



май 2018 • #63

Движок

про автомобили в деталях

Премьерный тест немецкого
флагмана

18



Audi A8



52

Тест-драйв Citroen SpaceTourer
и Volkswagen Multivan



комтранс

32
36
42

Смотрите
серию статей
на страницах

ВОЗДУШНЫЕ

ФИЛЬТРЫ
ВЫБИРАЕМ
ЛУЧШИЙ

8

Другая планета

Bosch Car Service

Как устроен
сервисный центр Bosch
в Германии



Lukatsch

48

«Коммерческие
модели — это основа
нашей стратегии»

Управляющий директор брендов
Peugeot Citroen и DS в России
Александр Мигаль о ситуации
на рынке

50

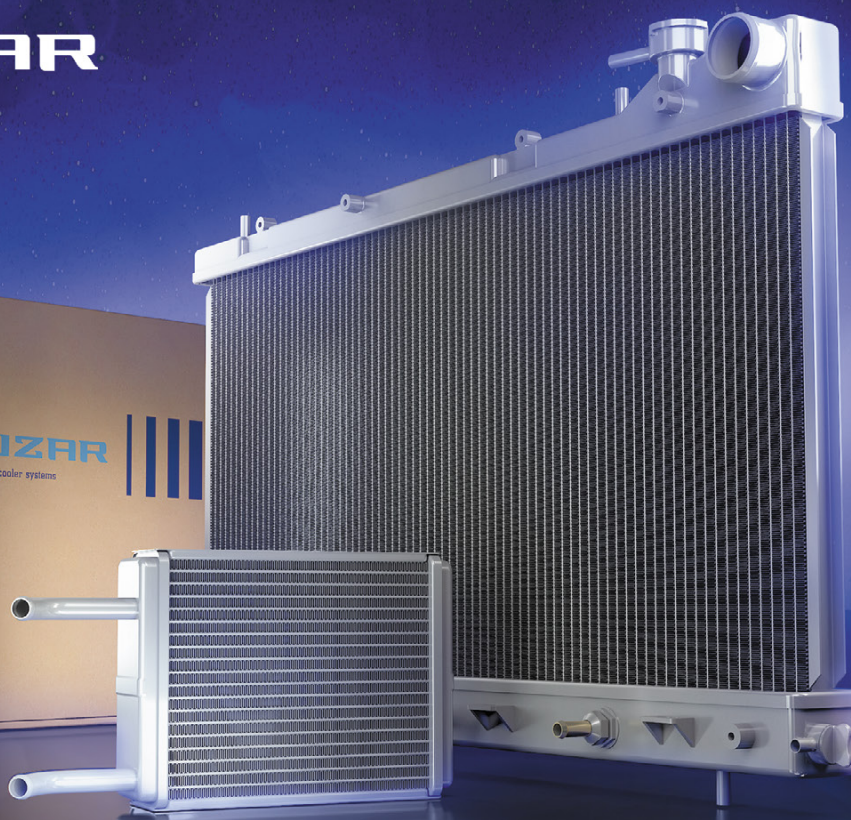
Грузовик
«легкого поведения»

Тест-драйв «ГАЗели Next»



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.



УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

AIRLINE AROMA

ДЛЯ НЕПОВТОРИМОЙ АТМОСФЕРЫ
ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ



ВЫБЕРИ СВОЕ НАСТРОЕНИЕ НА САЙТЕ

WWW.AIRLINE.SU



Экзамены в ГИБДД по-новому, или лечим гангрену зеленкой

В умах ответственных чиновников созрела и почти воплотилась в жизнь очередная реформа. Само собой, маленькая, почти незаметная, которая не решит никакой задачи, зато ответственность снизит до минимума, а имитацию бурной деятельности покажет обширную. Как известно, проблем в России далеко не две, причем одна из них крайне трагическая во всех отношениях — чудовищная смертность на дорогах. Решают ее очень громкими заявлениями по телевизору и очень маленькими действиями в реальности. Например, помочь водителям и пешеходам не убивать друг друга, по мнению чиновников, поможет окрас разметки в желтый и синий цвет. А повышать уровень подготовки водителей в автошколах и при сдаче экзаменов в ГИБДД нужно не с помощью борьбы с тотальной коррупцией в этой сфере, а, например, переставляя местами практические задания на экзаменах...

В целом-то изменение правил сдачи экзаменов в ГИБДД путем объединения заданий на площадке и в городе — безусловно, идея здравая. Чем больше кандидат на получение водительского удостоверения будет иметь опыта, полученного в реальных условиях, тем определенно будет лучше. Однако решение данной проблемы если и приведет к улучшению общего результата и снижению ава-

рийности, то ненамного, поскольку упомянутый фактор в обучении вождению — одна из десятков проблем, существующих сегодня в этой системе образования.

Если брать глобально по стране, то во многих регионах не решены вопросы с кадровым составом и техническим обеспечением автошкол. В регионах нередки случаи, когда на одной подготовленной площадке проводят занятия и экзамены сразу несколько учебных заведений, для обучения используются технически неисправные автомобили, под большим вопросом находится квалификация инструкторов, которые иногда засыпают прямо «в процессе» или приходят на урок вождения «после вчерашнего». Очень часто целью обучения является натаскивание кандидата на сдачу экзамена, а не подготовка водителя.

Сама программа подготовки также имеет ряд недостатков. Например, сегодня в ней вообще нет таких уроков, как вождение автомобиля на высокой скорости, в то время как скоростных магистралей и кольцевых автодорог, где официально разрешено развивать скорость 130 км/ч и выше, становится все больше. То есть новоиспеченные водители фактически вообще не имеют навыков управления автомобилем при отдельных смертельно опасных факторах движения, а значит, представляют собой угрозу окружа-

ющим автолюбителям. В Германии, например, движение по автобанам входит в обязательную программу обучения водителей.

Еще одна проблема — разница в подходах к обучению в регионах и мегаполисах. Человек, сдавший на права в условиях движения в сельской местности, попав в трафик мегаполиса, порой не имеет даже теоретических знаний о правилах проезда тех или иных дорожных реалий большого города. Это касается и водителей, приехавших в Россию из некоторых бывших советских республик.

Ну а главной головной болью системы обучения вождению, будем откровенны, является коррупция. Сдать экзамен без «благодарности» инспектору порой просто невозможно, а в отдельных случаях «тарифы сдачи» озвучиваются прямо в автошколах и буквально входят в стоимость обучения. Причем начинающие водители, не желая «заморачиваться» с экзаменами, с радостью идут на потакание взяточничеству.

Без комплексного решения всех вышеперечисленных проблем, и особенно последней, никакого продвижения в вопросе безопасности движения и подготовки водителей мы не увидим. Это как лечить смертельную болезнь аспирином, а гангрену на ноге мазать зеленкой.



СТАРТ
ВОЛЬТ

НАДЁЖНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КАТУШКИ

Производство и поставки деталей автомобильного
электрооборудования в России и СНГ



TecDoc
CERTIFIED DATA SUPPLIER

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



Гарантия - 2 года

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

Полная аутентичность оригинальным изделиям по выходным характеристикам и посадочным размерам

Современное производство, 100%-й пооперационный контроль

Подробная информация на сайте:

WWW.STARTVOLT.COM

Другая планета

Как устроен сервисный центр
Bosch в Германии

8



Встречаем новую Audi A8

Премьерный тест
немецкого флагмана

18



Интервью с управляющим
директором Peugeot
Citroen и DS в России

48



36

«ВОЗДУХ!»

Тестируем воздушные фильтры
для Ford Focus



62

Сезон-2018 в РСКГ

стартовал в Грозном

Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **Другая планета**
Как устроен сервисный центр Bosch в Германии
- 12 **«Некомпетентность сотрудников автосервиса»**
Технический директор CTR об одной из главных причин гарантийных ремонтов
- 14 **ЕвроАвто захватывает сервисный рынок Петербурга**

Автомобили

- 16 **Новости**
- 18 **Встречаем новую Audi A8**
Премьерный тест немецкого флагмана
- 22 **Подрастающее поколение**
Тест-драйв BMW X2 и Jaguar E-Pace

Автокомпоненты

- 28 **Новости**
- 32 **Эволюция воздушных фильтров**
Тканевые, проволочные, с маслом и водой
- 36 **«ВОЗДУХ»**
Тестируем воздушные фильтры для Ford Focus
- 42 **Дополнительная фильтрация**
Как продлить жизнь машине минимальными средствами
- 44 **Так ли дороги понты**
Каких проблем ждать от подержанного Cadillac Escalade

Комтранс

- 46 **Новости**
- 48 **«Коммерческие модели — это основа нашей стратегии развития»**
Управляющий директор брендов Peugeot Citroen и DS в России Александр Мигаль о ситуации на рынке
- 50 **Грузовик «легкого поведения»**
Тест-драйв «ГАЗели Next»
- 52 **Отражение эталона**
Тест-драйв Citroen SpaceTourer и Volkswagen Multivan

Автоаксессуары

- 58 **Новости**

Автоспорт

- 62 **Сезон-2018 в РСКГ стартовал в Грозном**
- 64 **Новости**



Автомобильные радиаторы ПОАР



Сделано в России



ПОАР победитель премии «АВТОКОМПОНЕНТ ГОДА»

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

www.auto-rad.ru



Система менеджмента качества
соответствует требованиям ISO/TS 16949:2009

CTR наращивает продажи в России



Корейский производитель автокомпонентов CTR опубликовал данные об объемах продаж на российском рынке в 2017 году.

