотря на оснащение, от интерьера веет экономией, а объем багажника универсала из-за дизайнерских и технологических нюансов оказался не таким уж и большим. Прибавляйте сюда еще и отсутствие «автомата», вместо которого Lada предлагает набивший оскомину «робот». В итоге при выборе «Весты» куда интереснее получается обычный универсал SW, а из-за немалых 829 900 рублей, что просят за тестовый Cross, глаза как-то сами поворачиваются в сторону привлекательных иномарок.

На фоне «Весты» у Kia Rio X-Line только один недостаток — меньший багажник, который выполнит все городские задачи, но с вылазками на дачу может не справиться. В остальном — интересная и модная внешность псевдокроссовера, современный



и удобный интерьер, отличная репутация и хороший выбор версий и комплектаций, удовлетворяющих большинство потребностей.

Ну а победителем мы признаем Skoda Rapid, который с легкостью совмещает достоинства двух предыдущих соперников. Даже с 90-сильным двигателем «чех» крайне интересен в руле и поведении, традиционно предлагает массу прагматичных решений, широчайший выбор исполнений и, конечно, гигантский для класса багажник. Разве что не стоит гнаться за топовой спорт-версией для загородных поездок и увлекаться колесами большого диаметра из-за зажатой подвески.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Пулково-Авто», официальному дилеру Skoda в Санкт-Петербурге, компаниям «Лада Центр Купчино» и «Автоцентр ПЛТ», официальным дилерам Lada и Kia в Санкт-Петербурге за предоставленные автомобили.



Luzar представил

радиаторы интеркулера для «корейцев»

Компания Luzar объявила о начале продаж трех новых моделей радиаторов интеркулера (ОНВ, или охладителя наддувочного воздуха) для автомобилей Hyundai и Kia.

Радиатор LRIC 08481 предназначен для минивэна Hyundai H-1 Starex (07-) с двигателем класса Евро-4. В новинке применяется датчик абсолютного давления «под два винта» (сам он не входит в комплект поставки). Розничная цена модели составляет 9500 рублей.

Модель LRIC 08700 адресована владельцам Hyundai H-1 Starex (12-) с мотором класса Евро-5. В этой модели применяется «вкручивающийся» датчик абсолютного давления (также не входит в комплект поставки). Розничная цена радиатора — 11 790 рублей.

Особенность обоих изделий — бачки из полиамида PA-66-GF30, собственная разработка Luzar, направленная на решение проблемы герметичности данных интеркулеров.

В продажу поступил также радиатор Luzar LRIC 081Y0 для автомобилей Kia Sportage III / Hyundai iX35 (10-) с двигателем 2.0CRDi. Розничная цена модели составляет 9500 рублей ■



Trialli выпустил новые амортизаторы для «немцев»

Компания Trialli объявила о расширении ассортимента амортизаторов за счет моделей для целого ряда автомобилей немецких марок.

Как сообщает пресс-служба компании, новые амортизаторы и амортизационные стойки предназначены для таких машин, как Volkswagen Polo (09-), (01-), (94-), Golf (83-), (91-), (05-), (08-), Jetta (84-), (05-), (11-), Vento (92-), Passat (05-), (10-), Passat CC (08-), Caddy (04-), Scirocco (08-), Sharan (10-), Touran (03-), Tiguan (08-), Lupo (98-); Audi A1 (10-), A3 (03-), Q3 (11-); Skoda Rapid (12-), Fabia (99-), (07-), Octavia (04-), Superb (08-), Yeti (09-); Opel Astra (04-; 10-), Zafira (11-), Seat Leon (05-), Toledo (04-), а также Chery Amulet (03-) и Bonus (11-).

Диапазон розничных цен на новинки — от 1064 до 2660 рублей.

Амортизаторы Trialli представлены двумя линейками: Linea Qualita (масляные амортизаторы) и Linea Superiore (масляные амортизаторы с газовым подпором низкого давления).

Все амортизаторы марки Trialli имеют хромированное покрытие штока; сборка поршней производится на современном автоматизированном оборудовании; многокромочное сальниковое уплотнение исключает утечки масла в любых режимах и условиях эксплуатации амортизатора в течение всего гарантированного срока службы ■

Japanparts разработал клапаны EGR

Компания Japanparts объявила о выпуске новой продукции — клапанов системы рециркуляции выхлопных газов (EGR).

Модельный ряд клапанов EGR, выпускаемых под брендами Japanparts, Ashika и Jarpo, включает свыше 150 кодов компонентов для азиатских, европейских и американских автомобилей, сообщает пресс-служба производителя. Линейка новых клапанов покрывает 42% парка автомобилей.

Наряду с клапанами EGR Japanparts Group поставляет монтажные комплекты со всеми уплотнительными кольцами и прокладками, необходимыми для установки, — покупать какие-либо дополнительные запчасти не требуется.

Клапаны, как заявляет производитель, «соответствуют спецификациям компаний-производителей, что гарантирует полную взаимозаменяемость с оригинальными деталями». На новые детали распространяется 24-месячная гарантия ■



+7 (495) 781-59-55

www.xenite.ru



редактор рубрики
Роман Зубко



Trialli расширяет линейку тормозных колодок

Компания Trialli объявила о расширении ассортимента тормозных колодок за счет выпуска новых деталей для популярных иномарок и новых отечественных авто.

Как сообщает пресс-служба компании, в январе текущего года в продажу поступило более 40 наименований колодок Trialli для автомобилей Ford, Hyundai, Kia, Skoda, Daewoo, Renault, SsangYong, Volkswagen, а также для Lada Vesta и XRay.

Дисковые тормозные колодки Trialli имеют многослойную конструкцию (FCR-технология) и запатентованную формулу фрикционной смеси (T-300), исключая повышенный износ колодок и царапание поверхности тормозного диска.

Дополнительный antivибрационный слой на поверхности опорной пластины гасит вибрации, возникающие в момент соприкосновения колодок и диска. Материал накладок не содержит свинец.

Диапазон розничных цен на новые тормозные колодки Trialli — от 610 до 1010 рублей за комплект ■



Даусо начал выпускать водяные насосы

Компания Daусо объявила о выпуске высокопроизводительных водяных насосов для легковых автомобилей.

Новая линейка водяных насосов Daусо призвана дополнить основной ассортимент компании — комплектующие для приводных систем, сообщает пресс-служба производителя. Модельный ряд водяных насосов Daусо покрывает большую часть современного автопарка и включает помпы для различных типов двигателей.

«В современных двигателях водяная помпа уже не является частью привода вспомогательных агрегатов, а встроена в систему главного привода, в связи с чем необходимость снижения трения в системе ГРМ также требует особого подхода при проектировании конструкции насосов», — говорится в официальном сообщении Daусо.

«Новая линейка водяных насосов Daусо выполнена по технологиям столь же высокого класса, что и основная продукция. С помощью нее мы предоставляем нашим партнерам возможность охватить дополнительную рыночную нишу, а конечным потребителям — получить качественный продукт», — отметил глава представительства компании «Дейко Юроп Срл.» Игорь Коричнев ■

Buderus Guss разработал новаторские тормозные диски

Производитель автозапчастей Buderus Guss — дочерняя компания Bosch — объявил о начале выпуска тормозных дисков iDisc для машин одной из европейских марок.

Как сообщает пресс-служба Bosch, тормозные диски iDisc отличаются от стандартных деталей подобного типа покрытием из карбида вольфрама, доступным в настоящее время только на заводе Buderus Guss.

Технологической основой производства товаров нового семейства являются обычные чугунные тормозные диски. В процессе их преобразования в iDisc фрикционные поверхности проходят механическую, температурную и гальваническую обработку перед нанесением покрытия.

По цене, как заявляют в Bosch, новые iDisc в три раза дороже обычных чугунных тормозных дисков и во столько же раз дешевле керамических. По мере увеличения объемов выпуска производитель обещает некоторое снижение цены.

Одним из преимуществ тормозных дисков с покрытием из карбида вольфрама, сообщает Bosch, является радикальное (на 90% по сравнению со стандартными деталями) снижение образования тормозной пыли. Что, в свою очередь, может улучшить качество воздуха в городах.

Кроме того, новаторское покрытие, по данным производителя, значительно повышает безопасность эксплуатации автомобилей. В Buderus Guss утверждают, производительность торможения аналогична эффективности

керамических дисков, особенно в случае «затухания» или «увядания» тормоза, то есть снижения тормозной способности после нескольких повторных торможений.

Скорость износа дисков с покрытием из карбида вольфрама также значительно снижается. В зависимости от прочности покрытия срок службы iDisc, согласно заявлению производителя, в два раза превышает срок службы обычных дисков ■



ЯРКОСТЬ • КАЧЕСТВО • РЕЗУЛЬТАТ

ГАЛОГЕННЫЕ АВТОЛАМПЫ

100%

«СтартВольт» начал выпускать

датчики парковки



Компания «СтартВольт» объявила о запуске новой товарной группы — датчиков парковки.

Новый ассортимент, как сообщает пресс-служба компании, представлен 13 новыми моделями. Среди новинок — датчики, предназначенные для ряда автомобилей марок Audi, BMW, Ford, Skoda, Volkswagen. Диапазон розничных цен на новые изделия — от 660 до 1100 рублей.

«СтартВольт» предлагает замену штатных датчиков парковки для автомобилей, в комплектации которых изначально устанавливались данные детали, отмечают в пресс-службе производителя.

Особенности новых датчиков «СтартВольт» — полная аутентичность штатным изделиям по габаритным размерам и выходным характеристикам, 100-процентный пооперационный контроль при производстве, расширенная гарантия на два года с момента продажи ■

УАЗ добавит «Патриоту» мощности

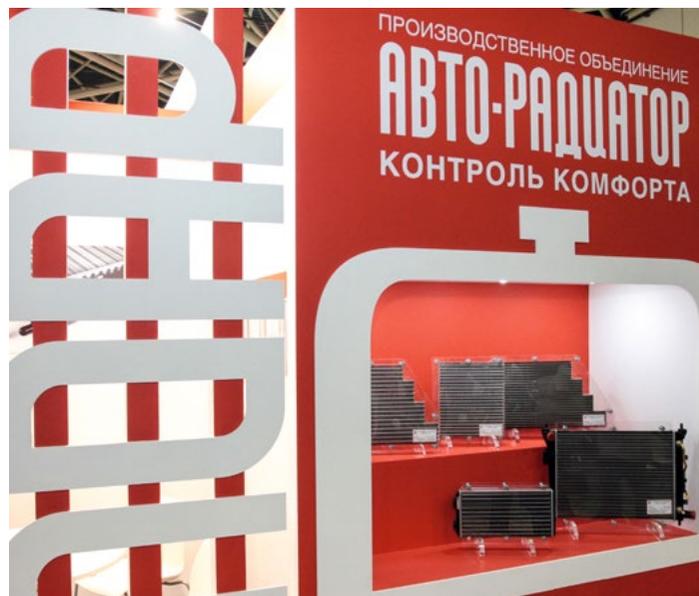
Внедорожник «УАЗ Патриот» в скором времени получит новый бензиновый двигатель от коммерческого грузовичка «Профи».

Об этом сообщает портал Auto.mail.ru со ссылкой на главу НТЦ УАЗа Евгения Галкина. «Патриот», по его словам, станет оснащаться мотором ZMZ Pro мощностью 150 л. с.

На данный момент этот двигатель устанавливается на коммерческий развозной автомобиль «УАЗ Профи». Е. Галкин отметил, что с новым мотором должны улучшиться динамика и тяговые возможности «Патриота».

Кроме того, по его словам, ульяновский внедорожник может получить модернизированный передний мост — также от модели «Профи». Главное его отличие от узла, которым оснащается нынешний «Патриот», — в иных поворотных кулаках, которые обеспечивают автомобилю больший угол отклонения колеса, а соответственно, и меньший радиус разворота.

О том, когда именно «УАЗ Патриот» получит новый мотор, официально пока не сообщается ■



ПОАР выпустил два миллиона радиаторов

«ПО «Авто-Радиатор»» объявило о выпуске двухмиллионного радиатора с момента запуска производства.

«Юбилейным» стал радиатор с модулем охлаждения «Кейдак» для Lada Granta (AT AC +/-). О выпуске 1,5-миллионного радиатора ПОАР, напомним, заявлял в конце ноября 2016 года.

Как сообщает пресс-служба компании, «ПО «Авто-Радиатор»» является сегодня официальным поставщиком ОАО «АвтоВАЗ» — через компанию-интегратор ЗАО «Тольятти Комплект Авто», — а также ЗАО «GM-АвтоВАЗ». Радиатор отопления ПОАР 2112.066 компания поставляет на ОАО «МАЗ».

Радиаторы охлаждения ПОАР серийно устанавливаются на автомобили Lada Priora, Lada 4x4, Chevrolet Niva. В настоящее время планируется к поставке радиатор отопления 21230-1301012-01-0 на «Шеви Ниву» ■



+7 (495) 781-59-55

www.xenite.ru



ГАРАНТИЯ
1 год



редактор рубрики
Роман Зубко



NGK переключится на аккумуляторные батареи



Компания NGK Spark Plug Co планирует сфокусироваться на разработке и производстве аккумуляторных батарей нового поколения.

Об этом в интервью агентству Reuters заявил управляющий директор NGK Spark Plug по инжинирингу, исследованиям и перспективным разработкам компании Такио Коджима (Takio Kojima): «Мы поняли, что в определенный момент переход индустрии от двигателей внутреннего сгорания к транспорту на электротяге неизбежен и это может сделать наш традиционный бизнес по производству свечей зажигания и датчиков кислорода устаревшим и никому не нужным». Директор NGK по инжинирингу так прокомментировал решение, принятое компанией: «У нас огромный опыт в изготовлении керамических деталей, поэтому

мы решили сосредоточиться на разработке и выпуске твердотельных аккумуляторных батарей». Г-н Коджима также сообщил, что эксперты компании считают подобные батареи более безопасными и эффективными, нежели широко применяемые в настоящее время на современных электромобилях литийионные аккумуляторы.

Ранее, в 2017 году, южнокорейская газета The Korea Herald писала, что производитель бытовой электроники Samsung «готов к производству твердотельных аккумуляторов для смартфонов в ближайший год или два».

Твердотельные аккумуляторы, в сравнении с традиционными литийионными, обладают такими преимуществами, как невозможность утечки электролита, долговечность, высокая плотность энергии, относительная легкость миниатюризации.

По оценкам представителей Samsung, применение данной технологии в автомобильной сфере может начаться с 2025 года ■



www.osram.ru

OSRAM – это беспрецедентная гарантия на ксенон!