За минувший год дистрибьюторы CTR реализовали в РФ 8175267 единиц продукции, что на 44% больше, чем годом ранее, сообщает пресс-служба российского представительства компании.

При этом доля рекламаций составила всего 0,007% (555 шт., 195 случаев).

CTR является глобальным производителем деталей подвески, рулевого управления, элементов трансмиссии и тормозных систем. В активе компании — более 6400 артикулов, ежегодно в ассортимент вводится около 500 новых деталей.

Компоненты марки CTR производятся на 14 заводах, 12 из которых расположены в Южной Корее. Компания имеет представительства во многих странах мира, включая Россию и СНГ ■

В России отзывают 25 тыс. «Мерседесов»

Росстандарт согласовал программу отзыва с российского рынка без малого 25 тыс. автомобилей марки Mercedes-Benz.

Как сообщает пресс-служба ведомства, отзыву подлежат 24763 автомобиля Mercedes A-, B-, C-Class, CLA и GLC, проданных в РФ с 2014 по 2017 год. На указанных машинах из-за электростатического заряда может самопроизвольно сработать водительская подушка безопасности.

В рамках отзыва дилеры немецкой компании проверяют и при необходимости дорабатывают на проблемных автомобилях рулевую колонку. Все необходимые ремонтные работы будут выполнены бесплатно для автовладельцев.

Проверить, подпадает ли под отзыв тот или иной автомобиль, можно на сайте Росстандарта: список соответствующих VIN-кодов есть в приложении к сообщению ведомства.

Ранее в нынешнем году, как уже сообщал «Движок», компания Mercedes-Benz отзывала в России более 12 тыс. автомобилей — также из-за проблем с подушками безопасности ■



В России начали действовать новые правила техосмотра

С 4 мая в России вступили в действие поправки в закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Нововведения, как сообщает «Парламентская газета», должны существенно изменить всю процедуру техосмотра.

В частности, новыми правилами вводится ответственность операторов технического осмотра за выдачу диагностической карты, содержащей заключение о возможности эксплуатации транспортного средства, если автомобиль не соответствует обязательным требованиям безопасности.

Кроме того, вступивший в силу закон предполагает также ответственность для автомобилистов.

Отныне при прохождении техосмотра на контрольном пункте им обязаны выдать диагностическую карту в любом случае, даже если автомобиль не соответствует требованиям безопасности. В случае же остановки инспектором ГИБДД технически неисправной машины автовладельцу придется выплатить штраф.

В правилах прохождения техосмотра появились также новые требования к безопасности машин.

В частности, если используется шипованная резина, ею должны быть оборудованы все колеса. Помимо знака аварийной остановки, теперь в обязательном порядке будут проверять наличие аптечки и исправного огнетушителя. Автовладельцам запрещается демонтаж предусмотренных заводом-изготовителем стеклоочистителей и стеклоомывателей.

Помимо этого, новая редакция правил техосмотра не допускает установку окрашенных или бесцветных оптических деталей и пленок на рассеиватели световых приборов, подтекание рабочей жидкости в гидросистеме усилителя руля, неисправность усилителя руля, отмечает «Парламентская газета» ■

АвтоВАЗ отчитался о получении прибыли

Группа «АвтоВАЗ» опубликовала финансовую отчетность по МСФО (Международному стандарту финансовой отчетности) за I квартал 2018 года.

В отчетный период, как сообщает пресс-служба тольяттинского автогиганта, группа компаний получила консолидированную выручку в объеме 64,8 млрд рублей — это на 40,8% больше, чем в январе–марте 2017 года.

Операционная маржа составила +1,8 млрд рублей по сравнению с −0,9 млрд рублей за аналогичный период прошлого года. Чистый результат составил +0,6 млрд рублей, что на 3,4 млрд рублей лучше показателя I квартала 2017 года.

Улучшение финансовых показателей в группе компаний объясняют успехами автомобилей Lada в России, а также на экспортных рынках. В I квартале 2018 года АвтоВАЗ реализовал в РФ 79114 автомобилей марки Lada — на 28,8% больше, чем за первые три месяца 2017 года. Рынок в целом при этом показал меньшую динамику роста: +21,7%.

Доля марки Lada на российском рынке легковых и легких коммерческих автомобилей увеличилась на один процентный пункт — до 20,1%.

На экспорт АвтоВАЗ отправил в I квартале 2018 года 7861 автомобиль, что на 25,1% больше, чем за первые три месяца 2017 года. Не так давно компания объявила об открытии нового направления экспорта: автомобили Lada начали поставаться в Тунис ■

ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ HELLA PAGID BRAKE SYSTEMS

Поставщик на конвейеры
премиальных автомобилей

Подарок, сделанный от души –
самый лучший!



Колодки Hella Pagid Brake Systems
Покрывают почти 100% автомобильного парка.
Все продукты проходят многочасовые
испытания и тесты, чтобы обеспечить
водителю максимальный комфорт
и безопасность вождения.

THE
WORKSHOP'S
FRIEND



PAGID

BRAKE SYSTEMS

Другая планета



Илья Огородников

Осенью прошлого года корреспонденту журнала «Движок» удалось пообщаться с представителями немецкого исследовательского агентства Wolk After Sales Experts, которое занимается рынком автокомпонентов и сервиса в Европе. Тогда удалось узнать немало интересного о том, как в целом устроен этот сегмент экономики в Старом Свете. Сегодня мы встретились с непосредственным участником этого бизнеса — руководителем одного из сервисных центров Bosch в Германии, Фридрихом Лукатшом. О том, почему европейская модель развития сервиса нам никогда не подойдет, читайте в нашем материале.

Думается, сегодня не найдется человека, который бы не знал бренд Bosch. Эта немецкая корпорация стала всемирно известной

благодаря разработке самых передовых инженерных и электронных технологий, а также производству огромного числа связанных с этим продуктов, включая, конечно, и ав-

томобильные компоненты. Более того, устанавливать эти компоненты тоже было решено под чутким присмотром обученных специалистов. Так появилась сеть СТО Bosch

Bosch Car Service

Kfz-Wartung
und Reparatur
Inspektion
Stoßdämpfer
Kupplung
Bremsen
Auspuff
Reifen
Elektrik/Elektronik
Benzineinspritzung
Diseleinspritzung
Hauptuntersuchung
(TÜV/Dekra)
Abgasuntersuchung
AU

Mobile
Kommunikation
Auto-HiFi
Telefon
Navigationssysteme
Verkehrstelematik

Klimatisierung
Klimaanlagen
Standheizungen

Kfz-Zubehör

Список выполняемых работ расположен сразу же при входе. С другой стороны — список основных компаний-производителей компонентов, с которыми работает СТО

Сервисный центр представляет собой обычную мастерскую — СТО-мультимарочную площадью 550 кв. м. Список выполняемых работ включает все, кроме кузовного ремонта. Внутри семь постов, из которых один мотоциклетный и один для легкого коммерческого транспорта. В штате всего десять сотрудников, из которых шесть работают в ремзоне — два мастера, два механика и два практиканта. Самое интересное, что один из двух мастеров — сам хозяин сервиса Фридрих Лукатш

Service, которая на сегодняшний день является крупнейшей сервисной сетью Европы.

Фридрих Лукатш — владелец и руководитель одной из таких станций — подробнее об этом образе рассказал нам о том, как устроен этот бизнес в Германии, сколько удается заработать, почему он не боится конкуренции, но при этом не видит смысла в расширении.

Решение открыть собственную сервисную станцию пришло к нему в середине 90-х годов прошлого века по вполне заурядной причине — захотелось иметь собственный проект, где ты сам себе хозяин, что и произошло

Удивительно, но независимые сервисы в Германии по умолчанию имеют право обслуживать новые гарантийные машины. Более того, можно даже использовать неоригинальные запчасти, главное, чтобы они были сертифицированы. При этом деятельность сервиса застрахована. Однако ошибок здесь стараются не допускать, так как это грозит все той же потерей репутации и прибыли

в 1997 году. Ну а встать под флаги Bosch Service Фридриха сподвигла, собственно, работа в одном из подразделений компании Bosch до этого. Напомним, что сеть Bosch Service функционирует по принципу франшизы, когда независимые сервисные станции получают лицензию



менее 100 тыс. жителей). В них создается особый социальный уклад, а кроме того, Германия, как и вся «старая» Европа, — исторически страна ремесленников, которые формировали экономику как раз из малых и средних предприятий на протяжении веков. Так что и отношение к представителям этой сферы бизнеса там соответствующее, выработанное поколениями.

сервиса нет такого понятия, чтобы попытаться что-то нарушить, обойти или не выполнить: надо — значит, надо. Все делается сразу, с первого раза и поддерживается в рабочем состоянии всегда.

Второй момент. В немецком автосервисе нет приемки, мойки и, главное, склада запчастей, а работает сервис — внимание! — с 8:00 до 17:00 по будням и до 13:00 в субботу, воскресенье — выходной.

Тут придется вернуться к немецкому укладу жизни. Дело в том, что в Германии почти полностью отсутствует такое понятие, как экстренный ремонт, когда вдруг отвалились колеса или не завелся двигатель. Автовладельцы поддерживают даже старые машины в хорошем техническом состоянии. В этом им помогают мягкие климатиче-



Как устроен сервисный центр Bosch в Германии

с рядом обязательств в обмен на маркетинговую поддержку, необходимое оборудование, обучение персонала и возможность работать под известным мировым именем. В этом плане немецкое СТО ничем не отличается от станции Bosch в России.

Расположена станция г-на Лукатша в небольшом городке Айнбек, что в 200 км от Ганновера. Старинный «пряничный» немецкий город с населением не более 40 тыс. человек известен многим своими пивоварнями и, в частности, пивом Einbecker, которое здесь варят с XIV века. И вот с этого момента начинаются разительные отличия в организации бизнеса в Германии и в России.

Конечно, речь не о пиве. Дело в том, что Германия — страна провинциальная, в том смысле, что основная часть населения живет вот в таких маленьких городках (по статистике, 70% населения страны проживает в городах, где

Первым делом хочется сказать об организации. Открытие автосервиса, само собой, подразумевает выполнение ряда обязательных требований и контроль со стороны государственных органов. Требования эти выполняются сразу в полном объеме по конкретному списку: если сказано, условно говоря, что в сервисе в каждом углу нужен огнетушитель определенной модели, значит, можно не сомневаться, что в каждом углу он будет именно этой модели, никогда оттуда не исчезнет и будет вовремя заменен на новый. Проверяющие госорганы по факту просто констатируют выполнение всех правил, выдавая нужные разрешения, — у них нет задачи любой ценой найти нарушения, чтобы оштрафовать или, не дай бог, намекнуть на взятку. Все галочки в списке требований сошлись — есть лицензия, не все — нет лицензии. Все просто. Соответственно, у владельца немецкого



ские условия, отличное состояние дорожной инфраструктуры, качественные комплектующие и глобальная автомобилизация, когда во многих семьях по несколько автомобилей (по количеству авто на тысячу жителей Германия вдвое превосходит Россию). Таким об-

разом, почти все заезды на сервис осуществляются по телефонной записи за несколько дней и, как правило, с пониманием масштаба проблемы. Распределением записи по рабочему графику занимается сам хозяин или его помощник, поэтому приемка просто не нужна.

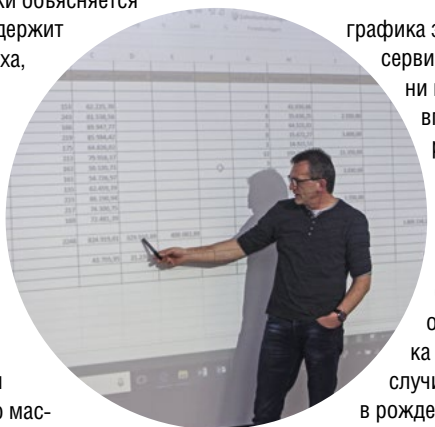


Учитывая уровень жизни, лояльность клиентов зарабатывается в Германии не стоимостью, а компетенцией и доверием. Главное — не предложить самую низкую цену, а грамотно объяснить, почему ты просишь больше, чем конкурент. Объяснил, не обманул и не подвел — и с большой долей вероятности клиент останется с тобой навсегда вне зависимости от ценовой политики

Расписание работы СТО — общепринятое в Германии, так что под него подстраиваются все. Даже если машина неожиданно сломалась в выходной, автовладелец просто берет другой автомобиль в семье или в крайнем случае прокатный.

Еще одна особенность, как уже было сказано, — поголовное занятие бизнесом. Отсутствие собственной мойки объясняется тем, что ее содержит сосед Фридриха, к которому он и гоняет приехавшие на сервис машины. А сосед через дорогу организовал маленький бизнес по утилизации отработанного масла, которое он забирает с сервисов Bosch. У четвертого соседа маленькая клининговая контора, которая занимается уборкой сервиса Bosch. Какая выгода от этого владельцу сервиса? Прямая! Все эти партнеры имеют автомобили и, естественно, обслуживаются у г-на Лукатша. Происходит безостановочный оборот денег и прибыли, где все зарабатывают с помощью друг друга.

Отсюда вытекает еще одна особенность: 90% клиентов сервиса в Германии — это постоянные клиенты. А учитывая масштаб городков, большая часть из них — это соседи, соседи соседей, друзья соседей, друзья друзей, партнеры по бизнесу, партнеры партнеров и т. д. Первый момент такой ситуации — полная предсказуемость



графика загрузки сервиса чуть ни на полгода вперед. История ремонта и состояние почти всех машин известно. Отступление от графика может случиться только в рождественские каникулы зимой и в период отпусков летом.

Второй момент — здесь никого нельзя обмануть, «нагреть» или серьезно «накосячить». Произойдет мгновенная потеря репутации, что по сарафанному радио дойдет до всей округи и обернется потерей клиентов и прибыли. Третий момент — немецкому сервису вообще не нужна реклама, поскольку раскрутка происходит по тому же сарафанному радио. У г-на Лукатша размещено одно объявление в местной газете и функционирует сайт-визитка, да и то по требованию компании Bosch.

Что же касается склада запчастей, то, как и в России, распродажей компонентов занимаются дистрибьюторы, каждый из которых имеет логистический

центр, который организует доставку. Учитывая компактность Европы, широчайшую транспортную сеть, равномерное распределение сервисных станций по карте, заведомо известную загрузку каждой СТО и то, что большая часть производителей компонентов в Европе же и находится, не составляет никаких проблем грамотно организовать логистику. Грузовик с запчастями успевает проехать мимо станции Bosch четыре (!) раза за день. Смысла держать собственный склад просто нет: нужные запчасти подвозят каждые 2,5 часа каждый рабочий день! Причем, чтобы не ошибиться с выбором нужной запчасти, заказать можно сразу несколько вариантов, а оплатить только то, что подошло. Остальное тот же самый грузовик через 2,5 часа заберет обратно.

Еще один непривычный факт: в Германии почти нет некачественных запчастей неизвестных брендов, а если они и будут фигурировать в ассортименте, их просто никто не выберет для установки, даже если они окажутся в два раза дешевле. Рисковать клиентом и репутацией никто не будет. Причем сами автовладельцы, как правило, вообще не разбираются в брендах запчастей. Подбор компонентов полностью делегируется сервису и строится на доверии. Если мастер советует именно этот бренд, спорить и просить поставить запчасть

подешевле никто не будет. Причем в Германии нет откатной системы, когда сервис или конкретный мастер получает «благодарность» от продажи продукции конкретного бренда. Предложенная клиенту запчасть — это реально профессиональный совет и выбор механика.

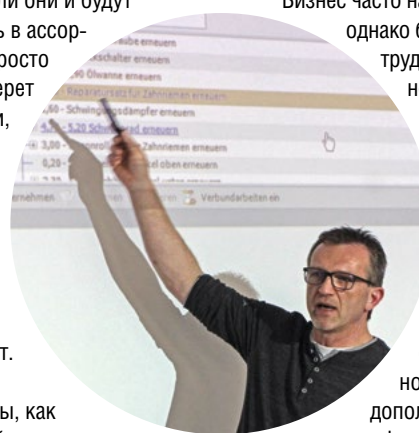
Прибыль с запчастей СТО получает в основном за счет скидок от дистрибьютора по накопительной системе. Поэтому каждая станция стремится к долгосрочному сотрудничеству с одним поставщиком на индивидуальных условиях. Отличие станции Bosch Service только в том, что необходимо выполнять небольшой план по запчастям Bosch.

Интересные особенности имеет и кадровая политика. Костяк работников немецкого сервиса — это, как правило, семья. Муж — хозяин и администратор, жена — бухгалтер, дети — мастера-помощники.

Бизнес часто наследственный, однако без наемных сотрудников все равно не обходится.

Чтобы стать механиком, нужно не просто закончить местный профильный колледж (3,5 года), но и получить дополнительную квалификацию. Если ее нет, все, что разрешат делать, — это, условно говоря, подавать ветошь мастеру.

Дополнительное обучение делится на четыре части (уровня), с получением каждого из которых



механик получает доступ к новым работам и более высокому доходу. Все обучение, разумеется, платное: все четыре этапа (не считая колледжа) суммарно делятся девять месяцев и стоят около 8000 евро, что для молодого специалиста немало, так что проходят обучение поэтапно. Причем дополнительным образованием занимаются не учебные заведения, а автосервисные гильдии — своеобразные профильные профсоюзы, которые поддерживают отрасль и имеют в Германии большое влияние.

Удивительно, но у механиков на сервисе фиксированный оклад, который как раз и зависит от квалификации, плюс небольшие премии от общей прибыли по желанию хозяина. Эффективность сотрудников считается как отношение времени реального ремонта к общему времени, проведенному механиком на работе. Эффективность 80% и более считается хорошей. Показатель ниже 70% — повод для разговора с начальством. Само собой, немецкая педантичность и ответственность противостоят понятию «текучка кадров»,



так что проблемы с персоналом случаются нечасто.

Каков итог?

За год сервису Фридриха Лукатша удается отремонтировать свыше 2000 автомобилей. Финансовый оборот — 825 000 евро, из которых на работы приходится 330 000 евро. Чистая прибыль после уплаты всех налогов и вычета затрат — 60 000 евро в год. Такие доходы позволяют хозяину сервиса иметь в семье пять автомобилей и три мотоцикла, даже не думая о расширении бизнеса. «Зачем мне лишняя головная боль? Мне всего

хватает», — уверенно заявляет г-н Лукатш.