Гарантия* 4 года на лампы XENARC® ORIGINAL

Гарантия* 10 лет на лампы XENARC® ULTRALIFE

Проверьте, что приобрели оригинальную лампу OSRAM по ссылке www.osram.ru/trust



Свет – это OSRAM

OSRAM

* Подробные условия приведены на сайте <https://www.osram.com/am-guarantee>



Борис Игнашин

Постепенный переход на светодиодные источники света в автомобилях уже несомненная тенденция. Лампы накаливания в ближайшем будущем останутся уделом устаревших конструкций. А сейчас высокоэффективные и долговечные фары постепенно отвоевывают позиции у традиционных. В мало мощных осветительных приборах светодиоды уже вытеснили конкурентов, а вот в области головного света сражение еще идет. И основное оружие светодиодов — матричная оптика конструкции Hella.

Просто заменить газоразрядный или галогенный источник света на светодиоды — идея не новая. Еще в 2008 году подобная система появилась на машинах Lexus LS, а сейчас построенная по тому же принципу головная оптика стала базовой на многих массовых автомобилях. Например, новый кроссовер Skoda Kodiaq оснащен ею в базовой комплектации, как и соплатформенный VW Tiguan. На базе подобной конструкции можно создать даже адаптивное освещение, и оно не будет ничем принципиально отличаться от использующего газоразрядные источники света. Но настоящий прорыв в эффективности дает только матричная светодиодная оптика.

За каждую зону отвечает отдельный источник света с регулируемой яркостью, а управляется система интеллектуальным модулем, способным распознавать объекты перед машиной и регулировать освещенность различных зон по ситуации. И именно по этому пути пошла компания Hella при разработке своих матричных светодиодных модулей адаптивного освещения.

Как устроена матричная оптика



Идея использовать много фар для освещения нескольких зон перед машиной в случае традиционных источников света сталкивается с габаритными ограничениями. И газоразрядные источники света, и лампы накаливания имеют достаточно крупные размеры рабочей области и требуют объемной оптической системы.

В случае со светодиодным освещением такая проблема не стоит. Если отказаться от использования сменных светодиодных модулей, то на небольшой плате можно разместить более 50 светодиодов, а поскольку их световой поток имеет явную направленность, то подобная матрица диодов отлично работает с компактной и простой оптической системой.



На практике в оптике Audi Matrix LED с 25 светодиодами адаптивного освещения они собраны в сменные модули по пять светодиодов в каждом, и еще пять модулей используются для статического освещения — ближнего света и статического бокового. В следующем поколении оптических систем Hella, которые с 2016 года устанавливаются на машины Mercedes, применяется целых 84 светодиода на единой плате.

Перспективная LED-оптика разработки Hella по-прежнему имеет «все» 25 светодиодов на единой плате, но за счет использования

в оптической системе фары проекционного LCD-дисплея с разрешением 30 тыс. пикселей с матрицей 100x300 число контролируемых зон освещения возрастает на порядок.

Сложность подобной конструкции легко недооценить. При тех же габаритах, что и у традиционной фары, внутри матричная LED-оптика и ее система управления устроены на порядок сложнее.

Чтобы не быть голословными, рассмотрим конструкцию и ее возможности на примере оптики Audi Matrix LED для модели A8 в кузове D4 2013 года. Не самой новой, но зато одной из самых распространенных в России и имеющей много общего со светодиодной матричной оптикой других машин Audi. На следующих поколениях и для других моделей, скорее всего, будет уже лазерный источник света.

Возможности и конструкция

Помимо конструкции самой оптической системы, важную роль для работы адаптивного освещения играет конструкция системы управления. В случае с матричной оптикой самым важным датчиком системы является LiDAR — дальнометр оптического диапазона, позволяющий системе управления получить представление обо всех источниках света и объектах в зоне освещения головной оптики. Так же используются данные навигационной системы, датчики скорости автомобиля, дождя и освещенности и данные ассистента ночного видения, если он есть в автомобиле. На основании этих данных блок управления может использовать один из множества режимов работы.

Дальний свет для движения по автомагистрали включается

Разбираемся с разработками компании HELLA



на основании данных навигационной системы. В этом случае система Matrix Beam включает узкий луч с максимальной дальностью освещения, наилучшим образом подходящий для ночных поездок на высокой скорости.

Ближний свет с классической асимметричной формой светового пучка использует 15 отдельных светодиодов в каждой фаре и включается в населенных пунктах. Может применяться отдельно от адаптивного освещения. Дальняя зона освещения реализуется отдельным набором светодиодов и может быть отключена для реализации туристического или всепогодного режима.

Туристический режим используется при движении в странах с левосторонним движением для машин, созданных для движения правостороннего. Он позволяет уменьшить асимметрию светового луча при включенном режиме ближнего света. Включается режим или автоматически, по данным навигационной системы, или вручную, через меню мультимедийной системы.

Статическое освещение боковой зоны предназначено для облегчения маневрирования и безопасного проезда перекрестков. Специальная секция фары освещает широкую зону спереди-сбоку от автомобиля. Включается автоматически

при малой скорости и включении указателя поворотов, а также при угле поворота рулевого колеса более 50 градусов и скорости менее 60 км/ч. При проезде перекрестков срабатывает режим освещения для перекрестков, который включается по данным навигационной системы и скорости менее 60 км/ч.

Всепогодное освещение используется в условиях тумана и снегопада. В этом случае снижается мощность ближнего света и включается статическое освещение боковых зон. Включается режим вручную, кнопкой на панели, а ассистент дальнего света при этом отключается.

Динамическое адаптивное освещение работает на скорости более 60 км/ч вне населенных пунктов. Используется матрица из 25 светодиодов дальнего света, создаю-



Обычные системы освещения

Матричные системы освещения

щая 25 независимых сегментов. Система обеспечивает изменение направления луча света в зависимости от рельефа, не ослепляет встречный и попутный транспорт, снижает яркость в зонах расположения источников с высоким коэффициентом отражения — дорожных знаков и все другие функции адаптивности.

Маркирующая подсветка пешеходов срабатывает вне населенных пунктов и скорости более 60 км/ч при наличии ассистента ночного видения. Секции дальнего света фар в направлении пешехода мигают, привлекая внимание водителя, а силуэт пешехода подсвечивается красным на дисплее приборной панели.

Помимо датчика LiDAR в работе системы задействованы блок управления корректора фар и блок комфорта бортовой сети. Причем самих корректоров у адаптивной

оптики нет по двум причинам. На машинах с матричной LED-оптикой установлена пневмоподвеска и сама оптика имеет высокий запас адаптивности даже в режиме ближнего света за счет разделения зон. Так что блок управления в строгом смысле слова блоком коррекции уровня не является, просто располагается и подключен так же, как блок коррекции на машинах без этой системы. Помимо внешних блоков, используются три блока контроля в самой фаре.

Контроль модуля охлаждения для светодиодной оптики крайне важна, так как от него зависит долговечность самих светодиодов и он включает в себя индивидуальные воздуховоды для каждой диодной сборки и множество датчиков. Вместо линз в этом поколении оптики используются зеркальные отражатели, имеющие повышенную стойкость к перегреву. Снаружи корпус закрыт общим герметичным колпаком.

В целом развитие автомобильного света уже семимильными шагами идет по пути внедрения интеллектуального светодиодного освещения, в чем корреспонденты журнала «Движок» убедились на практике, сравнив его с адаптивным биксеноновым. Ну а постепенное удешевление конструкции и ее повсеместное внедрение в ближайшем будущем позволят значительно улучшить ситуацию с освещением на дороге, а следовательно, и с безопасностью.



НАДЕЖНОСТЬ • ИНТЕНСИВНОСТЬ • АССОРТИМЕНТ

ГАЗОРАЗРЯДНЫЕ АВТОЛАМПЫ



ФАРЫ

LED

светодиод

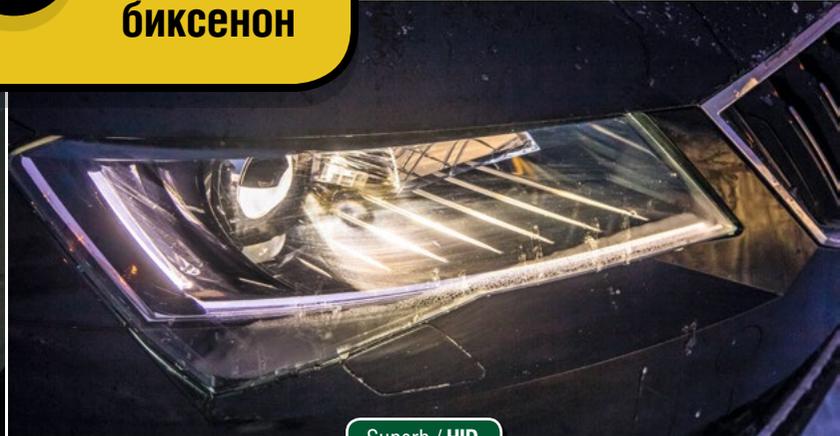
VS

HID

биксенон



Octavia / LED



Superb / HID

Есть ли смысл доплачивать?



Станислав Мартинкевич

Многие автовладельцы наверняка видели новости о том, что очередная новая модель отныне будет штатно или в качестве опции оснащаться светодиодными фарами. Покупателям современных иномарок в автосалоне обязательно предложат комплектацию с альтернативой обычным «галогенкам» — либо LED-оптику, либо биксенон. То, что такие фары светят лучше и выглядят круче, излучая приятный белый свет, знают все. А что в реальности: стоит ли продвинутый свет своих денег и, главное, насколько светодиоды лучше биксенона? Сравниваем две модели Skoda с разной оптикой.

Итак, в нашем распоряжении оказались два новых автомобиля Skoda в топовых исполнениях: популярная Octavia со светодиодными фарами и флагман модельного ряда Superb, оснащенный биксеноновым светом.



Octavia / LED

Superb / HID

За улучшенный свет придется доплачивать, но вполне разумные деньги.

Для Skoda Superb адаптивный биксенон обойдется в **56 000** рублей, светодиодные фары для Octavia дешевле — **49 900** рублей.

Кстати, посмотрели мы и цены на оптику в качестве запасных частей, в том случае если ее придется менять: одна ксеноновая блок-фара на «Суперб» обойдется в **44 855** рублей,

светодиодная на «Октавию» снова дешевле — чуть менее **41 000** рублей

Почему мы не взяли две одинаковые модели? Все просто: более современная Octavia, представленная весной 2017 года, имеет

И ксеноновые, и светодиодные фары «Шкоде» поставляет немецкая компания Hella, один из мировых лидеров автомобильного света



в арсенале в качестве дополнения только LED-оптику. А ожидающий обновления Superb, несмотря на то что выше классом, пока оснащается только биксеноном. В целом же, учитывая одного и того же производителя, а также сопоставимые технические нюансы и габариты автомобилей, можно с большой долей объективности судить о качестве освещения.

Немного о конструкции

HID (High Intensity Discharge), то есть газоразрядные, или, проще говоря, ксеноновые фары на автомобилях впервые серийно появились в далеком 1991 году на флагмане BMW 7 Series (E32) и произвели настоящую революцию в освещении.

Светили такие фары в несколько раз лучше галогеновых (3200 K), особенно в сложных условиях (например, в дождь), а по температуре спектра (4300 K) приближались к дневному свету (6500 K), более привычному человеческому глазу. Кроме того, эти фары потребляли заметно меньше энергии, а служили при этом многократно дольше.

В основу таких фар положен принцип световой дуги. В колбе с газом (собственно, ксеноном) находятся два электрода, между которыми проходит высоковольтный разряд. Именно он и вызывает яркое свечение газовой смеси.

Технически конструкция очень надежная, но довольно сложная и дорогая, поскольку требует высокого напряжения и поддержки переменного тока, для чего



И ксеноновые, и светодиодные фары в обязательном порядке штатно оснащаются автокорректором и омывателем фар. Без этих двух опций эксплуатация автомобиля с таким светом считается незаконной

используется преобразователь энергии.

Управлять направлением сверхъяркого света научились не сразу, а потому дальний свет, чтобы не слепить встречных водителей, делали обычным, галогеновым.

Чуть позже в фаре стали предусматривать специальную шторку, отсекающую «лишний» свет, или использовать две колбы под разный режим освещения. А затем с помощью электромагнита колбу в фаре научились двигать, изменяя дальность свечения. Так появились различные варианты устройства биксеноновых фар.

Последним этапом развития стало появление технологии AFS

(позже AFL), то есть Adaptive Front Lighting System, или адаптивного головного освещения, которое в народе называют «поворотными фарами».

LED (Light-emitting diode) — светоизлучающий диод, или светодиодные фары.

Светодиоды в быту человек использует довольно давно, однако из-за не самого яркого света в автомобиль их устанавливать не решались. Однако собранные в пучок светодиоды оказались вполне пригодны для освещения дороги. Сначала их использовали в задних фонарях и стоп-сигналах. А в 2008 году появился первый серийный автомобиль, головная оптика которого была полностью светодиодной, — Lexus LS.

Такие фары стали новой ступенью развития автомобильного света, поскольку серьезно превосходили параметры ксенона, не говоря о галогеновом свете. Так, светодиоды с температурой 5000 K практически вплотную приблизились к натуральному дневному свету, а энергии они потребляют в разы меньше ксеноновых фар и на полтора-два порядка меньше галогеновых. Причем по своему устройству фары надежнее ксеноновых, а возможность их адапта-

ции под условия движения авто почти не знает границ. Главный недостаток — обильное выделение тепла, для компенсации которого светодиодной фаре требуется дорожное автономное охлаждение.

Светодиодная фара состоит из платы светодиодов, каждый из которых отвечает за освещение своего участка дороги, фокусирующей линзы, собирающей свет в один луч, и отражателей или распределяющей линзы, которые выводят свет в нужном направлении.

В зависимости от условий движения управляющая электроника зажигает определенное количество светодиодов, свет от которых, преломляясь через линзу, освещает только тот участок, который необходим в данный момент движения.

Последним уровнем развития светодиодной оптики являются матричные фары, принцип работы которых такой же, как и обычных, с поправкой на то, что светодиоды объединены в соты, а их в одной фаре может быть несколько десятков! Причем каждый из диодов можно не только включать и выключать, но и менять его яркость. С помощью таких фар можно создать практически любой рисунок освещения.

Испытания

Для замеров мы отправились на автодром «Санкт-Петербург», где в качестве полигона использовали главную разгонную прямую.

Длина отмеренного участка — 100 метров с контрольными конусами на 25 и 50 метрах. Кроме того, в качестве ориентиров дальности освещения на расстоянии 300 метров находилась еще одна группа конусов и два дорожных знака с отражающей поверхностью.