Но ахать и спрашивать, почему у нас не так, не стоит. Можно с уверенностью сказать, что, применив СТО такой немецкий подход в России, его бы ждал крах. Потому что вся жизнь и ментальность в Германии другая. В нашем понимании у г-на Лукатша местечковый сервис в маленьком городке, а клиенты — знакомые и соседи. Просто машин в этой «деревушке» у каждого по две-три, уровень доходов позволяет не экономить на ремонте, а ментальность не даст обманывать и наживаться, заряжая

Побочный бизнес Фридриха Лукатша — подбор и перепродажа автомобилей клиентам. Когда приходит время, к нему обращаются как к отделу trade-in — отдают свою машину и просят купить новую. Приобретаются автомобили в соседних странах Евросоюза, где они дешевле, а разница прибавляется к прибыли сервиса. В среднем удается перепродать от 40 до 60 автомобилей в год

цены в три конца. Конечно же, в Берлине или Мюнхене есть большие СТО, и принципы их работы будут отличаться. Но суть в том, что страна в основном живет так, как Фридрих, — в маленьких городках с небольшим бизнесом, каждый из которых завязан друг на друга. И так длится столетиями...



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании Ferdinand Bilstein GmbH + Co. за помощь в подготовке материала.

ПОСТОЯНСТВО ПРЕВОСХОДНЫХ СТАНДАРТОВ КАЧЕСТВА

DEQST®
QUALITATIVE ERSATZTEILE*

8 800 600-57-37
WWW.DEQST.RU

* перевод с немецкого
качественные автомобильные
запчасти



DEQST заботится о Вашем здоровье и «здоровье» автомобиля, поэтому в портфеле бренда представлен большой ассортимент фильтров для широкого модельного ряда автомобилей. В портфеле представлены топливные, масляные, воздушные и салонные фильтры. Основная цель продукции DEQST- обеспечение потребителя деталями высокого качества по доступной цене

SEEPARTS

Компания «Си Партс Технолоджи» —
официальный дистрибьютор
бренда DEQST в России

Некомпетентность сотрудников автосервиса

Технический директор CTR об одной из главных причин гарантийных ремонтов



Илья Огородников

При выборе неоригинальных компонентов уважаемых и известных брендов бывает так, что через некоторое время та же неисправность появляется вновь, заставляя клиентов снова обращаться в автосервис. Механики в таком случае частенько грешат на некачественные или поддельные запчасти. Но что делать, если деталь оказалась подлинной? Разобраться в вопросе помог технический директор российского представительства компании CTR, одного из мировых лидеров в производстве компонентов рулевого управления и подвески, Павел Никитин.

Корреспондентам журнала «Движок» удалось неоднократно побывать на иностранных заводах мировых концернов, занимающихся поставками автокомпонентов как на конвейер автопроизводителей, так и в сегмент aftermarket. Когда видишь своими глазами уровень автоматизации производства, где человек на большинстве операций выполняет лишь роль оператора промышленных роботов, и количество проверок качества, на отдельных этапах охватывающее 100% продукции, не возникает никаких



сомнений в том, что процент брака стремится к нулю.

«Если быть точнее, то при выпуске компонентов CTR на 8 млн

произведенных единиц отбраковывается 560 деталей. То есть наш уровень менее 0,0001%. Фактически погрешность», — не без

гордости сообщает Павел Никитин.

Почему же тогда гарантийные случаи все-таки встречаются? Каким надо быть «счастливчиком», чтобы попасть в этот процент?

Не все так просто. При постгарантийном ремонте важно качество не только купленных запчастей, но и их замены и установки. Как выясняется, с этим в нашей стране есть серьезные проблемы.

«Бывает, что проблемы начинаются уже с процесса выбора запчасти. Одна из распространенных ошибок — неверная идентификация необходимой детали», — продолжает специалист CTR.

Как же можно неверно идентифицировать деталь, если сегодня все они подбираются, во-первых, по VIN-номерам автомобилей, во-вторых, по каталожным номерам производителей?

Оказывается, можно. Дело в том, что автомобили довольно регулярно обновляются — рестайлинг, фейслифтинг, смена модельного года приносят не только обновление фар и новые опции, но очень часто и технические изменения, на первый взгляд незаметные. Например, для улучшения отдельных характеристик производитель меняет на несколь-



ко миллиметров толщину корпуса детали или диаметр посадочного гнезда, шаг резьбы и прочие характеристики. Внешне новую запчасть от старой не отличишь — в чем и ошибаются сервисмены. А вот при установке и дальнейшей эксплуатации выясняется, что она совсем не подходит и приводит к новым поломкам. Так, на некоторых моделях Toyota и Hyundai, применяются внешне идентичные, но разные по характеристикам шаровые опоры, перепутав которые невозможно правильно выставить развал-схождение.

«Второй регулярно встречающейся ошибкой является пренебрежение инструкцией по установке. Тут первопричинными могут быть два фактора — некомпетентность механика и его лень», — констатирует технический директор CTR.

Некомпетентность, как правило, заключается в том, что, зная, как в целом ремонтируется и заменяется та или иная деталь, механик упускает из виду особенности ее специфической установки на той или иной модели. Например, на одних автомобилях детали подвески должны быть установлены под нагрузкой, чтобы изначально занять рабочее положение, а механики меняют их на вывешенной машине. В результате при опускании авто на землю замененная деталь занимает неправильное положение и снова выходит из строя.

Ну а лень порой проявляется в злом нарушении даже заводского регламента по замене, когда сервисмен в курсе, как правильно производить ремонт, но пренебрегает этим ради экономии времени. Типичный пример — замена задних подушек пневмоподвески на некоторых моделях Mercedes-Benz. По регламенту они меняются

почти с полным разбором задней подвески и снятием карданного вала, а по факту их научились менять, без полной разборки, разъединив детали. В результате чего резина подушек подворачивается и со временем перетирается, выводя механизм из строя.

Умельцы и экспериментаторы — отдельная категория «технических специалистов», пополняющих статистику рекламаций. По словам Павла Никитина, до сих пор не перевелись «мастера», готовые, например, продлить жизнь

современным шаровым опорам... шприцеванием. Непригодные конструкции для подобных процедур детали просверливают, силой загоняют в отверстие какую-нибудь смазку, нарезают резьбу и заворачивают дырку болтом.

«Надо ли говорить, что вместе со смазкой в шаровую попадает абразив от сверления, что внутри современных шаровых опор, работающих за счет скольжения разных материалов, просто нет пространства для смазки — зазор трущихся

поверхностей 0,2 мм, что внутри шаровой нет каналов для распределения смазки по всей рабочей поверхности?» — в недоумении продолжает специалист CTR.

Каков итог?

Поскольку подобные происшествия все-таки время от времени имеют место быть, производитель автокомпонентов, дорожа репутацией, как правило, всегда решает проблему за свой счет, меняя вновь вышедшую из строя деталь по гарантии и уже потом выясняя причины ее выхода из строя. Представители компании CTR не скрывают, что всевозможных случаев некорректной работы сервисменов у них набралась уже целая коллекция. Именно поэтому технические семинары — одно из главных направлений деятельности компании в России.

«Увы, распад СССР привел и к уничтожению системы профильного среднеспециального образования. Если раньше механик, выходя из учебного заведения, фактически обладал базовым инженерно-конструкторским образованием, имел широчайший спектр специальных знаний, начиная с сопромата, то сегодня большая часть слесарей — самоучки, получающие опыт прямо в процессе ремонта на автомобилях реальных клиентов. Благо сервисных станций, следящих за своей репутацией и уровнем сотрудников, становится все больше».



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность сети сервисных станций FIT Service за помощь в подготовке материала и организации встречи.





ЕвроАвто

захватывает
сервисный
рынок
Петербурга



12 апреля состоялось торжественное открытие нового филиала сети ЕвроАвто. Предприятие стало 18-м сервисным центром и 25-м пунктом продажи запасных частей компании в Санкт-Петербурге.

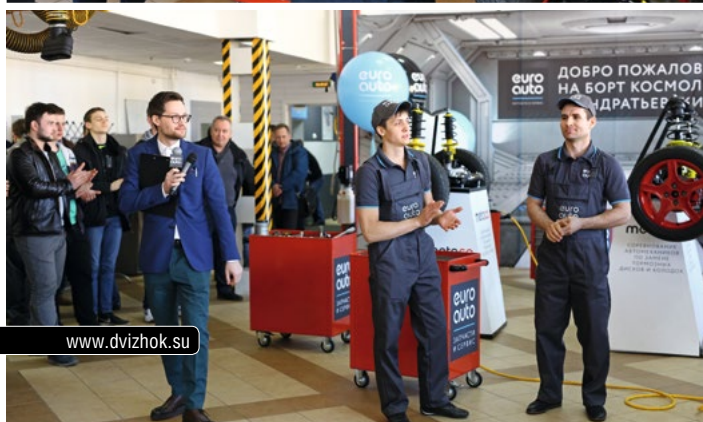
Сервис, работающий на основании франчайзингового договора, расположен в отдельном здании чуть севернее центра Петербурга, на Кондратьевском проспекте. Он представляет собой магазин запасных частей с просторной приемной и крупную станцию технического обслуживания на 14 постов: 13 подъемников и 1 стенд схода-развала.