Все, кто покупает ксенон ради эстетического удовольствия, в надежде на белый или голубовато-белый свет, могут быть удивлены: свет у стандартных ксеноновых фар на самом деле светло-желтый. В потоке автомобилей с галогеновыми фарами он резко выделяется своим белесым оттенком, а вот в «лабораторных»



Подсвечивающиеся штрихи в фарах обеих «Шкод» — не более чем дизайнерская «фишка», никакой практической нагрузки они не несут. Кроме того, раздвоенная оптика «Октавии» тоже фикция: фара на самом деле одна, разделенная тонкой перегородкой бампера

ЯРКОСТЬ • КАЧЕСТВО • РЕЗУЛЬТАТ

ГАЛОГЕННЫЕ АВТОЛАМПЫ

100%

условиях при наглядном сравнении со светодиодными фарами все становится на свои места. Разница, как говорилось выше, в световой температуре, которая у светодиодов номинально выше, чем у ксенона, хотя и последний можно нагреть до более высоких значений.

Итак, Skoda Superb с биксеноном. Функцию адаптации в нем выполняют поворотная платформа системы AFS и «шторка», которая имеет сразу три режима отсечения «лишнего» света в зависимости от условий движения. Кроме того, при повороте руля включается в помощь соответствующая противотуманная фара, подсвечивая ближайшую к машине обочину.

У светодиодной Skoda Octavia фары фиксированные, а функция боковой подсветки осуществляется путем направления пучка в боковой отражатель. «Противотуманки», так же как и у Superb, включаются с разных сторон вслед за поворотом руля.

Ближний свет

Площадь освещения территории ближним светом показывает, что ксеноновые фары очень



эффективны: основное полотно дороги подсвечено идеально на расстоянии порядка 30 метров, а хорошая видимость наблюдается вплоть до второго конуса (50 метров). При этом светотеневая граница проходит немногим дальше.

Освещение по сторонам умеренное по площади и яркости. От основного коридора вправо и влево свет распространяется метра на три-четыре, не дотягивая до забора справа и лишь маленьким пятнышком попадая на встречную дорогу, уходящую влево и целиком находящуюся в тени. Оба конуса по правой стороне находятся в тени, хотя и видны благодаря светоотражателям.

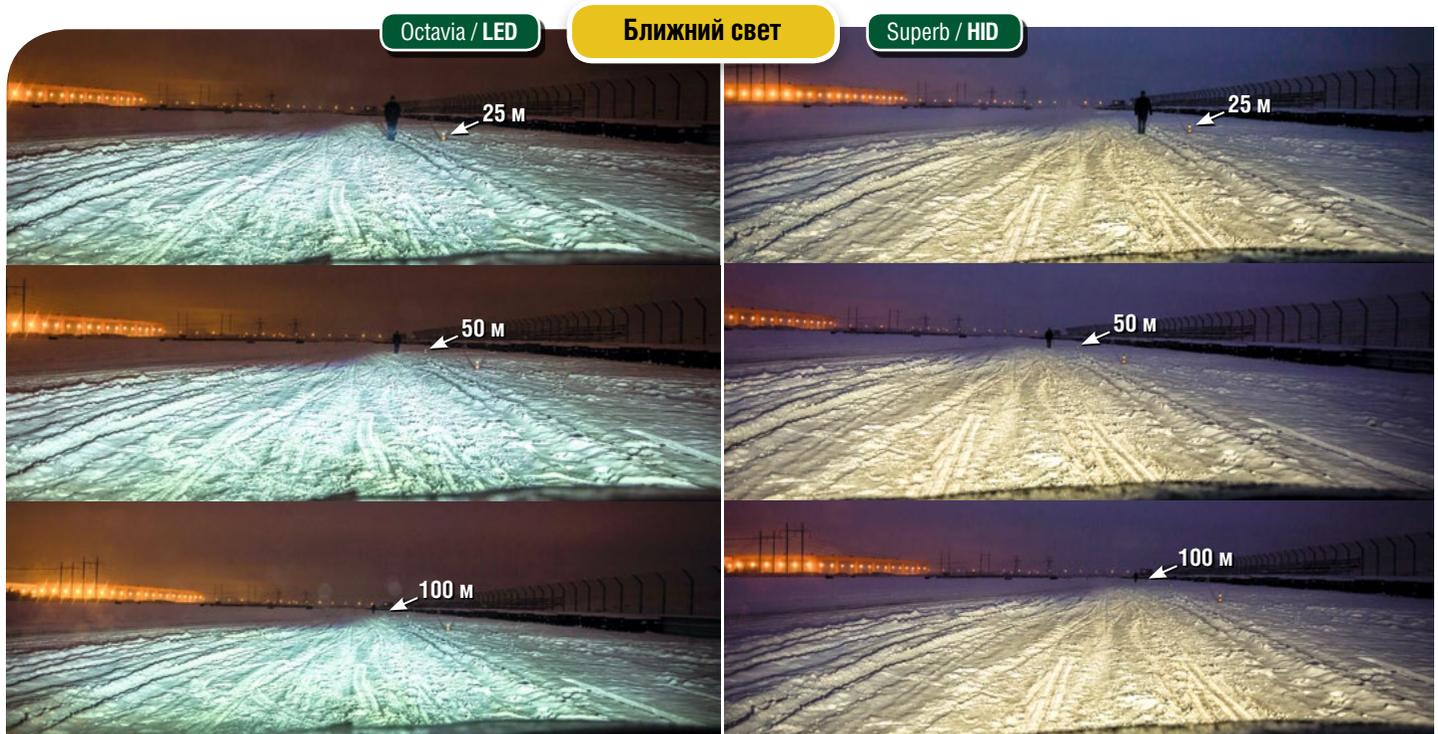


Обе модели оснащены светодиодными ходовыми огнями. Сделаны они исключительно для идентификации самого автомобиля и на дорогу почти не светят. Кроме того, с большого расстояния лучше видны все-таки единые ленты «Суперба», чем разделенные черточки «Октавии»

На том же самом участке ближний свет Skoda Octavia даже визуально сильно ярче, а площадь освещения чуть ни вдвое больше. Дальность четкой видимости уходит на 60 метров, причем правая обочина почти целиком находится в свете на указанном расстоянии.

Левая сторона также полностью освещена в пределах 25 метров в длину, да так что свет попадает на всю ближайшую полосу уходящей влево дороги.

Видимость с места водителя идущего по правой обочине человека, одетого во все темное,



+7 (495) 781-59-55

www.xenite.ru





в Skoda Superb с ксеноном средняя. Понятно, что с 25 метров его видно отчетливо, а вот на расстоянии 50 метров, где человек попадает ровно на светотеневую границу, понадобится хорошее зрение шофера. На 100 метрах от машины человек исчезает из виду.

В Skoda Octavia со светодиодными фарами на расстоянии 25 метров можно даже определить цвет одежды пешехода, на 50 метрах — отчетливо различить его контуры, а самое интересное, если у водителя хорошее зрение, разглядеть его даже на расстоянии 100 метров.

Дальний свет

Включение дальнего света ситуацию, конечно, заметно

исправляет, учитывая, что оба автомобиля оснащены автоматической регулировкой светового потока и режимом переключения, и не спялят встречных водителей.

Ксеноновый Superb способен полностью подсветить пешехода на расстоянии 25 метров, так что человека можно узнать в лицо. На расстоянии 50 метров — определить, какая рука находится в кармане, а на 100 метрах легко определить пешехода по контурам.

Включение дальнего света тут же определяется высвечиванием и самых дальних конусов и знаков, находящихся на расстоянии 300 метров. Определить можно не только их наличие и положение, но даже и то, что конусов три.

Правда, все это только благодаря светоотражающим секторам.

Светодиодные фары Skoda Octavia дальним светом высвечивают область чуть не до видимого горизонта. Если хорошо всмотреться, то увидеть, что пешеход в синих джинсах, можно даже на 100-метровой отметке, не говоря уже про засечки на 25 и 50 метрах. Само собой, отчетливо видны и все дальние знаки, причем можно определить не только количество конусов, но даже и то, какой из них находится ближе, а какой дальше.

Каков итог?

Конечно, было бы здорово проверить на ходу еще и функцию адаптивности светового пучка,

но и текущих замеров достаточно, чтобы прийти к однозначному выводу: светодиодные фары реально на уровень лучше биксеноновых. Последние, хотя и прекрасно справляются со своими обязанностями, а во время эксплуатации у нас не возникло — что в городе, что на трассе — ни одной претензии к освещению, не смогли превзойти по своим характеристикам светодиодный свет ни в одном из замеров.

Если учесть, что как опция и те и другие стоят сопоставимых денег, мы однозначно советуем при наличии выбора отдавать предпочтение светодиодам. Да и в любом другом случае при покупке нового автомобиля не жалеть денег на продвинутую оптику, которая на порядок улучшает не только безопасность, но и комфорт передвижения.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Пулково-Авто», официальному дилеру Skoda в Санкт-Петербурге, и представительству Skoda Auto Russia за предоставленные автомобили.



ЯРКО • СТИЛЬНО • СОВРЕМЕННО

СВЕТОДИОДНЫЕ АВТОЛАМПЫ



Тест семи галогенных ламп H4 с улучшенными характеристиками для Hyundai Solaris



Станислав Мартинкевич

Ищем +100500

к яркости, дальности, охвату и ксеноновому оттенку

Лампочки в фарах — один из наиболее часто заменяемых компонентов, который автовладелец, как правило, покупает и меняет сами. Разнообразие их настолько велико, что от количества предложений буквально разбегаются глаза. При этом отдельное и наиболее заманчивое — дорогие улучшенные лампы, которые производители и продавцы активно продвигают, в том числе как бюджетный аналог модного ксенона и светодиодов. Мы решили проверить, насколько такие лампы отвечают заявленным характеристикам и стоит ли их покупать.

Итак, мы выбрали семь ламп с популярным типом цоколя H4 разных ценовых категорий: от недорогого «Маяка» до Osram и General Electric, которые в три раза дороже и предлагают улучшенные характеристики — на 90, 100 и даже 130%. Причем для объективности мы взяли по несколько ламп каждого бренда, чтобы постараться максимально исключить вероятность брака или повреждения.

Выглядят упаковки таких лампочек, конечно, круто, а описания на них — особенно заманчиво. Чтобы было сразу понятно: продукт нетривиальный! Только не стоит забывать, что красивая упаковка и впечатляющие цифры — это всего лишь маркетинг, призванный отвлечь покупателя от ненужных вопросов, главный из которых: а что, собственно, это за проценты и к чему идет прибавка?

И вот тут открывается масса нюансов, на которые рядовой автолюбитель зачастую не обращает внимания. Дело в том, что обещанные проценты улучшенных характеристик ламп не имеют вообще никакой стандартизации — каждый производитель вправе писать все что угодно и считать эти самые увеличенные проценты от только ему известных величин и параметров.

Например, просто взяв в руки тестовые образцы, можно легко увидеть, что обещания улучшений касаются дальности, яркости, охвата, времени работы и даже оттенка света! К тому же каждый производитель объединяет все это в некую совокупность параметров, обозначая ее довольно абстрактной фразой «еще больше света».

Самое интересное, что даже если улучшенная характеристика названа точно, например «+130% к яркости», то возникает вопрос: а от какой величины эти проценты посчитаны? Если от принятого норматива, то он имеет допуск плюс-минус 15% от эталонного значения, которое само по себе довольно низкое: то есть нижняя граница от верхней по параметрам может отличаться на 30%, да и та, по сути, является минимально допустимым значением для разрешения эксплуатации транспортного средства.

Именно поэтому, по признанию производителей, эталоном для них служат не правила сертификации, а некий стандарт ламп, который у каждого бренда свой. Так что одни и те же +130%, например, у Philips и у Osram могут оказаться совершенно разными величинами, причем обе будут допустимыми.

Окончательный разницей в параметрах и обычных, и тем более улучшенных характеристик ламп вносит место их установки, то есть фары. Их техническое состояние и конструкции настолько разнообразны, что одна и та же лампочка, поочередно помещенная в 100 разных фар, будет иметь 100 разных параметров освещения, причем как хуже, так и лучше заявленных характеристик.



+7 (495) 781-59-55

www.xenite.ru



ГАРАНТИЯ
2 года

Маяк Ultra +100%

Производство:
Китай



Средняя цена
за пару

430

—₽—

Диалуч PRIME +90%

Производство:
Корея



Средняя цена
за пару

550

—₽—

Xenite Premium light +100%

Производство:
Китай



Средняя цена
за пару

690

—₽—

Philips X-tremeVision 130%

Производство:
Польша



Средняя цена
за пару

1040

—₽—

Bosch Gigalight +120%

Производство:
Венгрия



Средняя цена
за пару

1100

—₽—

GE Megalight Ultra +130%

Производство:
Венгрия



Средняя цена
за пару

1260

—₽—

Osram Night Breaker Laser +130%

Производство:
Германия



Средняя цена
за пару

1340

—₽—

НАДЕЖНОСТЬ • ИНТЕНСИВНОСТЬ • АССОРТИМЕНТ

ГАЗОРАЗРЯДНЫЕ АВТОЛАМПЫ



Испытания

Для того чтобы получить максимально объективные данные, мы все-таки будем отталкиваться от общепринятых официальных стандартов, а точнее — от Правил ЕЭК ООН № 37-03 и основанного на них Государственного стандарта РФ, регламентирующего характеристики освещения для транспортных средств.

В качестве светового прибора была использована абсолютно новая фара от седана Hyundai Solaris последнего поколения. Забегая вперед, скажем, что эксперты лаборатории признали ее исключительно качественной. По их словам, именно фара «вытянула» параметры некоторых лампочек до заявленных и допустимых значений.

Тест проводился в научно-техническом центре «Автоэлектроника», на основании экспертиз которого производители ламп и получают сертификаты соответствия, а следовательно, и допуск на российский рынок.

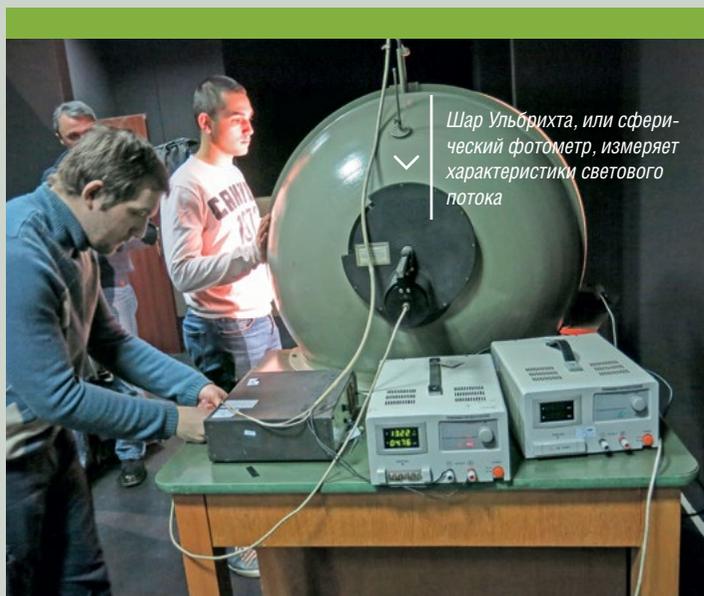
Все лампочки проверялись по трем главным параметрам: мощности, световому потоку и замеру значений силы света в пяти контрольных точках: B50L и Зона III — 50 метров влево, параметр освещения «встречки», 75R и 50R — 75 и 50 метров вправо, параметр освещения обочины, 50V — освещение по прямой на расстоянии 50 метров. Последние параметры как раз дополнительно проверяют заявленные значения увеличенных процентов относительно минимальной границы

Bosch Gigalight +120%

При максимально допустимой мощности 68 Вт все четыре образца показали значения от 61,6 до 62,9 Вт. В то же время характеристика светового потока на всех образцах прошла по нижней границе.

	Обознач. параметра	Нормируемые значения	Фактические значения			
			Образец 1	Образец 2	Образец 3	Образец 4
Ближний свет	Мощность при испыт. напряжении, Вт	68 макс.	61,6	62,8	62,7	62,9
	Световой поток при испытат. напряжении, лм	1000±15% (850+1150)	852	876	857	900

Замер силы света по контрольным точкам проводился на трех образцах. И опять все лампы показали допустимые значения и необходимую стабильность работы. Параметр освещения встречной полосы в 1,5 раза



Шар Ульбрихта, или сферический фотометр, измеряет характеристики светового потока

ниже критического значения, правда, освещение всей верхней зоны «встречки» «плавает» в зависимости от лампочки.

Контрольные точки	Направление измерения	Нормир. знач. силы света, кд	Фактические значения силы света, кд		
			Образец 1	Образец 2	Образец 3
B50L	34° в - 3°26' л	≤ 350	223	233	200
75R	34° н - 1°09' п	≥ 10100	22250	18885	20000
50R	52° н - 1°43' п	≥ 10100	24250	23500	25000
50V	52° н - 0°	≥ 5100	22000	20000	21250
Зона III	0° - 0°	≤ 625	500	541	625

Сила света по направлениям показала, что лампочки значительно превосходят установленный стандарт. Так, улучшение освещения вправо составляет от 90 до 150%, а среднее значение по каждой лампе колеблется в пределах 112–125%. Параметр силы света вперед и вовсе превосходит минимально допустимый норматив в четыре раза.

Единственная претензия к лампочкам Bosch — небольшое разночтение параметров по образцам. Идеальной стабильности параметров лампы не показали.

Диалуч PRIME +90%

Лампы отечественного бренда не показали стабильных характеристик, хотя и уложились в нормы. Показатель мощности у двух образцов составил порядка 65 Вт, у третьего — 60,5 Вт, а четвертый «рухнул» до 47,9 Вт. При этом световой поток у всех образцов оказался стабильным — от 851 до 870 лм, что, как и в случае с лампочками Bosch, является минимально допустимым значением на грани нормы.

	Обознач. параметра	Нормируемые значения	Фактические значения			
			Образец 1	Образец 2	Образец 3	Образец 4
Ближний свет	Мощность при испыт. напряжении, Вт	68 макс.	65,1	47,9	65,7	60,5
	Световой поток при испытат. напряжении, лм	1000±15% (850+1150)	853	851	854	870

Замер силы света по точкам показал хорошие и стабильные значения по всем образцам. Только первая лампочка просела на замере точки 75R. Значения засветки «встречки» по точке оказались еще ниже, чем у лампочек Bosch, однако вся Зона III вышла за эталонные значения, а это означает, что лампочки будут слепить. Показатели освещения обочины превосходили минимальные значения в среднем на 110%, что выше заявленных характеристик, а прямое освещение — на 350%.

Контрольные точки	Направление измерения	Нормир. знач. силы света, кд	Фактические значения силы света, кд		
			Образец 1	Образец 2	Образец 3
B50L	34° в - 3°26' л	≤ 350	210	196	215
75R	34° н - 1°09' п	≥ 10100	16875	21125	22500
50R	52° н - 1°43' п	≥ 10100	22250	22000	22220
50V	52° н - 0°	≥ 5100	23625	23500	23600
Зона III	0° - 0°	≤ 625 (750*)	662	635	620

Xenite Premium light +100%

Китайские лампочки показали завидную стабильность при замере мощности и светового потока. Первый показатель по четырем образцам колеблется в пределах единицы и составляет порядка 63 Вт. Второй по всем образцам заметно выше минимальной границы — разброс от 913 до 923 лм.



+7 (495) 781-59-55

www.xenite.ru



	Обознач. параметра	Нормируемые значения	Фактические значения			
			Образец 1	Образец 2	Образец 3	Образец 4
Ближний свет	Мощность при испыт. напряжении, Вт	68 макс.	63,2	63,5	63,8	63,0
	Световой поток при испытат. напряжении, лм	1000±15% (850±1150)	923	922	913	913

А вот замер по точкам выявил полный разброс в значениях, что говорит о плавающей геометрии и, как следствие, о качестве производства ламп. На высоком значении оказался параметр засветки глаз встречного водителя, хотя и остался заметно ниже предельной границы, притом что характеристика освещения всей верхней левой зоны показала одни из самых низких значений.

При заявленном значении +100% к яркости замер точки на расстоянии 75 метров вправо показал прибавку от 50 до 70%, зато на расстоянии 50 метров значения оказались выше на 140–175%, что в среднем даже чуть выше заявленного значения 95–115%.

А вот значения прямого освещения на 50 метров — одни из самых низких, хотя и превосходят необходимый минимум втрое.

Контрольные точки	Направление измерения	Нормир. знач. силы света, кд	Фактические значения силы света, кд		
			Образец 1	Образец 2	Образец 3
B50L	34° в - 3°26' л	≤ 350	263	250	230
75R	34° н - 1°09' п	≥ 10100	15500	15200	17000
50R	52° н - 1°43' п	≥ 10100	24000	27750	26250
50V	52° н - 0°	≥ 5100	16250	16200	20625
Зона III	0° - 0°	≤ 625	561	535	488

Philips X-tremeVision 130%

Единственные лампочки, показавшие, можно сказать, эталонные значения по всем образцам. Показатель мощности идеально совпал с максимально возможным значением, что говорит о четкой заданности параметра. При этом световой поток максимально близко подошел к идеальному значению в 1000 лм, показав разброс по четырем образцам в диапазоне от 961 до 1035 лм.

	Обознач. параметра	Нормируемые значения	Фактические значения			
			Образец 1	Образец 2	Образец 3	Образец 4
Ближний свет	Мощность при испыт. напряжении, Вт	68 макс.	68,0	68,0	68,0	68,0
	Световой поток при испытат. напряжении, лм	1000±15% (850±1150)	985	961	1035	997

Замеры по точкам, опять же, показали отличную стабильность параметров по всем образцам, что говорит о качестве продукта. Сила света при освещении обочины что на 50, что на 75 метрах в двух случаях одинаково превосходит минимальные значения практически на 130%, а в одном показала значение выше в среднем на 145%. Прямое освещение превышает норматив более чем в четыре раза.

Контрольные точки	Направление измерения	Нормир. знач. силы света, кд	Фактические значения силы света, кд		
			Образец 1	Образец 2	Образец 3
B50L	34° в - 3°26' л	≤ 350	213	238	241
75R	34° н - 1°09' п	≥ 10100	23500	23750	24000
50R	52° н - 1°43' п	≥ 10100	22750	22700	25500
50V	52° н - 0°	≥ 5100	21250	22000	23550
Зона III	0° - 0°	≤ 625	620	615	613

Правда, лампочки Philips оказались в опасной близости от предельного значения Зоны III, что говорит о возможности засветки «встречки», притом что точка освещения уровня глаз встречного водителя находится на низких значениях.

Osram Night Beaker Laser +130%

Почти эталонная стабильность параметров вне зависимости от взятого образца. Выдаваемые характеристики мощности от полностью идентичных значений отделила лишь одна лампочка, просевшая на 0,1 Вт. Но это придирка перфекциониста. А вот значения светового потока, на удивление, оказались на грани нижних допустимых значений — от 850 до 856 лм.

	Обознач. параметра	Нормируемые значения	Фактические значения			
			Образец 1	Образец 2	Образец 3	Образец 4
Ближний свет	Мощность при испыт. напряжении, Вт	68 макс.	67,0	67,0	66,9	67,0
	Световой поток при испытат. напряжении, лм	1000±15% (850±1150)	856	850	852	853

Среднестатистические и ровные значения показали лампочки Osram при замере освещенности встречной полосы — от 221 до 235 кд. Обочину они освещают даже лучше заявленных значений — на обеих точках показания превосходят норматив более чем на 140%. Сила света в прямом направлении выше минимального значения в четыре раза. Как и в случае с лампами Philips, образцы Osram умеренно светят в глаза встречному водителю, но имеют повышенное освещение всей верхней левой зоны, что издали будет восприниматься «засветкой».

Контрольные точки	Направление измерения	Нормир. знач. силы света, кд	Фактические значения силы света, кд		
			Образец 1	Образец 2	Образец 3
B50L	34° в - 3°26' л	≤ 350	228	235	221
75R	34° н - 1°09' п	≥ 10100	24500	24750	23700
50R	52° н - 1°43' п	≥ 10100	25000	25520	24900
50V	52° н - 0°	≥ 5100	22375	22550	22200
Зона III	0° - 0°	≤ 625	613	620	617

Маяк Ultra +100%

Единственные лампочки, которые провалили первый же тест, — зашкалили показатели потребляемой мощности. При эталонном значении 68 Вт максимально допустимым значением для серийной продукции является 81,6 Вт. Только одна лампочка вписалась в последнее значение, три остальных нормативы не прошли.

При этом лампочки «Маяк» показали очень хорошие значения светового потока, на уровне Philips — от 961 до 1014 лм. Судя по всему, эти значения как раз и достигнуты за счет количества потребляемой энергии.

	Обознач. параметра	Нормируемые значения	Фактические значения			
			Образец 1	Образец 2	Образец 3	Образец 4
Ближний свет	Мощность при испыт. напряжении, Вт	68 макс.	83,6	79,2	85,7	85,4
	Световой поток при испытат. напряжении, лм	1000±15% (850±1150)	962	971	1014	961

Кроме того, лампочки «Маяк» — наиболее слепящие из всех образцов: цифры силы света в направлении «встречки» дотянули до критических значений. Разнобой параметров выявился при замере освещения вправо на 75 метров, причем одна лампа не выдала заявленного значения

ЯРКОСТЬ • КАЧЕСТВО • РЕЗУЛЬТАТ

ГАЛОГЕННЫЕ АВТОЛАМПЫ

100%

+100%. Также лампочки «Маяк» имеют самую размытую светотеневую границу. Сила света в прямом направлении — одна из самых низких, хотя и превосходит необходимый минимум более чем втрое.

Контрольные точки	Направление измерения	Нормир. знач. силы света, кд	Фактические значения силы света, кд		
			Образец 1	Образец 2	Образец 3
B50L	34° в - 3°26' п	≤ 350	338	340	321
75R	34° н - 1°09' п	≥ 10100	13750	18827	19000
50R	52° н - 1°43' п	≥ 10100	21000	21250	21500
50V	52° н - 0°	≥ 5100	16500	16750	17200
Зона III	0° - 0°	≤ 625 (750*)	638	625	615

GE Megalight Ultra +130%

На тесте были всего две лампочки этого бренда, поэтому о стабильности качества мы можем судить с меньшей долей объективности. Обе лампы показали стабильные параметры по всем проведенным замерам.

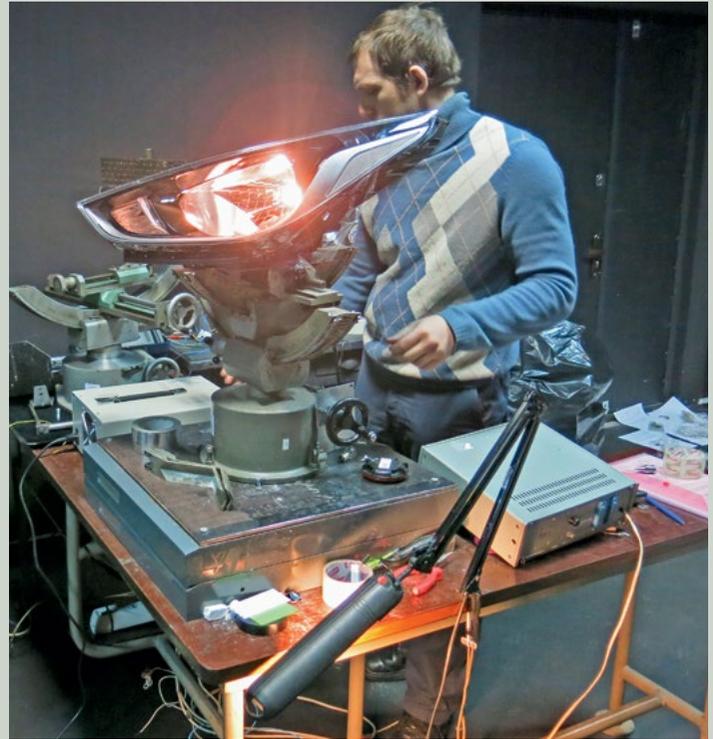
Ближний свет	Обознач. параметра	Нормируемые значения	Фактические значения	
			Образец 1	Образец 2
	Мощность при испыт. напряжении, Вт	68 макс.	62,3	62,3
	Световой поток при испытат. напряжении, лм	1000±15% (850+1150)	932	951

Показатели потребляемой мощности на среднестатистическом уровне — 62,3 Вт, при этом лампы GE выдали хорошие цифры светового потока — 932 и 951 лм соответственно.

Контрольные точки	Направление измерения	Нормир. знач. силы света, кд	Фактические значения силы света, кд	
			Образец 1	Образец 2
B50L	34° в - 3°26' п	≤ 350	200	215
75R	34° н - 1°09' п	≥ 10100	15000	15250
50R	52° н - 1°43' п	≥ 10100	19625	20550
50V	52° н - 0°	≥ 5100	17750	18300
Зона III	0° - 0°	≤ 625	498	503

Показатели освещения встречной полосы — одни из лучших по всей левой зоне. А вот при освещении правой обочины лампы просели — средний показатель по каждой лампе составил чуть более 70%, притом что на расстоянии 75 метров лампы показали лишь 50%-ное улучшение.

Показатель силы света в прямом направлении лучше минимального значения на 250%, что также заметно ниже, чем у большинства прямых конкурентов.



Каков итог?

Однозначным победителем теста мы признаем лампочки **Philips X-tremeVision 130%**. Эталонные показатели, стабильное качество и адекватная цена — лучше сочетания не придумаешь. Освещение верхней левой зоны, хотя и повышенное, верхней границы не превысило, не говоря о критической.

Смело можно покупать и лампочки **Osram Night Breaker Laser +130%**. При столь же хороших и стабильных характеристиках тут слабее световой поток, а сами лампы при этом дороже Philips.