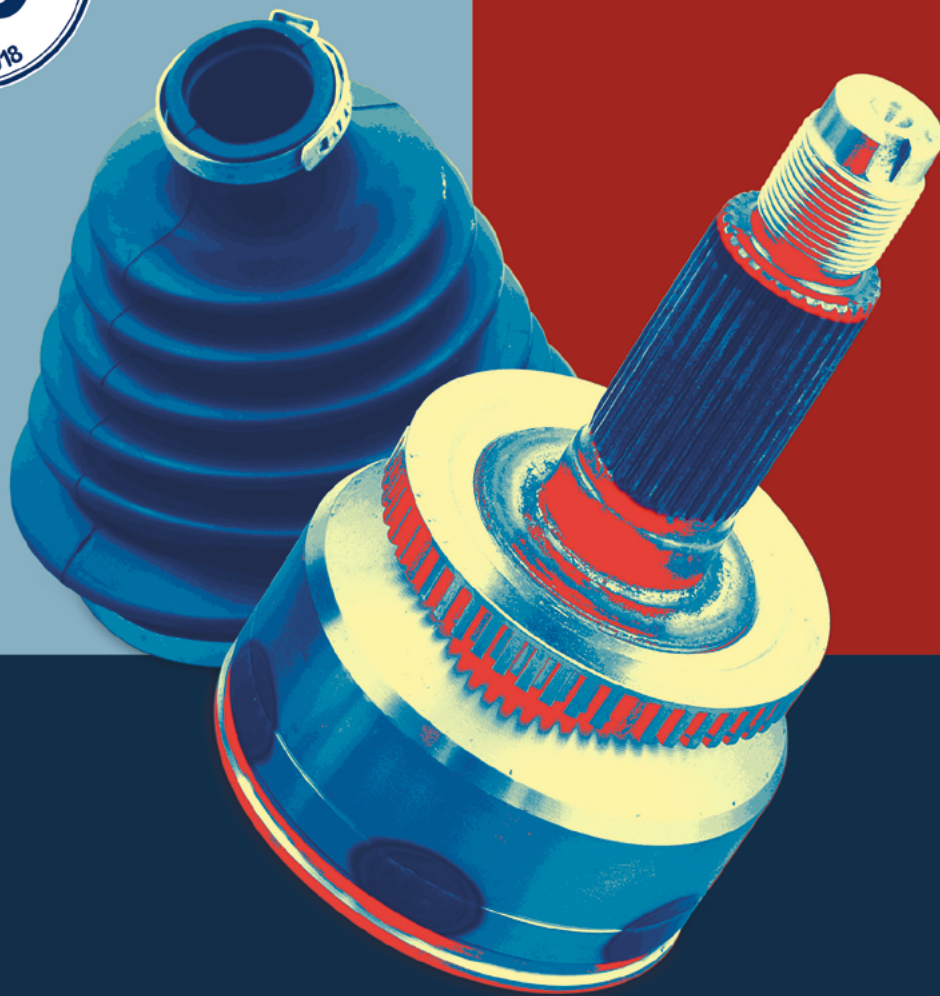
Сервисный центр выполняет полный набор услуг: диагностику и ремонт всех систем автомобиля, слесарный ремонт, плановое техническое обслуживание, а также автомойку и шиномонтаж.

Напомним, что компания ЕвроАвто является одной из крупнейших сервисных сетей Северо-Западного региона России, включающей также магазины запчастей и авторазборки. Общее количество сотрудников компании — более 3300 человек, а склад запасных частей превышает 3 млн наименований.

В рамках открытия нового сервисного центра состоялся и финал конкурса механиков сети ЕвроАвто, по условиям которого участникам было необходимо на время в полном соответствии с регламентом заменить тормозной диск и колодки на одном колесе передней оси автомобиля Chevrolet Lacetti, в роли которого выступал полномасштабный макет.

В соревновании приняли участие победители отборочных туров с четырех сервисных станций ЕвроАвто. В результате бронзовая награда досталась Павлу Сергунину, представлявшему станцию ЕвроАвто на Левашовском проспекте. Второе место у Дмитрия Ильина, автомеханика СТО во 2-м Верхнем переулке, а победителем стал Ярослав Тихутин со станции в переулке Декабристов ■





YES WE HAVE

*Более 800 наименований ШРУСов • 93% покрытие автомобильного парка •
ШРУСы для азиатских, американских и европейских автомобилей*

www.japanpartsgroup.com



30.000 артикулов • 140 товарных линеек

JAPANPARTS GROUP

Japanparts *ashika* *JapKo*

АвтоВАЗ запустил серийное производство

седана Lada Vesta Cross



С конвейера завода «Lada Ижевск» сошли первые экземпляры «внедорожной» версии седана Lada Vesta под названием Vesta Cross.

Новая Lada Vesta Cross, напомним, создавалась по тому же принципу, что и «внедорожный» универсал Vesta SW Cross. Стандартный седан получил увеличенный до 203 мм клиренс, колеса увеличенного диаметра и защитный пластиковый обвес по кругу. Причем элементы последнего взаимозаменяемы на новом седане и универсале.

Кроме того, Vesta Cross получила особые настройки шасси, за счет которых, как заявляет АвтоВАЗ, автомобиль сочетает «высокую проходимость и азартную управляемость».

В процессе подготовки к серийному производству новая Vesta Cross прошла серию дорожных и стендовых испытаний, в рамках которых 16 седанов «пробежали» по асфальту, грунтовкам и булыжным мостовым в общей сложности 700 тыс. км.

Lada Vesta Cross выпускается в Ижевске по полному производственному циклу: со штамповкой кузовных панелей, литьем пластиковых деталей, сваркой и окраской кузова ■

Kia готовит бюджетный кроссовер для нашего рынка

Компания Kia выпустит на российский рынок новый компактный кроссовер, который будет представлен в бюджетном ценовом сегменте.

Об этом сообщил президент Kia Motors Rus Чжон Вон Чжон в интервью премии «Автомобиль года в России».

«Сейчас Kia делает качественный рывок в отношении моделей B-SUV. Мы представили модель Stonic, но она ориентирована на западноевропейский рынок, имеет более сложную технологическую начинку, а значит, дороже. И вряд ли это соответствует ожиданиям российских клиентов», — заявил г-н Чжон.

«Теперь в планах Kia появление „глобальной“ модели в сегменте B-SUV — она и придет в свое время в Россию. Сейчас я, разумеется, не могу раскрывать подробностей», — отметил глава российского подразделения корейской компании.

Он сообщил, однако, что новый кроссовер станет «одним из лучших предложений в своем сегменте», поскольку в нем «будут учтены особенности российского рынка, а также предпочтения автомобилистов России» ■



Обновленный Subaru Outback доехал до России

В российском представительстве компании Subaru объявили об официальном старте продаж на нашем рынке универсала повышенной проходимости Outback 2018 модельного года.

В обновленном Subaru Outback, как уже сообщал «Движок», изменены тормозные характеристики, настройки рулевого управления и амортизаторов, улучшена шумоизоляция. Кроме того, обновлено внутреннее убранство салона автомобиля.

Рекомендованная стартовая цена Subaru Outback 2018 модельного года с двигателем 2,5 литра (175 л. с.) по сравнению с моделью 2017 м. г. не изменилась и составляет 2 399 000 рублей.

Также осталась неизменной цена модификации с двигателем 3,6 литра (360 л. с.) — 3 299 900 рублей. Все модификации оснащены бесступенчатой трансмиссией Lineartronic.

Впервые на российской версии Outback установлен комплекс систем безопасности EyeSight. Стоимость таких автомобилей начинается от 2 739 900 рублей ■



Новая Mazda6 может доехать до России в 2018 году

редактор рубрики
Роман Зубко

Журнал «Движок» узнал о российских перспективах обновленной версии седана Mazda6.

Продажи обновленного седана Mazda6 в России могут начаться в течение нынешнего года, сообщили нашему корреспонденту в российском представительстве японской компании.

«По обновленной „шестерке“ мы ждем новостей и надеемся, что автомобиль станет доступен в РФ в нынешнем году», — рассказала «Движку» PR-директор Mazda Motor Rus Мария Магуайр, отметив, что точная дата начала российских продаж обновленной Mazda6 пока не определена.

Европейская версия рестайлинговой «шестерки» была представлена, напомним, в марте нынешнего года на автосалоне в Женеве. Автомобиль получил подретушированную внешность в стилистике кроссовера CX-5 нового поколения, а также модернизированные двигатели и ходовую часть. Гамму моторов для обновленной Mazda6 в Европе составляют бензиновый агрегат Skyactiv-G 2.0 (145 и 165 л. с.) и дизельный Skyactiv-D 2.2 (150 и 184 л. с.). Рестайлинговый универсал Mazda6 Wagon получил, помимо указанных двигателей, еще и новую версию бензинового агрегата Skyactiv-G 2.5 мощностью 194 л. с.

Японцы также модернизировали на европейской «шестерке» подвеску и систему рулевого управления. Как заявляет производитель, обновленные автомобили лучше ведут себя на неровной дороге, а их управляемость стала более нейтральной ■



Skoda оценила Kodiaq российской сборки

Компания Skoda объявила о начале продаж на российском рынке кроссовера Kodiaq нижегородского производства и опубликовала полный прайс-лист на автомобиль.

Стартовая цена Skoda Kodiaq российской сборки составляет, напомним, 1 339 000 рублей за автомобиль с бензиновым мотором 1.4 TSI, 125 л. с., 6-ступенчатой механической коробкой передач и передним приводом.

Переднеприводный Kodiaq с более мощным 150-сильным двигателем 1.4 TSI и роботизированной коробкой DSG-6 стоит на нашем рынке от 1 480 000 рублей.