Закрывают тройку лидеров лампочки **Bosch Gigalight +120%**. Претензия к ним, по большому счету, одна: некоторый разброс параметров в зависимости от конкретной лампы. И хотя любая из них с учетом погрешности вписывается как в стандарт, так и в заявленные производителем характеристики, все-таки для столь именитого бренда показатели могли бы быть стабильнее.

GE Megalight Ultra +130% — самые дорогие лампы теста — отличаются хорошим качеством, но у них одни из самых низких показателей силы света, причем по всем замеренным точкам. Заявленным процентам улучшений лампы не соответствуют.

Лампы **Xenite Premium light +100%** и «Диалуч PRIME +90%» — это игра в лотерею. Притом что все образцы обоих брендов вписались в норматив, разночтения по каждой лампочке сильные. Купив комплект из двух ламп, можно обнаружить, что одна фара светит в два раза лучше другой, причем вблизи свет как из прожектора, а чуть дальше ничего не разглядеть.

«Маяк Ultra +100%» — откровенный провал теста. Лампы не прошли нормы по показателю потребляемой мощности. Не вписались в нормативы засветки встречной полосы, показали нестабильные и низкие значения на точечных замерах. Несмотря на самую низкую цену, покупать эти лампы мы не рекомендуем.



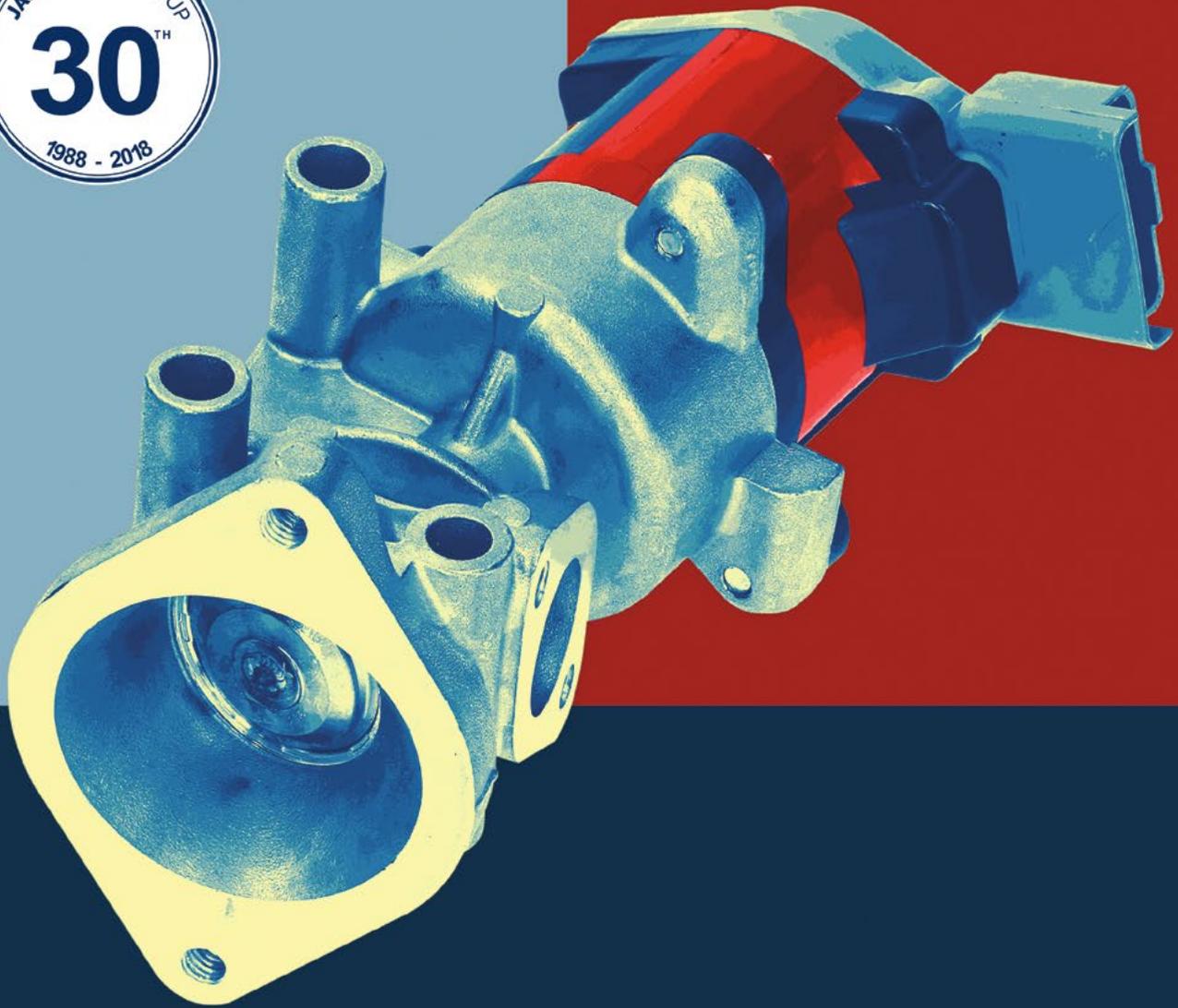
+7 (495) 781-59-55

www.xenite.ru



ГАРАНТИЯ
1 год





YES WE HAVE

*Более 150 наименований клапанов системы рециркуляции отработанных газов •
62% покрытие автомобильного парка • Клапаны EGR для Азиатских,
Американских и Европейских автомобилей*

www.japanpartsgroup.com



30.000 артикулов • 140 товарных линеек

JAPANPARTS GROUP

Japanparts ashika JapKo



Борис Игнашин

В любой современной машине перед водителем светится целая куча разнообразных приборов. Как минимум это спидометр и датчик уровня топлива. Но в большинстве случаев набор куда полнее: часы, информационный дисплей, тахометр, датчик температуры и прочие индикаторы. А можно найти машины с целым «иконостасом» из десятка аналоговых приборов. Но так было не всегда...

Самый важный прибор

Автомобили начала XX века по конструкции были очень далеки от нынешних, у многих не было привычных нам систем освещения, датчиков, салона и даже лобового стекла. А такие элементы, как трансмиссия и системы охлаждения, зажигания и тормозов выглядели странно и непривычно. Попади современный водитель за руль такой машины, он вряд ли смог бы даже тронуться с места: мастерство шофера было весьма сложным и требовало хорошего знания конкретной конструкции вплоть до 60-х годов прошлого века. А помочь ему в этом должны были точный слух да верный глаз.

Вплоть до начала 1920-х годов приборов в автомобилях, считайте, не было — даже привычный нам спидометр отсутствовал как опция: не существовало тех скоростей, которые можно было бы измерять, да и к лошадям без этой «опции» все привыкли. Указателем уровня топлива являлось, как правило, обычное мерное стекло — банальная трубка, работающая по закону сообщающихся сосудов. Уровень охлаждающей жидкости особенно не проверяли: даже если охлаждение было водяное, воду все равно

От колбочек до HUD-дисплеев и дополненной реальности



Эволюция приборной панели



заливали прямо перед поездкой из мерной посуды. Обязательный датчик уровня воды был только у локомотивов, да вольтметры и амперметры — у электромобилей.

Одним из первых приборов, который начал появляться в автомобилях, стал именно амперметр. После массового появления батарейного зажигания, электростартеров и электрического освещения остро встал вопрос о контроле заряда аккумулятора, и амперметр надолго занял свое место на приборной панели. Уровень топлива все еще измерялся палочкой прямо в баке, а вот скорость перестали прикидывать на глазок — в машинах начали появляться спидометры, да и скорости к 30-м годам сильно подросли.

Вышедшая в 1923 году Ford Model T довольствовалась только амперметром и трубкой-указателем уровня топлива. С другой стороны, очень дорогие машины предлагали куда более серьезные инструментариум. Компрессорный Mercedes 6/25/40 hp 1921 года имел уже четыре прибора, в том числе спидометр, манометр давления масла и наддува, а гоночный 240-сильный Bentley с наддувом Blower 1930 года — все девять, включая контроль температуры мотора и масла, а также два индикатора качества и наличия бензина.

Кстати, приборная панель этих машин уже имела освещение для комфортного движения ночью, а показания почти всех приборов были важны. Подсветку организовали в виде «грибков» с лампами внутри, которые освещали зону расположения приборов в салоне. Чем дороже и сложнее была машина, тем больше информации давала приборная панель, да и дизайнерская мысль не стояла на месте. На шикарном Cord 812SC 1936 года мы видим восемь приборов, несомненно, являющихся одним из элементов оформления салона. Тут же можно заметить передовой вариант подсветки — она индивидуальная, с использованием кольцевого световода вокруг прибора. Такая подсветка станет массовой только в 50-е годы и задержится в авто надолго.

Натуральные материалы и натуральные шкалы

Бурный прогресс 30-х годов, массовое появление систем водяного охлаждения с принудительной циркуляцией, закрытых кузовов и перенос бензобака подальше от мотора, а также внедрение топливных насосов повлияли и на дизайн приборных панелей. Так, спидометр стал непременным атрибутом приборной панели наряду с амперметром. Датчик температуры и датчик уровня топлива появляются в машинах все чаще, но по большей части это все еще не стрелочные индикаторы.

На Ford V8 указатель уровня топлива — это просто трубочка,



показывающая давление в баке: по аналогии с обычным манометром тут используется более тяжелая жидкость, нежели бензин, для уменьшения амплитуды. На ряде вариантов устанавливается датчик температуры, основанный на том же принципе, только измеряет он плотность (и температуру) охлаждающей жидкости.

Сравнительно небольшие объемы выпуска и низкий уровень автоматизации производства позволяли вносить коррективы в приборные панели по мере появления более продвинутых приборов и изменения моды. К тому же

поставщиков приборных панелей и самих приборов на конвейер могло быть несколько, в разных комплектациях использовались различные варианты.

К 1938–1939 годам приборные панели на машинах почти лишились гидравлических указателей температуры и уровня топлива, но такие приборы, как манометры, остались. В легковых машинах часто применяется указатель давления масла, а для грузовиков — еще и указатель давления в магистралах.

Послевоенные тенденции. Лампы контроля и химия в жизнь

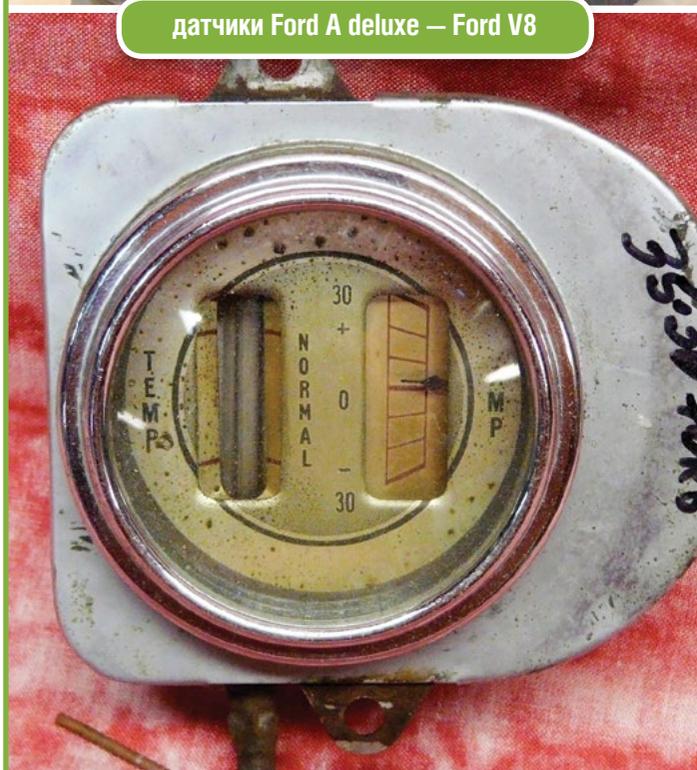
Приборные панели послевоенных авто отличаются в первую очередь дизайном. Тут и ленточные спидометры, и попытки эмуляции цифровых индикаторов. Играть в «дизайн» стало модным, вспом-

работы двигателя и трансмиссии от нормы. Повышение надежности силовых агрегатов, упрощение системы смазки, систем питания и охлаждения находят отражение в тенденции к минималистичности.

Количество стрелочных индикаторов стараются ограничивать. Уже к концу 50-х годов на лег-



датчики Ford A deluxe — Ford V8



Фоновая подсветка шкал гидроуказателей вполне естественное решение. Подсвечивались и стрелочные индикаторы — обратите внимание на интересную реализацию шкалы: она утоплена внутрь относительно ее верхней части. Ночью внутри прибора работала лампа и шкала светилась

ните хотя бы нашу «Волгу» ГАЗ-21 и ее спидометр с «естественной» подсветкой. Для мощных машин стандартом де-факто становится тахометр, а часы оказались просто удобным аксессуаром, который старались разместить в автомобиле. До появления цифровых индикаторов это один из важных элементов оформления интерьера.

Одна из примет времени — внедрение ламп-индикаторов и формирование «стандартного» набора приборов и контрольных ламп в едином блоке. Теперь в числе прочего приборная панель старается информировать водителя о включенных световых приборах, отклонениях в параметрах

ковых автомобилях приборная панель становится компактной и перемещается ближе к водителю. На довоенных машинах это было редкое и не очень популярное решение, но с уменьшением числа приборов и переходом на чисто электрическое подключение оно находит все больше поклонников. Теперь «приборная панель» — это именно отдельная установочная деталь, а не часть передней панели, которая, в свою очередь, старается быть не только стильной, но и травмобезопасной.

Достижения химической промышленности в виде полупрозрачных материалов сказываются и на внешнем виде приборной

НАДЕЖНОСТЬ • ИНТЕНСИВНОСТЬ • АССОРТИМЕНТ

ГАЗОРАЗРЯДНЫЕ АВТОЛАМПЫ



панели. Форма диктуется соображениями дизайна, а вариантов исполнения формы и подсветки становится больше. Сами индикаторы пока исключительно аналоговые — катушка и стрелка, индукционный спидометр или просто манометр.

Космос на земле и торжество лаконичности

В конце 70-х годов дизайнеры получили шанс на воплощение своих самых смелых фантазий в части реализации нового интерфейса пользователя автомобиля. Первенцем стал второй выпуск люксового Aston Martin Lagonda 1976 года, в приборной панели которого появились настоящие цифровые индикаторы, а в третьей серии 1986–1987 годов даже использовалась настоящая электронно-лучевая трубка, как у телевизоров тех лет.

Впрочем, компания Citroen сильно не отставала: на модель CX с 1974 по 1985 год можно было в качестве опции установить приборную панель Spaceship. Правда, тут цифровые индикаторы были уже не совсем настоящие, зато подход к эргономике — крайне интересный: на козырек приборной панели вынесли всевозможные переключатели. Начало 80-х позволило внедрить «лагодовские» технологии на куда более массовых машинах, например, цифровая приборная



панель полагалась топовым версиям недорогого Renault 11, Opel Kadett E, или Opel Vectra 2000, Chevrolet Cavalier Z24, Pontiac TransAm, или Subaru XT Turbo, это уже не говоря о более дорогих моделях Cadillac или концепт-карах.

Впрочем, несмотря на то что надежность подобных приборных панелей уже не вызвала серьезных опасений, как это было в случае с Aston Martin, особенного распространения они не получили. Напротив, наиболее популярными стали максимально лаконичные приборные панели с минимумом указателей. Спидометр, указатели температуры, уровня топлива, часто тахометр — и все.

Амперметр пропал с приборных панелей еще в 70-е, с появлением простых контрольных ламп заряда, а эконометры, датчики давления или температуры

масла применялись уже очень ограниченно.

Стрелочные часы часто использовались как замена тахометра в недорогих комплектациях.

Зато были предприняты серьезные усилия для улучшения читаемости приборов в ночное и дневное время. Изменился подход к эргономике рабочего места водителя. В принципе, это тоже «космические» технологии. Теперь не только расположение органов управления автомобилем учитывалось при проектировании, но и расположение и форма индикаторов.

Появились лучше читаемые шкалы приборов, фоновая подсветка шкал и стрелок, регулирование яркости подсветки в автоматическом и ручном режимах, и наконец, были внедрены оптитронные приборные панели, у которых контрастность изображения задавалась уже не внешним освещением, а только подсветкой.

Еще один качественный скачок — переход к цифровому

управлению аналоговыми индикаторами. Уже в середине 90-х годов спидометры стали цифровыми, а все стрелки приводились в управление шаговыми моторами. Разумеется, контролируется работа такой приборной панели встроенным компьютером. Соединение панели со всеми остальными элементами машины — только электрическое. И стрелки перестали «плясать» на неровностях, показания уровня топлива стали точнее, а непременным атрибутом приборной панели явился дополнительный информационный дисплей.

Приборные панели этого поколения хорошо знакомы всем современным автомобилистам: большая часть машин оснащается подобными решениями до сих пор.

Будущее, которое уже было

Мода на «космос» не ушла совсем, поддавшись выверенной эргономике. Попытки внедрить очередной набор цифровых индикаторов не прекращался. Целый ряд машин в промежутке с 1982 года до начала 2000-х оснащались цифровыми панелями на основе VFD или LED-дисплеев. Дополнительные экраны MID и бортовых мультимедийных систем становились больше, лучше и интегрировались в бортовые системы автомобиля. Эволюция сделала то, что не смогла революция: постепенный рост качества и размеров информационных дисплеев приборной панели понемногу вытеснил аналоговые индикаторы.

Даже на самых дешевых машинах количество стрелочных приборов постепенно сокращается, сделать недорогой монохромный дисплей куда проще, чем качественный аналоговый индикатор. Начиная с начала 2000-х годов размеры и качество вспомогательных дисплеев приборной панели непрерывно росли и на них возлагалось все больше функций. Из простых монохромных символьных они стали монохромными графическими, а потом цветными. Улучшалось



+7 (495) 781-59-55

www.xenite.ru



их разрешение, а также они стали интегрироваться в мультимедийную среду автомобиля.

Отказ от аналоговых приборов оказался лишь вопросом времени: сначала Jaguar, а затем и остальные бренды перешли на полностью цифровые приборные панели, стрелки на которых целиком рисованные, а сама панель может работать монитором бортовой мультимедийной системы. Сейчас полностью цифровая приборная панель уже не признак премиальной машины с передовыми технологиями — топовые комплектации обычных массовых хэтчбеков и кроссоверов позволяют приобщиться к новинке простым людям.

Прямо перед глазами

Споры о том, где эргономичнее располагать приборы, ведутся до сих пор, и постоянно находятся смельчаки, которые пытаются изменить традиционный взгляд водителя на приборы. Традиционный — это через обод руля, прямо перед собой.

Расположение приборов по центру машины, повыше и подальше

от водителя — один из немногих альтернативных вариантов, а вот в компании Peugeot уверены, что лучше смотреть на приборы поверх руля, когда приборная панель расположена просто очень высоко. Никто не сомневается, что лучше всего проецировать важные показания прямо на лобовое стекло перед водителем. Это позволит не отвлекаться от дороги, а заодно избежать изменения аккомодации глаз при считывании показаний приборов.

HUD — Head Up Display технология — пришла из авиации, где применяется уже добрых полвека, технология полупрозрачных экранов и зеркал появилась еще в 30-е годы, а в 40-е данные радара уже проецировались прямо на лобовое стекло самолета. В машинах HUD появился намного позже, в 1988 году его как опцию предложили для Oldsmobile Cutlass Supreme и Pontiac Grand Prix, а на Nissan 240SX 1989 года он был стандартным оснащением топовой версии. Сейчас технология доступна на множестве машин в качестве опции, а HUD-гаджет можно



поставить вообще в любую машину с OBD2-портом.

Обычно список показаний ограничивается скоростью, аварийными индикаторами и подсказками навигационной системы. Но предпринимаются попытки интегрировать HUD-дисплеи в системы дополненной реальности, ведь они для этого подходят идеально. В сочетании с технологией распознавания дорожных знаков, людей и движущихся объектов это создает предпосылки для дальнейшего повышения безопасности дорожного движения и увеличения комфорта передвижения в сложных условиях видимости. А учитывая прогресс цифровых технологий и потенциальные

возможности, в ближайшее время стоит ожидать появления технологии уже не на прототипах, а на серийных машинах. Тем более что первый опыт компании Pioneer Corporation в 2012 году доказал: AR-технологии уже могут работать, вопрос лишь в их полезности и степени интеграции с бортовыми системами автомобиля.



ЯРКОСТЬ • КАЧЕСТВО • РЕЗУЛЬТАТ

ГАЛОГЕННЫЕ АВТОЛАМПЫ

100%



Trialli выпустил

«грузовые» крестовины

Компания Trialli объявила о расширении линейки крестовин за счет выпуска новых моделей для грузовиков KAMAZ, MAN, DAF и Iveco.

Как сообщает пресс-служба компании, крестовины CC 722 предназначены для таких автомобилей, как KAMAZ 6520, Iveco EuroTech (98–)/EuroCargo, DAF CF (13–), MAN TGA (00–)/TGL (05–).

Размерность крестовины — 47,6x135,2 мм. Розничная цена новой крестовины Trialli CC 722 составляет 2270 рублей.

Ранее, в начале декабря 2017 года, как уже сообщал «Движок», компания Trialli представила крестовины для легких коммерческих автомобилей (LCV), а также внедорожников и кроссоверов ■

BFGoodrich будет выпускать грузовые шины

Компания Michelin объявила о выводе на рынок Восточно-Европейского региона грузовых и автобусных шин марки BFGoodrich.

В модельном ряду BFGoodrich представлены покрышки для всех типов грузовых автомобилей в четырех посадочных диаметрах: 15; 17,5; 19,5 и 22,5 дюйма. Все «грузовые» шины бренда имеют маркировку M+S и/или 3PMSF. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» позволяет эксплуатировать такие покрышки круглогодично.

Линейка грузовых и автобусных шин BFGoodrich включает 39 моделей для установки на все оси транспортного средства — ведущую, рулевую и прицепную.

Покрышки семейства Route Control предназначены для федеральных и региональных перевозок. Модели этой серии разработаны для перевозчиков сборных, специальных и крупногабаритных грузов и адаптированы под их потребности. В частности, в ассортименте есть широкие шины рулевой оси, а также шины «60-й» серии.

Шины BFGoodrich Cross Control, в свою очередь, адресованы владельцам грузовиков, работающих на строительных площадках. Покрышки, по данным производителя, обеспечивают надежное сцепление на разных типах покрытия (включая рыхлый грунт) и обладают высокой прочностью.

Покрышки BFGoodrich Urban Control предназначены для автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки по городу. Шины данной серии, по информации производителя, отличаются пониженным уровнем шума и повышенным уровнем безопасности. Каркас и боковина покрышек позволяют выдерживать частые наезды на бордюрный камень, а также длительную езду по разбитому асфальту.

Грузовые и автобусные шины марки BFGoodrich станут доступны в феврале 2018 года во всех дилерских центрах Michelin Восточно-Европейского региона ■



Самосвалы Scania поедут на шинах Hankook

Корейский шинный концерн станет поставлять покрышки для первичной комплектации строительных грузовиков серии SmartWork шведского производителя.

Изначально заявлено о семи размерах шин с посадочным диаметром 22,5 и 24 дюйма, которые владельцы автомобилей и транспортные компании могут заказать на трех европейских заводах: в Зволле (Нидерланды), в Сёдертелье (Швеция) и в Анже (Франция).

Компания Scania, которая входит в состав Volkswagen Group, стала для Hankook очередным заказчиком на поставку шин для первичной комплектации. В настоящий момент поставки Hankook затрагивают только европейские производственные объекты Scania.

В программу вошли 26 типоразмеров шин. Помимо покрышек для строительных грузовиков, компания Hankook снабжает шведского производителя шинами серии e-cube MAX для грузовых перевозок на дальние расстояния, а также шинами SmartFlex для перевозок на средние расстояния. Ассортимент шин был специально адаптирован для европейских условий и отличается улучшенными экономическими и экологическими характеристиками ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Luzar представил «грузовой» радиатор



В частности, как сообщает пресс-служба компании, в продажу не так давно поступил новый радиатор охлаждения LRc 12532. Модель предназначена для автомобилей МАЗ 5337, 5432, 5551, 5336, 6303 с двигателями Deitz, ММЗ Д-260, Cummins, Navistar.

Среди особенностей изделия — полностью алюминиевая конструкция (бачки и сердцевина), стальной опорный каркас («рама»). Розничная цена нового радиатора составляет 26 160 рублей.

Ранее, в начале ноября, как уже сообщал «Движок», Luzar объявил о выпуске «усиленного» радиатора интеркулера для КАМАЗа ■

В России стартовали продажи грузовиков Renault

Компания Renault Trucks, принадлежащая концерну Volvo, возобновляет продажи своих грузовиков на российском рынке.

Производитель анонсировал планы по возвращению на отечественный рынок еще год назад, однако официальный перезапуск продаж произошел только сейчас, сообщает «Авторевю». Продажи большегрузов французской марки прекратились во время кризиса, когда спрос упал почти до нуля из-за смены модельного ряда и не самых гуманных цен.

В планах Renault Trucks — реализовать в следующем году тысячу грузовиков. В начале года компания имела в России только трех торговых представителей. На данный момент их количество увеличилось до 13.

По словам производителя, Renault не собирается делать ставку на городские грузовики из-за их стоимости, однако на 2018 год уже есть заказ на 44 машины для компании «Кока-кола».

Будут также более активно продвигаться самосвалы, которых планируется реализовать около двухсот ■



Грузовики КАМАЗ получат новые двигатели

Камские грузовики нового поколения (K5), производство которых стартует в 2019 году, будут оснащаться новыми рядными 6-цилиндровыми двигателями Р6.

Как сообщает пресс-служба Камского автозавода, на ПАО «КАМАЗ» состоялось официальное мероприятие по сдаче финального этапа работ в рамках разработки и производства нового семейства 6-цилиндровых рядных двигателей Р6.

Производство новых рядных «шестерок» стартует на КАМАЗе в 2018 году. Партнером российского завода в реализации проекта стала группа компаний Liebherr. Договор между КАМАЗом и Liebherr на разработку нового семейства рядных 6-цилиндровых двигателей мощностью от 400 до 700 л. с. экологического класса Евро-5 и, в перспективе, Евро-6 был подписан в конце марта прошлого года.

За три минувших года на заводе были построены площадки и смонтировано оборудование для производства блоков и головок цилиндров, смонтированы линии сборки двигателей, окраски силовых агрегатов Р6. В декабре 2017 года была обработана первая деталь нового двигателя; на линию сборки заложены первые двигатели КАМАЗ 910.10.

Промышленное производство двигателей Р6 будет налажено в марте 2018 года. Новая линия рассчитана на выпуск 12 тыс. силовых агрегатов в год ■



Декларация
НЕЗАВИСИМОСТИ

Новый Volkswagen Crafter



Илья Огородников

За время становления российского авторынка у многих марок и моделей в нашей стране сложилась своеобразная иерархия: одни машины считаются престижнее других, даже если они в одном классе и в одну цену. Другие считаются эталоном, даже если по многим параметрам далеки от совершенства и во всем мире не пользуются особой популярностью. Несмотря на коммерческое и сугубо утилитарное назначение, то же самое характерно и для класса грузовых фургонов. А в какую нишу в России попадет новый Volkswagen Crafter, успевший стать лучшим фургоном 2017 года в мире?

На пьедестале почета среди коммерческой техники, понятное дело, стоит Mercedes-Benz. Не единожды доводилось слышать от владельцев транспортного бизнеса слова сожаления о том, что в тяжелые экономические времена придется экономить и расширять автопарк за счет других марок. А для отдельных водителей, работающих в большом автохозяйстве,



перевод за руль авто с трехлучевой звездой порой является едва не большей радостью, чем получение хорошей премии. «Мерседес», правда, вовремя спохватился и пошел на маленькую коммерческую хитрость, наладив в России сборку устаревшей версии Sprinter Classic, которая и делает марке кассу.

А что же Volkswagen? Собственно, Crafter по уровню продаж в классе LCV среди иномарок идет третьим, уступая локализованным «Мерседесам» и «Фордам», а по негласной престижности — вторым. Влияет, конечно, и эмблема, но главное — общеизвестный факт: очередной Crafter, по сути, всегда представлял собой перелицованную версию предыдущего поколения все того же Mercedes-Benz Sprinter, что было одновременно и плюсом, и минусом.

Отныне все меняется! Последнее поколение Crafter — полностью независимая разра-

ботка Volkswagen, позволяющая по полной внедрить все достижения марки без оглядки на престижного «донора».

Хотя в этом классе она и не играет большой роли, внешность притягивающим фактором точно не станет. Volkswagen тут стопроцентно верен себе и продолжает придерживаться своего стиля «квадратиш, практиш», обновив образ еще более резкими гранями и современной оптикой в стилистике младшей линейки Т6. Разве что акцент отчетливо сменился с вертикального на горизонтальный — машина визуально стала шире, что отчетливо видно на тестовой версии с низкой крышей.

Внутри Crafter, само собой, тоже подчинен общекорпоративному стилю. Из круглых форм тут только шайбы управления микроклиматом и подстаканники. Последних в машине сразу шесть штук. Собственно, кабина любого коммерческого автомобиля — это кладезь функциональности, особенно когда речь идет о Volkswagen. Так что даже в базовой версии (а нам на тест досталась именно такая) беспокоиться о недостатке удобства не придется.

Вся эргономическая составляющая тут максимально приближе-





Добротность — еще одна добродетель Crafter. Хотя кабина выполнена из жесткого пластика, дешевым его не назовешь, а качество исполнения и сборки на таком уровне, что даже заглушки сделаны с идеально ровными микронными зазорами



на к легковушкам Volkswagen. Отформованный и небольшой руль, щиток приборов, рычажки и кнопки напрямую позаимствованы у «гражданских» моделей. Баранка, кстати, регулируется в обоих направлениях и оснащена адаптивным электроусилителем.