Цены на полноприводные версии Skoda Kodiaq начинаются с отметки в 1 505 000 рублей — именно столько просят за кроссовер 1.4 TSI (150 л. с.) 4x4 с «механикой». Такой же автомобиль с коробкой DSG-6 обойдется покупателю в 1 545 000 рублей.

Более мощным версиям «российского» Kodiaq полный привод, а также «робот» DSG-7 положены «по умолчанию».

Бензиновый Kodiaq 2.0 TSI (180 л. с.) 4x4 стоит от 1 848 000 рублей, дизельный кроссовер с мотором 2.0 TDI (150 л. с.) 4x4 оценен в 1 783 000 рублей.

Российское производство Skoda Kodiaq стартовало на заводе в Нижнем Новгороде в феврале 2018 года. Автомобиль выпускается по технологии полного цикла (CKD) ■



Mercedes обновил E-Class

Компания Mercedes-Benz объявила о предстоящем выходе в свет модернизированной версии модели E-Class.

Седан и универсал Mercedes-Benz E-Class 2018 модельного года получили, в частности, новые электронные системы помощи водителю, позаимствованные от флагманского седана S-Class: Active Distance Assist DISTRONIC и Active Steering Assist.

Внутри модернизированный E-Class получил новые материалы и варианты отделки, а также рулевое колесо иного дизайна с клавишами управления круиз-контролем и системой DISTRONIC.

Для новых седана и универсала доступен опциональный пакет SportStyle,

в который входят спортивные элементы внешней и внутренней отделки, колесные диски особого дизайна, а также шильды с названием спецверсии на передних крыльях.

Изменения коснулись и гаммы двигателей для E-Class. В версии E 400 d 4MATIC модернизированные седан и универсал оснащаются отныне новой версией 3,0-литрового рядного 6-цилиндрового дизеля семейства OM 656 мощностью 340 л. с.

Увеличена также отдача базовой AMG-версии модели E-Class. На смену прежней модификации E 43 пришла более мощная Mercedes-AMG E 53 4MATIC+. Автомобили семейства E 53 оснащены рядным 6-цилиндровым бензиновым двигателем с двойным турбонаддувом мощностью 435 л. с. В паре с ним работает 48-вольтовый стартер-генератор EQ Boost, способный обеспечить дополнительную отдачу в 16 кВт и 250 Нм.

В Европе модернизированные седан и универсал Mercedes-Benz E-Class, а также Mercedes-AMG E 53 уже доступны для заказа, в салонах дилеров первые «живые» машины появятся в июне. Сроки начала российских продаж обновленного E-Class официально пока не уточняются ■





Встречаем новую Audi A8



Премьерный
тест немецкого
флагмана



Илья Огородников

Коллеги успели побывать на мировой премьере «восьмерки» еще в прошлом году, наперебой рассказывая о практически волшебных способностях «умной» пневмоподвески, россыпи экранов по салону, индивидуальных шезлонгах и могучем двигателе W12. У нас же в руках автомобиля уже в российских модификациях и попроще: с трехместным задним диваном и бензиновым V6 под капотом. Берегитесь, Mercedes-Benz и BMW?! Или...

Конечно, A8 — не та модель, которая будет локомотивом продаж, вытаскивая Audi из отрицательной зоны российского рынка. Однако именно флагман может стать лакмусовой бумажкой, определяющей восприятие потенциальных клиентов. Ведь именно в A8 сконцентрировано большинство новейших веяний

и инноваций марки, которые уже появились и на младших моделях, готовящихся к запуску, — A6 и A7. По достоинству оценят представительскую A8 — значит, успех менее дорогим, но столь же технологичным Audi, можно сказать, обеспечен.

А технологий в «восьмерке» — воз и маленькая тележка. Их краткое описание не влезло на 35 страниц формата A4 мелким шрифтом. Новейшие разработки коснулись буквально всего — от магниевых распорок и углеродных усилителей кузова для увеличения жесткости и облегчения конструкции до поддуливающей задней подвески, «органических» фонарей и искус-

ственного интеллекта, общающегося с водителем.

Но снаружи и даже внутри многого из этого не понять и даже не увидеть. Встречает Audi A8 новым фирменным стилем, который все больше превращает лимузин в распластавшийся по дороге длинный спорткар. Не потеряв ни капли солидности и массивности даже визуально, машина стала стремительнее и легче за счет огромной и очень широкой радиаторной решетки, из граней которой расходится остальной образ.

Передняя оптика, созданная компанией Hella, имеет аж 138 светодиодов и инновационную лазерную

установку в блоке дальнего света, на основе которой формируется адаптивный световой поток. Активируется система на скоростях выше 70 км/ч, обеспечивая беспрецедентную дальность освещения и при этом не ослепляя встречных водителей. Направление светового пучка зависит не только от поворота руля, но и от данных навигационной системы о маршруте.

Предыдущая A8 L мне очень нравилась. В первую очередь гармоничным и отточенным балансом ездовых и комфортных характеристик с легким акцентом на драйверских повадках. На такой с удовольствием можно было кататься пассажиром в будни и получать кайф за рулем в выходные. Но был нюанс! Та машина третьего поколения досталась на тест в «топе» — с могучим V8 под капотом и «президентским» двухместным люксом вместо заднего дивана.

Увы, пока для России заявлен единственный двигатель — турбированный бензиновый 3,0-литровый V6, а вместо опциональных кресел на тест-драйве





Весь второстепенный функционал теперь вшит в два сенсорных экрана. Дефлекторы обдува выезжают из недр панели при запуске мотора.



Голосовое управление вышло в Audi A8 на новый уровень. Навигационная система позволяет задавать адрес в свободном режиме, вроде «Поехали в ресторан такой-то». Причем если система не поймет, в ответ будут заданы уточняющие вопросы о местоположении, а не дежурная фраза «Повторите запрос». Само собой, навигационная система работает в режиме онлайн, анализируя трафик и маршрут через интернет

фортабельный функционал и так доступен, стоит лишь откинуть подлокотник. В нем — панель управления креслами и съемный сенсорный пульт-планшет, руководящий большинством параметров пассажирского отсека — от включения массажа и регулировки климата до изменения цвета контурной подсветки салона.

Перед глазами каждого пассажира — два больших сенсорных экрана-планшета, работающих, кстати, на «андроиде». Они тоже съемные и позволяют с головой окунуться в мультимедийные джунгли, начиная с серфинга по интернету на скоростном стандарте LTE (до 300 Мбит/с) и просмотра ТВ до вывода карты



навигации с текущим маршрутом. Само собой, предусмотрены все возможные разъемы и розетки для гаджетов, а также полная синхронизация со смартфоном.

Порадовал массаж, 18 камер которого наконец-то проминают спину с должным усилием. А вот сами кресла, как и раньше, обладают скорее выверенным кабинетным профилем, держащим в рабочем тоне: утонуть в их комфорте не получится. Не получится и вытянуть ноги, хотя места, конечно, с лихвой. Дело в переднем пассажире, наличие которого деактивирует функцию сдвигания

Удивительно, но в немецком представительском автомобиле есть место для критики. Задние подголовники регулируются вручную, пластик хлипких выдвигаемых подстаканников — что в твоём «Солярисе», ТВ-тюнер за три дня теста так и не нашел ни одного канала, зависнув на поиске. А на обратной стороне всех планшетов красуется надпись *Made in China*. Не то чтобы сильно бьет в глаза, но как-то не комильфо для Audi под десять миллионов





Пневмоподвеска у новой А8 — с интеллектуальным управлением. Разумеется, она умеет прижиматься с увеличением скорости и при выходе пассажиров, а еще — заранее готовиться к боковому удару, приподнимая соответствующий бок на 80 мм, и автоматически привставать на цыпочки при проезде возникающих препятствий. Правда, с учетом неожиданности наших колдобин в России последняя функция вряд ли будет работать корректно

переднего кресла, а до кучи лишает босса возможности воспользоваться откидной оттоманкой с подогревом ступней. Складная подставка взамен — для невысоких пассажиров, длинноногим она только мешает.

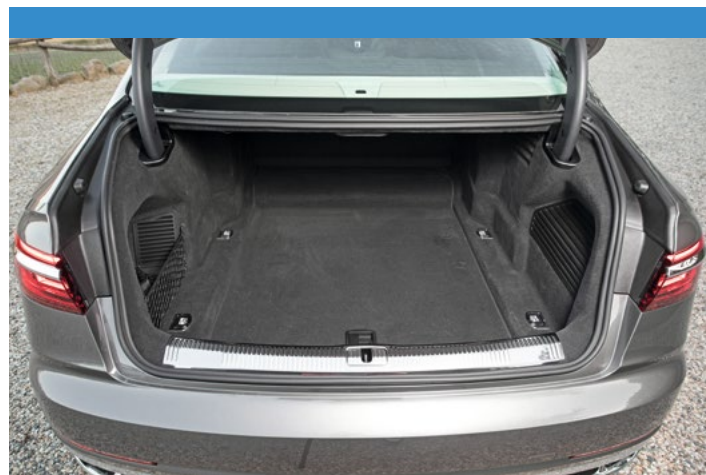


У Audi есть трехмерная проекция на основе камер кругового обзора. Кроме того, А8 умеет парковаться и заезжать в гараж вообще без участия водителя. Все хорошо, но удивить этим не получится: конкуренты внедрили подобные системы раньше

Пересадка за руль Audi А8 дарит два чувства — знакомое и незнакомое. Первое заключается в полуспортивной посадке: как и прежде, передняя часть лимузина построена по принципу копиты с огромным тоннелем между сиденьями. Водителю, у которого все оказывается под руками, так удобнее, но пространство такая архитектура визуально скрадывает.

А вот с частью функционала придется знакомиться по новой. В соответствии с веяниями моды почти вся передняя панель представляет собой сенсорный экран, что хорошо, разделенный на две части. Верхняя заведует мультимедиа, нижняя — прикладными и техническими функциями.

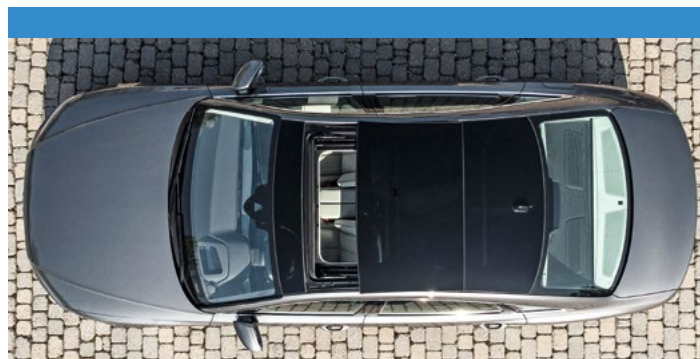
Выглядит все, конечно, очень круто! А уж когда при старте двигателя открываются деревянные панели, из-под которых выезжают дефлекторы обдува с сенсорным управлением, хочется ахнуть, заглушить машину и увидеть это действо еще раз. Но спустя минуту начинается ворчание консерваторов, привыкших к кнопкам и крутилкам. Самое интересное, что через час езды ты начинаешь с ними соглашаться.



Понятно, что в машине такое количество функций и опций, что кнопка для каждой из них превратит панель в клавиатуру, а реализация виртуального нажатия сенсора с вибрацией и звуком оказывается выше всяких похвал, но все-таки управление лишилось главного — интуитивности. Если раньше настроить мультиконтурное кресло можно было на ходу, кольцом на сиденье под левой рукой, а переключать разделы меню — шайбой MMI правой, лишь бросая мимолетный взгляд на экран, то сейчас в нужные виртуальные

кнопки приходится целиться, сильно отвлекаясь от вождения.

На ходу — полный комфорт и тишина, но с поправкой на европейские дороги. Встреченную мелочевку и трещины в асфальте А8 не замечает, отзываясь на самые крупные из них лишь безмолвными и приятными микропокачиваниями. Независимая подвеска имеет пневматические элементы с регулируемыми амортизаторами уже в «базе», как и систему подавления кренов. Осо-



ХАРАКТЕРИСТИКИ Audi A8 L 55 TFSI

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	5302x1945x1488
Снаряженная масса, кг	1920
Объем багажника, л	505
Клиренс, мм	100–165
Двигатель	
Тип	V6, турбобензиновый
Объем, куб. см	2995
Мощность, л. с. при об/мин	340/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	500/1370
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	250
Средний расход топлива, л	7,8

Как и раньше, Audi А8 будет предлагаться в двух вариантах длины кузова. Стандартный — 5172 мм, удлиненный L — 5302 мм (+37 мм каждый). Разница в стоимости немалая — 780 000 рублей. Однако спрос на короткие версии ограничен. Конкуренты, зная об этом, потихоньку отказываются от поставок таких исполнений. Да и сама компания Audi на презентационный тест короткобазных А8 не привезла



Стоимость
протестированного автомобиля

Audi A8 L 55 TFSI
9 875 600 ₽

бого внимания заслуживает задняя подруливающая подвеска, изменяющая угол поворота задних же колес на пять градусов. Объективно оценить сложно, но факт налицо: та проворность, с которой A8 L со своими габаритами ввинчивалась в итальянские серпантины, есть не у каждого гольф-хэтча.

Особенностью силового агрегата V6 мощностью 340 л. с. является наличие встроенного

мотор-генератора и дополнительного аккумулятора на 10 ампер-часов. Таким образом, A8 отныне является так называемым мягким гибридом, способным краткосрочно двигаться без ДВС в диапазоне скоростей от 60 до 150 км/ч. Конечно, заявленных показателей мы не увидели, однако по трассе на скорости хорошо за сто двадцать лимузин показал очень приятные значения расхода бензина — на уровне 8–9 литров, а средние показания не превысили 12 литров.



Что же касается возможностей мотора, то они как у «Роллс-Ройса», то есть достаточные. Конечно, разогнаться за 5,7 секунды до 100 км/ч способен не каждый хот-хэтч, но в формате лимузинного комфорта этих значений не ощущается. Да, A8 легко летит вперед, обходя большинство в дорожном потоке, но запас этой мощности не бесконечный. Ускорения со 120–130 км/ч не столь впечатляюще, особенно если к этому прибавить еле доносящийся, но не самый благородный звук работы двигателя на предельных оборотах. Благо «уходить в точку» со ста тридцати вряд ли будет каждодневной практикой потенциальных покупателей. Недостаток в том, что Audi пока не предлагает выбора.

Каков итог?

Новая A8 делит мир на две части. Глянуть вглубь, в констру-

цию, в технологии — так перед нами не машина, а передвижной робот XXII века, способный с королевским комфортом и скоростью доставить VIP-персону в любую указанную точку. Но в том-то и дело, что все эти сверхсовременные лидары, магнитоусилители, интеллектуальные датчики, гибридные инновации, лазерные фары и органические светодиоды — где-то там внутри, под кузовом. Владелец их не видит, да и не особенно понимает, что вот сейчас сработала очередная технология будущего.

А вот в том, что перед глазами, Audi революцию не совершила, лишь выставляя на топовый уровень то, что уже в тренде. В той или иной форме все достижения ингольштадтцев покупатели уже видели у конкурентов. Не лучшим образом выглядит и полное отсутствие выбора силовых установок, учитывая, что в Россию первым привезли, по сути, базовый двигатель. Популярные в этом классе «восьмерки» и отличные тяговитые дизели появятся, дай бог, к концу 2018 года.

В результате отличная машина выступает без маркетингового и ценового прикрытия против сильнейших конкурентов. Выстоять в такой борьбе Audi A8 будет непросто.



Оценить работу автопилота третьего уровня, увы, не удалось даже в Европе. Немцы будут внедрять его постепенно, с учетом законодательства каждой страны, да и то пока система способна работать с ограничениями — лишь в пробках и на магистралях. На сегодня в распоряжении водителя лишь активный «круиз», способный кратковременно подруливать в поворотах



ОЦЕНКИ

Audi A8 L 55 TFSI

ИНТЕРЬЕР		8,85	Технократическая роскошь дополняется модной нынче гаджетизацией и автоматизацией, увы, иногда в ущерб эргономике.
Обзор		9	
Эргономика		8	
Качество материалов		9	
Простор		9	
Передние сиденья		10	
Задние сиденья		9	
Багажник		8	Двигатель V6 — разумная достаточность, которая, возможно, не всем придется по вкусу за эти деньги. Зато технологичный мотор экономичен.
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		9	
Динамика		9	
Управляемость		9	
Тормоза		9	Лимузинный комфорт, который немного не дотянул до эталона.
Экономичность		9	
КОМФОРТ		9,33	
Акустический		10	
Ездовой		9	
Оснащенность опциями		9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА		9,1	





Илья Огородников

BMW X2

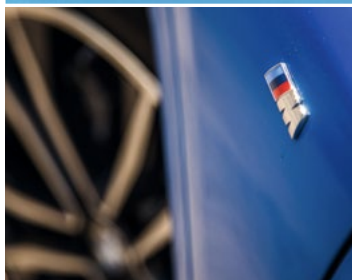
Подрастающее поколение

То, что Jaguar готовит субкомпактный кроссовер, было известно довольно давно. Причем параллельно поступала информация о другой разработке британцев — электрокроссовере i-Pace. Ходили слухи, что автомобили могут оказаться одной и той же моделью, только с разными типами силовых установок. Даже названия схожи. Причем E-Pace первой буквой имени намекал на свою электроприводность даже больше. Но обошлось. «И-Пэйс» по аналогии с младшей легковой моделью XE оказался своеобразным «кросс-беби-ягом», в то время как i-Pace все-таки больше похож на классический хэтчбек, явно направленный на борьбу с американской Tesla Model 3.

То, что пробел в модельном ряду BMW между X1 и X3 рано или поздно будет заполнен, всем казалось очевидным. Было понятно и то, что это определенно будет кроссовер, поскольку X, и то, что стилистически он должен



BMW X2 не кичится ни яркой внедорожностью, ни особой спортивностью. Выбрать внешний антураж можно на свой вкус: есть и псевдоджиперская livрея, и агрессивный M-стайлинг, как на тестовом экземпляре. А вот стильно расположенные на задних стойках эмблемы BMW положены всем «Икс вторым»



быть купеобразным и спортивным, поскольку имеет четную нумерацию 2. Предполагалось, что это будет третья «матрешка» из серии уменьшения X6 и X4, возможно, даже в трехдверном исполнении наподобие Evoque. Однако немцы, с одной стороны, оказались оригинальнее, представив совершенно не похожий на прогнозы образ. С другой, не совершили никакой революции, показав давно обкатанную концепцию. Понятно



Не секрет, что автопроизводители следят друг за другом, стараясь вывести на рынок конкурирующие модели раньше соперника. Так фокус внимания покупателей концентрируется на том, кто появился первым, а следовательно, и продажи из-за эффекта новизны могут оказаться заметно выше.