«Капитанская» посадка с поправкой на водителя хороша. В качестве опции доступно кресло ergoActive на подвеске или шикарное ergoComfort с электроприводами... и массажем. Двухместный диванчик традиционно никак не регулируется и для двоих тесноват, зато раскладывается в стол, а под

собой прячет целый погреб.

Вообще, по количеству всевозможных ниш и карманов «Крафтер», кажется, устанавливает рекорд. Только под лобовым стеклом пространство разделено на шесть разновеликих ниш, причем крайняя справа — с отдельной 12-вольтовой розеткой.

Однако почти все они небольшие и, что хуже, — открытые. Прятать ценные вещи или документы придется либо в небольшой

охлаждаемый бардачок, либо в пассажирское сиденье.

Оценить все достижения нового фургона Volkswagen не дала базовая комплектация, хотя очевидно, что именно такие версии и будут пользоваться основным спросом. Бог с ними, с мультимедийной станцией, адаптивным «круизом» или системой выезда с парковки — такие опции у нас считаются роскошью.

Куда важнее опции грузовые, помогающие или добавляющие комфорта в работе.

Например, «в базе» перего-

родка между отсеками в кабине не оклеена тканью — от нее долго тянет холодом. Двухстванные зеркала регулируются электроприводом только наполовину — нижние секции нужно настраивать вручную. На морозе.

Пороги не защищены пластиковым кожухом, как это сделано, например, у того же Ford Transit.

Грузовой отсек опять-таки сам по себе очень хорош: удобен, просторен, светел, с большими дверными проемами и низкими арками задних колес. Стандартная палета влезает поперек между ними с большим запасом. В основном пространстве без проблем размещаются две. Радует погрузочная



высота — человеку среднего роста пол ниже колена.

Однако в штатном виде фургон абсолютно «голый» — обшивки нет даже на нижних секциях стенок, не говоря уже о защитном чехле на пол или отдельном коробе для проводки. Все это придется докупать или доделывать уже самому.

В общем, как ни странно, для насковзь прагматичной марки Volkswagen всевозможных недостающих нюансов у «Крафтера» набралось немало. Большая часть из них, к счастью, решается путем расширения комплектации, но, увы, заметным увеличением стоимости.

Само собой, габаритных вариантов у Crafter масса: две длины базы, три длины кузова и три высоты крыши. Как и в случае с Ford Transit, привод может быть любым — передним, задним или полным. Двигатель один — 2,0-литровый турбодизель, но аж в четырех вариантах форсировки: от 102 до 177 лошадиных сил. Помимо традиционной шестискоростной «механики», к топовым версиям можно выбрать и 8-ступенчатый «автомат»

Одно хорошо: ездовые характеристики не оставляют никаких «но». Наша базовая версия была оснащена третьим по мощности 140-сильным двигателем, которого, с учетом небольшого кузова и отсутствия загрузки, хватало, что называется, за глаза.

Главное новшество — самые легковые ощущения из всех протестированных нами фургонов. Легонький руль, наливающийся с ростом скорости тяжестью,



ХАРАКТЕРИСТИКИ Volkswagen Crafter L3H2

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	5986x2040x2355
Снаряженная масса, кг	2031
Объем багажника, л	9900
Клиренс, мм	н. д.
Двигатель	
Тип	Турбодизельный R4
Объем, куб. см	1968
Мощность, л. с. при об/мин	140 / н. д.
Крутящий момент, Нм при об/мин	340 / н. д.
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	165 км/ч
Средний расход топлива, л	7,4



имеет сниженное количество оборотов, отчего у «Крафтера», по меркам класса, острое легковое, но не напрягающее управление. Рычаг «механики» традиционно почти сам прыгает в пазы передач, и лишь тугую педаль газа нужно продавливать активнее, вспоминая, что ведешь большой фургон, а не какой-нибудь Caddy.

Подвеска ровно как на недорогих немецких легковушках — упруга, но без запаса плавности хода. На разбитой дороге заметно потряхивает, а на лежащих полицейских пустая корма подпрыгивает. В принципе, для

Шум от дизельного мотора в кабине докучает только на обгонах, а вот от шипованных грузовых шин Nokian Nordman C присутствует все время

коммерческого фургона такое поведение не критично. Однако конкуренты сдвигают баланс в сторону не управляемости, а все-таки легкового комфорта.

Каков итог?

Прогнозируем с большой долей вероятности, что громкое и знаковое для Volkswagen обновление

ОЦЕНКИ Volkswagen Crafter L3H2

ИНТЕРЬЕР	8,28	Эргономичной и качественной кабине Crafter мешают мелкие функциональные огрехи, которые исправляют только дорогие опции.
Обзор	9	
Эргономика	8	
Качество материалов	8	
Простор	9	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	5	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,25	Самые легковые настройки управления в купе с тяговитым мотором делают поездку легкой и комфортной.
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	9	
КОМФОРТ	8,33	На ходу слышны в основном шины, а вот подвеска могла бы быть и мягче. Опциональный состав — один из самых продвинутых в классе.
Акустический	8	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	10	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,28	Один из лучших представителей класса, но по высокой цене.

Crafter в России ситуацию на рынке не изменит — модель просто удержит свои позиции все на том же авторитете Volkswagen.

Титул мирового фургона года, который машине дали, очевидно,

за внедрение почти всех возможных легковых наворотов и почти полную адаптацию поведения именно под легковую езду, у нас оценят едва ли. Тем более что львиная доля комфорта идет



Стоимость протестированного автомобиля

Volkswagen Crafter L3H2
2 431 100 ₺

в списке недешевых дополнительных опций, суммарная стоимость которых доводит Volkswagen до уровня Mercedes-Benz. А тут выбор снова очевиден.

Младшие же версии из-за отсутствия локализации могут составить конкуренцию лидерам рынка только при наличии хороших скидков, которые дилеры сейчас и раздают под видом различных

бонусных программ. При их отсутствии получается, что почти «голый» Crafter с низкой крышей дороже под завязку оснащенного Transit с 13-кубовым грузовым отсеком. Концерну Volkswagen нужно основательно подумать над российской сборкой, благо варианты с площадками у немцев имеются.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Фольксваген Центр Пулково», официальному дилеру Volkswagen в Санкт-Петербурге, за предоставленный автомобиль.

СОХРАНЯЕТ МОЛОДОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ

Смазочные материалы WOLF имеют оптимизированный состав, специально разработанный для улучшения эффективности и надежности двигателей последнего поколения. Сохраняйте ваш двигатель и ваш бизнес в самом расцвете молодости!

Подробнее на www.wolfubes.com

wolf
THE VITAL LUBRICANT





Вадим Аскарлов

Владельцы, да и просто любители УАЗов — это отдельная каста. Полный привод, рама, огромный массивный кузов, сапоги-ботоходы и полнейшее бездорожье на маршруте в обязательной программе — вот неотъемлемый набор ассоциаций, связанных с УАЗом и его хозяином. Появление модели «Профи» стало довольно неожиданным: наверное, впервые закаленная внедорожным имиджем марка отходит от традиций. Теперь УАЗ еще и коммерческий грузовичок, да к тому же с моноприводом! Нужен ли такой нашему рынку?

В самой компании уверены: нужен! Задача ясна — подвинуть гегемона российского рынка легких коммерческих автомобилей в лице «Газели» и ее модификации «Бизнес», в частности. Именно поэтому УАЗ и выпустил, так сказать,

УАЗ

ПРОФИ

«городскую» версию с купированным приводом только на заднюю ось — коммерческой технике нужна быстрая окупаемость, которая напрямую зависит от цены.

Конец монополии

Справедливости ради отметим, что УАЗ оставил для «Профи» и внедорожную версию с функционалом «Патриота», включая полноценную «раздатку». Однако понятно, что внедорожный грузовичок будет пользоваться ограниченным спросом — в силу не только своей специфики, но и увеличенной цены. Так что практически без риска ошибиться предположим,

что у нас на тесте оказалась самая востребованная версия модели.

С дизайном мудрить не стали: по сути, «Профи» — шасси с кабиной от «Патриота». За ней на удлиненной раме может быть, в общем-то, все что угодно. Пока штатно ставится борт с тентовой будкой или цистерна.

Во внешности в первую очередь непривычно то, что выглядит «Про-





фи» именно как внедорожник, в отличие от всех конкурентов, которые являются бортовыми модификациями развозных фургонов. Из аналогов можно вспомнить разве что грузовые версии Defender или Gelandewagen, а из наших «Профи», конечно, больше всего напоминает легендарную полуторку.

Внутри, что ожидаемо, мы видим все тот же «Патриот», который уже давно отвечает всем

необходимым стандартам эргономики, да и с качеством отделочных материалов с поправкой на класс у машины все хорошо.

В удаленные от кузова зеркала с подогревом и электроприводом можно увидеть едва ли не три боковые полосы движения. Блок

управления микроклиматом реализован с помощью трех удобных шайб. Над ними расположены кнопки подогрева зеркал и... подогрева лобового стекла! Весьма неплохо для автомобиля коммерческого назначения. Тянуть-ся приходится только к кнопкам

УАЗ «Профи» может быть оснащен многофункциональной магнитолой с Bluetooth, разъемом для SD-карт и USB-удлинителем в бардачке. Правда, качество звучания оставляет желать лучшего





подогрева сидений, расположенным у подножия рычага переключения передач.

Щиток приборов хорошо читаем и не перегружен лишней информацией. В качестве указателя количества оставшегося топлива выступает цифровой «столбик» на восемь делений. Стрелочный, помнится, в ходе тест-драйва обновленного «Патриота» жил своей жизнью.

Настройк сиденья хватает: расположиться с удобством водителю практически с любыми антропометрическими данными не составит проблем. Само кресло мягкое, но не дискомфортное. Жаль, не хватает подлокотника.

А вот пассажирам, которых в теории может быть двое, достались совсем уж спартанские условия. Диванчик справа — это, скорее, одно слегка «располневшее»



Шумоизоляция в машине, можно сказать, отсутствует. Особенно докучает звук мотора

сиденье, на котором двое усядутся только с ногами друг на друге.

Не забыли создатели и про формальную сторону вопроса: путевые листы и прочие бумаги водитель может складывать в специальную потолочную консоль, приспособленную под формат А4. Однако в целом для различной мелочевки не хватает — иностранные конкуренты предлагают больше.

Управлять «УАЗ Профи» еще легче, чем стандартным развозным фургоном. Судя по ощущениям и по габаритам кабины — как обычным внедорожником. Единственное, что напоминает о езде за рулем «полутоннажника», так

Погрузочные возможности «Профи» практически идентичны параметрам «Газели Бизнес». Внутренние габаритные размеры кузова — 3089х1870 мм против 3089х1978 мм у «Газели». Правда, у УАЗа чуть выше погрузочная высота, что является следствием увеличенного внедорожного клиренса. В целом кузов абсолютно стандартный для класса, вмещающий четыре палеты, а благодаря прозрачному потолку тента решена проблема дневного освещения



ХАРАКТЕРИСТИКИ УАЗ «Профи» 4x2

Технические характеристики

Длина х ширина х высота, мм	5940х1990х2520
Снаряженная масса, кг	1990
Объем грузового отсека, куб. м	9,4
Клиренс, мм	210

Двигатель

Тип	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	2693
Мощность, л. с. при об/мин	150/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	235/2650
Трансмиссия	Механическая, 5-ст.
Привод	Задний

Ездовые параметры

Разгон до 100 км/ч, с	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	130 км/ч
Средний расход топлива, л	11,6



Для увеличения грузовых возможностей рама в середине была удлинена на полметра с помощью проставки и усилена дополнительными поперечинами. Кроме того, для заднеприводной версии изготовили новую переднюю ось с другими поворотными кулаками и рулевой трапецией. Задний мост также усилили



Стоимость протестированного автомобиля

УАЗ «Профи» 4x2
807 000 ₽



это мелькающие в зеркалах борта кузова. Разворот на двухполосной дороге в три приема — пять секунд, и нет проблем. Правда, рулевой усилитель в предельных положениях вызывает вибрацию.

Как и на любой коммерческой машине, оптимальный ездовой комфорт достигается только загрузкой. Ездить порожняком по разбитым дорогам тяжело: пустой автомобиль подпрыгивает на каждом ухабе и через десять минут вытрясет душу из самого стойкого водителя.

Под капотом расположился модернизированный бензиновый двигатель 3МЗ с индексом 409051 объемом 2,7 литра и мощностью 150 л.с. В паре — только 5-ступенчатая «механика».

Обновленный силовой агрегат прибавил как «лошадок», так и крутящего момента: 235 «Ньютонов» выдается уже при 2650 оборотах. Такие характеристики делают двигатель очень эластичным. Порой движение на «Профи» напоминает езду с дизельным мотором: можно спокойно

переключаться на четвертую уже на 40 км/ч. Да и в целом пустой «Профи» ощущается динамичнее своего «гражданского» донора со 136-сильным мотором.

Каков итог?

УАЗ сделал очень серьезную заявку в классе «бюджетной» коммерческой техники. Возможности грузовой «полуторки» совместили с комфортом и особенностями внедорожника, предложив все это за абсолютно вменяемые деньги.

Конечно, УАЗу пока не хватает разнообразия модификаций и версий. Было бы неплохо обеспечить автомобиль экономичным дизелем. Но все это наработки ближайшего будущего, которые завод может быстро освоить при стабильно хорошем спросе. А предрекать его пока рано, поскольку спор с «Газелью», очевидно, предстоит непростой.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Ориент», официальному дилеру УАЗ в Санкт-Петербурге, за предоставленный автомобиль.



ОЦЕНКИ		УАЗ «Профи» 4x2
ИНТЕРЬЕР	7,28	
Обзор	9	
Эргономика	7	Салон «Профи» хоть и аскетичный в плане комфорта и материалов, зато практически лишен эргономических просчетов. Однако с такими сиденьями для пассажиров лучше ездить одному. Холодному тентовому кузову нужна альтернатива.
Качество материалов	7	
Простор	8	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	4	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	6,5	
Динамика	7	Модернизированный мотор явно интереснее предшественника. Остальные параметры на необходимом для класса уровне. Из внедорожных способностей у заднеприводного УАЗа остался только клиренс.
Управляемость	7	
Тормоза	7	
Экономичность	5	
КОМФОРТ	6	
Акустический	5	Шумоизоляция двигателя почти отсутствует, а подвеска относительно комфорта только на грузовой машине. Зато «Профи» управляется как легковушка и имеет подогрев лобового стекла с кондиционером.
Ездовой	6	
Оснащенность опциями	7	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	6,59	Газель Бизнес пора задумываться о модернизации.

Airline начал выпускать охранные системы

Компания Airline объявила о запуске новой линейки продукции — автомобильных охранных систем.

В настоящее время на рынке уже доступна, в частности, автосигнализация «Цитадель» с сиреной.

Устройство обладает такими функциями, как бесшумная постановка и снятие с охраны, управление центральным замком, управление приводом замка багажника, автопостановка на охрану, память тревог, двухуровневый датчик удара, светодиодный индикатор, управление модулем стеклоподъемников.

В комплект входят сирена и два брелка. Стоимость сигнализации Airline AC-AS-01 «Цитадель» в рознице составляет 1935 рублей ■

Heuner представил чехлы для ключей с радиочастотной защитой

Немецкий бренд предлагает новейший чехол для ключей Heuner KeyBlock Pro с самой высокой степенью защиты, который имеет функцию экранирования радиочастотных сигналов.

Это средство защиты подойдет также для бесключевых систем доступа, карт с радиочастотным чипом, удостоверений личности и другого.

Небольшой чехол размером 13x9x1 см закрывается с помощью липучки, а внутри имеется отсек для хранения наличных денег.

Рекомендуемая розничная цена аксессуара — 840 рублей ■



Inspector представил новый двухканальный видеорегистратор

Бренд Inspector презентовал новый двухканальный GPS-видеорегистратор Inspector Octopus.

Новинка создана на базе процессора MStar (AIT) 8328P (Dual Core 600 МГц). Фронтальная камера снимает в формате Full HD с максимальным разрешением 1920 на 1080 (30 к/с), а дополнительная выносная камера — в HD.

Углы обзора камер 155 и 120 градусов, благодаря чему в кадр попадет обширная панорама с проезжей частью как впереди автомобиля, так и сзади.

Устройство оснащено 3-дюймовым ЖК-дисплеем, встроенным GPS-модулем, G-сенсором, датчиком движения, функциями «антисон», LDWS и FCWS. Обновления базы данных GPS-координат выходят ежемесячно ■



редактор рубрики
Роман Зубко



StarLine может запустить мотор штатным брелком

НПО «СтарЛайн» предлагает своим клиентам воспользоваться новой услугой автозапуска двигателя с помощью штатного брелка автомобиля.

Для запуска двигателя необходимо нажать три раза на кнопку «закрывать» на брелке.

Остановить работу двигателя можно тройным нажатием на кнопку «закрывать».

Функция доступна для владельцев охранно-телематических комплексов StarLine третьего, четвертого, пятого и шестого поколений при подключении к шине CAN и включенном режиме Super Slave ■



ЧЕМПИОНЫ РЕКОМЕНДУЮТ

ПРИВОДЫ CARVILLE RACING

ПРЕДЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА НА 30%
ПРЕВЫШАЕТ ШТАТНЫЕ АНАЛОГИ!

Пластиковые пыльники наружных ШРУСов повышенной термостойкости

Усиленные валы с увеличенной нагрузкой на кручение



Дмитрий Воронов,
чемпион России по ралли

ДЕТАЛИ ДЛЯ АВТОСПОРТА И ТЮНИНГА



WWW.CARVILLE.RACING

Airline представил системы

контроля давления в шинах

Компания Airline объявила о выпуске двух вариантов системы контроля давления в шинах.

Система ATP-MS-01 представляет собой комплект из четырех датчиков и приемного модуля с цветным ЖК-дисплеем.

Датчики монтируются на ниппель колеса автомобиля, измеряют давление и температуру воздуха в шине и передают информацию о значении давления по радиоканалу на дисплей. Цена системы ATP-MS-01 в рознице — 5850 рублей.

Система ATP-MS-02 отличается от версии 01 тем, что ее датчики монтируются вместо штатного вентиля колеса автомобиля. Приемный модуль системы, в свою очередь, питается от встроенного литийполимерного аккумулятора, который подзаряжается от встроенной солнечной батареи или гнезда microUSB.

Для установки системы ATP-MS-02 требуется шиномонтаж. Ее цена в рознице — 7150 рублей ■

Sho-Me показал новый
сигнатурный радар-детектор

Бренд Sho-Me сообщил о пополнении своей модельной линейки новым сигнатурным радар-детектором Signature Excellent.

Новинка призвана заполнить нишу между моделями Signature Lite и Signature Smart.

Сигнатурный радар-детектор с GPS-модулем обрабатывает сигналы радарных комплексов с помощью мощного микропроцессора и встроенного фильтра активных помех.

Встроенный GPS-модуль с высокой точностью определяет координаты точек стационарных радаров. Модель имеет встроенную базу радаров и камер по всей России, Казахстану, Киргизии, Беларуси, Молдове, Латвии, Абхазии, Грузии, Армении ■

Mio представляет
видеорегистратор MiVue 733

Компания Mio Technology представляет новинку в линейке многофункциональных автомобильных устройств.

Mio MiVue 733 снимает в формате Full HD и выполняет ряд дополнительных функций.

Девайс обладает встроенным GPS-модулем, который фиксирует маршрут поездки, следит за скоростью, добавляет GPS-координаты ко всем фото- и видеозаписям, автоматически настраивает дату и время.

В памяти устройства содержится подробная информация о местоположении комплексов контроля, а также предусмотрена возможность добавлять пользовательские точки — например, те места, где часто дежурят экипажи ГИБДД.

Продажи видеорегистратора Mio MiVue 733 уже стартовали по цене 7999 рублей ■



Heuner пополнил ассортимент новыми домкратами

Бренд Heuner добавил в свой ассортимент новую линейку двухступенчатых гидравлических домкратов.

Корпуса домкратов выполнены из стали высочайшего качества, а гидравлический поршень — из хрома, что делает устройства прочными и долговечными.

Различные размеры домкратов обеспечивают разную амплитуду подъема и грузоподъемность. Все домкраты в месте соприкосновения с транспортным средством дополнены ребристой площадкой для хорошего контакта ■



Navitel представил новый навигатор E500 Magnetic

Компания Navitel объявляет о начале продаж в России автонавигатора E500 Magnetic с магнитным креплением.

На Navitel E500 Magnetic предустановлены офлайн карты 43 стран Европы, России, Беларуси, Казахстана и Украины. Навигатор работает на базе процессора MStar с тактовой частотой 800 МГц. В качестве операционной системы используется надежно зарекомендовавшая себя ОС Windows CE.

Экран навигатора имеет диагональ 5 дюймов и разрешение 800x480. Благодаря широким углам обзора и запасу яркости, изображение на экране остается четким даже на солнце.

Объем внутренней памяти устройства составляет 8 Гб. Для загрузки дополнительных навигационных карт и медиа-файлов предусмотрена поддержка microSD-карт максимальным объемом до 32 Гб. Емкость встроенного аккумулятора составляет 1200 мАч.

Навигатор Navitel E500 Magnetic абсолютно свободен от проводов, так как зарядное устройство подключается к кронштейну-держателю.

После магнитного соединения электропитание мгновенно подается на навигатор, после чего он автоматически запускается и устанавливает соединение

со спутниками. Через 15 секунд после снятия с кронштейна происходит автоматическое отключение устройства ■



КАРВИЛЬ.РФ

УДОБНЫЙ ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

3+1=3

АКЦИЯ

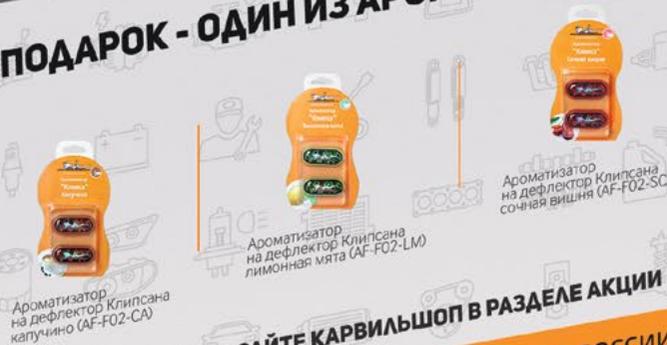
для оптовых клиентов!

ПРИ ЗАКУПКЕ 3-Х ЛЮБЫХ АРОМАТИЗАТОРОВ AIRLINE ЧЕТВЕРТЫЙ В ПОДАРОК



АКЦИЯ ДЕЙСТВУЕТ С 1 ФЕВРАЛЯ ПО 15 МАРТА

ПОДАРОК - ОДИН ИЗ АРОМАТИЗАТОРОВ



ПОДРОБНОСТИ НИ САЙТЕ КАРВИЛЬШОП В РАЗДЕЛЕ АКЦИИ

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

редактор рубрики
Роман Зубко

Николаев выиграл юбилейный «Дакар»



В Южной Америке завершился 40-й по счету ралли-марафон «Дакар»: возможно, самый сложный за последние годы. Первое и третье места на призовом подиуме в зачете грузовиков заняли представители КАМАЗа.

Организаторы «Дакара» обратили внимание на критику со стороны команд, которые называли прошлые гонки слишком похожими на классическое ралли и лишенными реальных сложностей.

В итоге устроители главного ралли-рейда года едва не перестарались со сложностью маршрута, и уже после первых этапов на перуанские дороги не вышла четверть экипажей.

Несмотря на традиционно осторожный старт, продемонстрированный командой «КАМАЗ-мастер», в коллективе с первых же этапов определился главный претендент на победу: Эдуард Николаев сумел быстрее всех приспособиться к сложностям маршрута.

В отсутствие на гонке традиционно главного соперника челнинцев Жерара де Роя главным преследователем «камазовцев» стал другой гонщик команды De Rooy — Федерико Вильягра. У аргентинца был серьезный козырь в рукаве в виде прекрасного знания последних этапов марафона, который должен был финишировать в родной для гонщика Кордове.

В какой-то момент преимущество Николаева сократилось до ничтожной, по меркам многодневного ралли-рейда, одной (!) секунды. Однако в итоге российский коллектив в очередной раз подтвердил звание сильнейшей гоночной команды в грузовом зачете, а Николаев поднял над головой «золотого бедуина» в третий раз за карьеру.

Приятно удивила команда «МАЗ-СПОРТавто», экипаж которой под управлением Сергея Вязовича пришел к финишу вторым. Похоже, в следующем году белорусский коллектив намерен дать по-настоящему серьезный бой «КАМАЗ-мастеру».

В категории внедорожников победу одержал легендарный Матадор — Карлос Сайнс на Peugeot. Французская команда едва не сделала дубль, но рекордсмен «Дакара» по числу побед Стефан Петрансель сошел в самом конце гонки.

Неудачно для российских болельщиков сложился ралли-марафон в классе квадроциклов. Победитель прошлого года «Дакара» Сергей Карякин на пятом этапе сломал обе руки в результате неудачного падения, а победа досталась чилийцу Игнасио Касале. В зачете мотоциклов первенствовал австриец Маттиас Валкнер из заводской команды Red Bull KTM ■



Васильев стал вторым на Africa Eco Race 2018

Экипаж Владимира Васильева и Константина Жильцова финишировал вторым в ралли-марафоне Africa Eco Race 2018.

Финиш африканского марафона традиционно состоялся на Розовом озере, расположенном рядом с Дакаром, столицей Сенегала. Заключительный день гонки экипаж G-Energy Team завершил на втором месте — как на финише последнего спецучастка, так и в итоговой генеральной классификации.

«Сегодня все было иначе, чем в прошлом году. Тогда на пляже Розового озера от нас уехали все багги. В этом году мы стали на стартовой позиции прямо на край воды, где жесткий грунт, и уверенно промчали, проиграв Серрадори (победителю. — «Двизжок») лишь 17 секунд», — рассказал после финиша Владимир Васильев.

«Надо отметить, что если в прошлом году гонка была подготовлена во многом для багги, то в этом — только для багги. Мы не планировали сдавать позиции, и у нас неплохо получалось, если бы не досадная поломка небольшой детали. Техника в целом вела себя исправно — это результат слаженной работы всей нашей команды, но если бы не тот день со сломанным роликом, возможно, все было бы иначе. Гонка очень интересная, мы рады, что победитель оказался достойным соперником. В следующем году, если позволит здоровье, планирую поехать на «Дакар» в Южную Америку», — также отметил В. Васильев ■





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ

СЦЕПЛЕНИЕ TRIALLI



Безупречная
балансировка



100% контроль
качества



Высокая надежность



Большой запас по
мощности передаваемого
момента



Минимальный момент
инерции ведомых
деталей

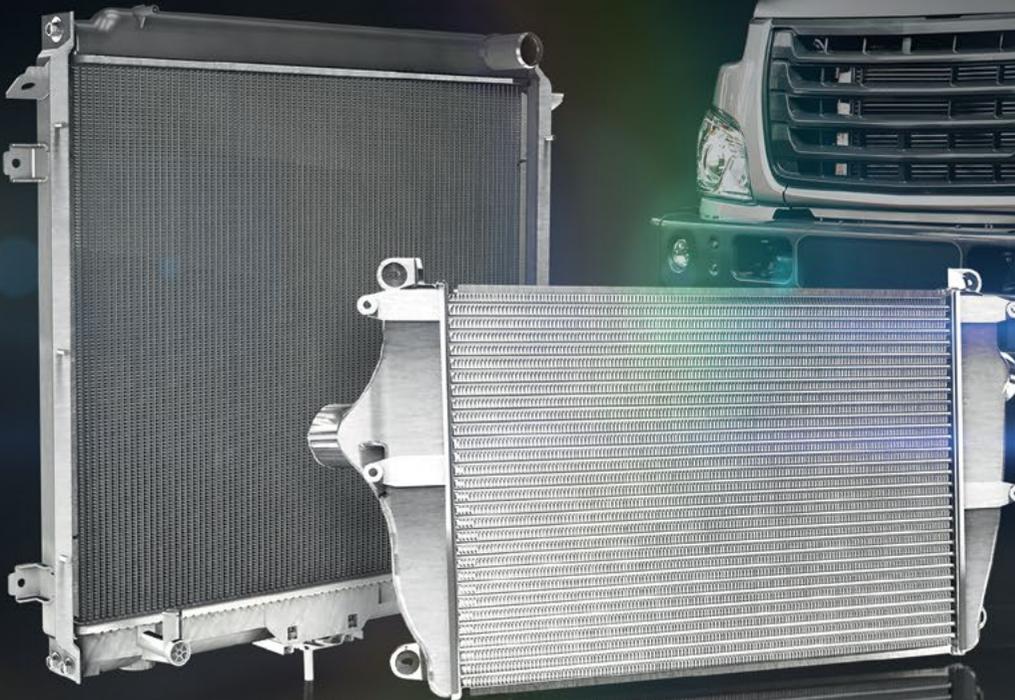


Расширенная гарантия
60 000 км пробега

Больше информации о деталях на сайте WWW.TRIALLI.RU

**LUZAR**

детали системы охлаждения



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ

Грузовая программа LUZAR

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

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

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

Автокомпоненты LUZAR для грузового и коммерческого транспорта:

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