Этой весной произошел довольно редкий случай: компании Jaguar и BMW почти одновременно представили совершенно новые для себя модели, которые оказались на рынке в общем сегменте и одной ценовой категории. Грех не столкнуть их лбами! Так что оцениваем шансы на успех в России новейших кроссоверов X2 и E-Pace.

одно: баварцы решили заполнить модельный ряд максимальным количеством нишевых моделей. Кросс-купе, кросс-хэтчи, спортседаны и купе-универсалы — у BMW, кажется, теперь есть почти всё.

Внешне BMW X2 представляет собой крупный приподнятый хэтчбек гольф-класса, главной особенностью которого является полная аутентичность кузова. То есть это не обклеенная черным пластиком 1 Series с увеличенным клиренсом. X2 — это, скорее, укороченный X1 с заниженными стойками крыши (общего у моделей, кстати, и правда немало). Однако, как ни крути, аналогия прослеживается четко: концептуально X2 больше всего похож на Mercedes-Benz GLA.

Знаете, есть такие тяжеловесы или накаченные бойцы ростом чуть за метр шестьдесят — крепкие, мускулистые и поджарые, но маленькие. А теперь представьте,

Jaguar E-Pace



если их стильно одеть в дорогие брендованные вещи и аккуратно украсить модными аксессуарами. Вот, Jaguar E-Pace внешне именно такой!

Стилистически он проще и X2, и старшего «брата» F-Pace. Его кузов менее рельефен и имеет больше простых линий и черт, но при этом столь же гармоничен. Завершенная дизайнерская работа от кончика одного бампера до кончика другого. Причем при своих габаритах (длина 4395 мм) E-Pace — это именно кроссовер, статный, с очевидным клиренсом и защитным ковром по периметру кузова.

В плане интерьера E-Pace — идеологический наследник старшего F-Pace. Внутреннее убранство, можно сказать, это копия в масштабе. Качественные и приятные на ощупь материалы, дорогие опции, отличная эргономика. Одно но: как и старшему «брату», E-Pace не хватает премиального лоска и вау-эффекта. Здесь



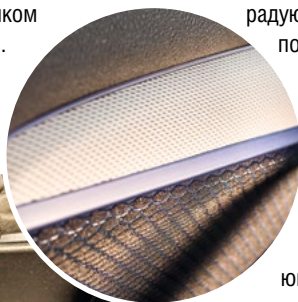


Обновленный аналоговый щиток приборов BMW, покрытый тонированным стеклом, имитирует дорогую опциональную ЖК-приборку



не найти разгула дизайнерской фантазии и кропотливой работы над мелочами. Все, что может украсить интерьер внедорожных «Ягуаров», — это выбор нарядного оттенка отделочной кожи.

Другое дело BMW, интерьер которого целиком состоит из нарядов. Только различных отделочных фактур в ма-



шине с десятком. Самое приятное, что все эти сочетания не смотрятся безвкусицей — наоборот, радуют глаз. Только посмотрите, как здорово выглядит

алюминиевая «чешуя» с ячейками ткани, подсвеченные неоновыми огнями. Почти ювелирная работа над внешностью динамиков опциональной Hi-End-акустики дает почувствовать разницу в подходах к созданию BMW и Jaguar.

С другой стороны, классическая архитектура BMW, не меняющаяся десятилетиями, все чаще отталкивает современных покупателей,



особенно если те выбирают базовые версии, не имеющие большой роскоши в отделке.

Так или иначе, BMW X2 с первых мгновений настраивает на уже привычный баварский «боевой» лад. Низкая посадка, великолепные цепкие кресла с множеством регулировок, которые очень удачно укутаны в уютную алькантару вместо надоевшей кожи, и хваткий пухленький руль. Все, к старту готов!

Е-Рассе другой. В него садишься, как во внедорожник, слегка





✓ У Jaguar экран вместо приборов — тоже опция: штатный выглядит обычно и краснеет при переводе машины в спорт-режим



закидывая ногу, несмотря на то что салон по-спортивному разделен надвое, как кокпит. Посадка соответствующая, высокая. Обзор благодаря этому получается обширнее. Кресла попроще в плане

регулировок, но тело держат хорошо.

BMW достался нам в бензиновой версии. А это значит, что под капотом 192 л. с., «робот» и только передний привод. Принципи-

ально нового поведения ждать было сложно:

BMW X1 на той же платформе и с той же агрегатной парой, только со всеми ведущими колесами год назад прекрасно выступил в нашем тесте даже на гоночном треке.

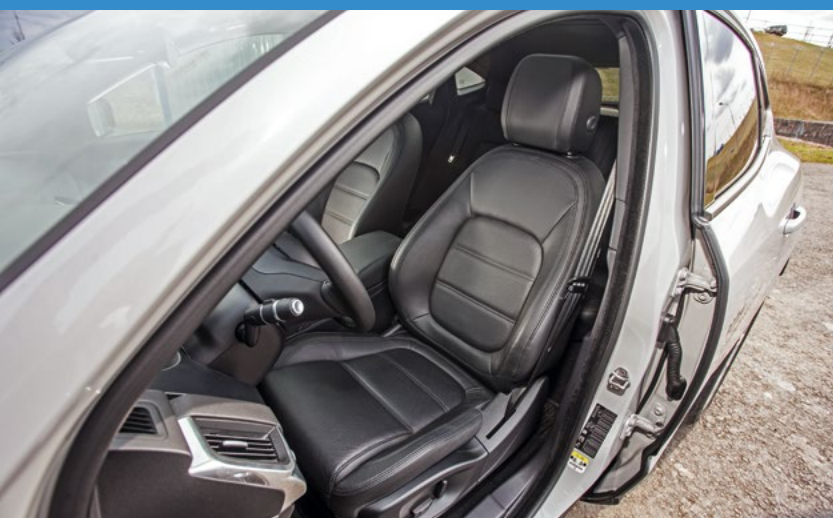
Учитывая, что центр тяжести на новом кроссовере еще ниже, чем на X1, в «гражданских» условиях X2 потрясающе послушен и непоколебим. На прямой он как

Оба автомобиля оснащены богатыми мультимедийными станциями с продвинутой акустикой. Функционал их схож, однако визуализация BMW побогаче, управлять шайбой iDrive сподручнее, а звук Harman/Kardon насыщеннее, чем ягуаровской системы Meridian. E-Pace отыгрывается более крупным дисплеем и массой мультимедийных разъемов



✓ Пространство на заднем ряду в обоих кроссоверах достаточно, но не впечатляющее. В BMW простор по ногам достигнут за счет вертикально поставленной спинки, а в Jaguar — за счет короткой сидухи

поезд «Сапсан» — летит стрелой вне зависимости от профиля дороги: упругая подвеска не очень тряская и безмолвная. Двигателя хватает в любом диапазоне скоростей, а общий бойкий характер, как и раньше, можно отрегулировать





Стоимость
протестированного автомобиля

BMW X2 sDrive 2.0
3 157 500 ₽

фирменной системой управления поведением. В виражах — мгновенные реакции и еле заметные крены, однако скоростной предел нужно контролировать, иначе X2 начинает соскальзывать наружу. Эх, а по привычке ждешь эффектного выпада кормы и корректирующего контрдвижения рулем! Переднеприводный BMW... Кто бы мог подумать?!

Е-Пасе в целом тоже не промах. Да, британский кроссовер не так отточен в реакциях, запаздывает при резких переставках и раскачивается в движении, но управлять им все равно интересно. Jaguar отлично идет по дуге и азартно ввинчивается в виражи. Просто нужно чуть сбавить накал страстей, вспомнив, что в руках пусть и небольшой,



но все-таки дизельный полноприводный внедорожник массой

за 1,8 тонны.

Это почти на 300 кг больше, чем у X2!

Неудивительно, что «британец» в крутых виражах не поспевает за «немцем», в прямом смысле слова отрываясь от земли.

Зато акустический тембр 2,0-литрового дизеля — почти как

BMW X2 пока поставляется в двух модификациях — 2,0-литровый бензиновый мотор (192 л.с.) с передним приводом и 2,0-литровый дизель (190 л.с.) с полным. Причем моноприводные исполнения оснащаются 7-ступенчатым «роботом», а версии 4x4 — 8-ступенчатым «автоматом». Базовые и заряженные версии должны приехать к нам чуть позже

у спортивного V8. Если заводится Е-Пасе трактором, то с уходом тахометра к красной зоне становится настоящим боевым заводилом,



ХАРАКТЕРИСТИКИ	BMW X2 sDrive 2.0	Jaguar E-Pace D180 AWD
Технические характеристики		
Длина x ширина x высота, мм	4360x1824x1526	4395x1984x1649
Снаряженная масса, кг	1460	1843
Объем багажника, л	470	577
Клиренс, мм	182	204
Двигатель		
Тип	R4, турбобензиновый	R4, турбодизельный
Объем, куб. см	1998	1999
Мощность, л.с. при об/мин	192/5000	180/4000
Крутящий момент, Нм при об/мин	280/1350	430/1750
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.	Автоматическая, 9-ст.
Привод	Передний	Полный
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, с	7,7	9,3
Максимальная скорость, км/ч	227	205
Средний расход топлива, л	5,9	5,6



Багажники в машинах, понятно, невелики, но достаточны: 470 литров у BMW и 484 у Jaguar. Однако «британец» — практичнее — у него под полом «докатка», а вот у BMW — только ремкомплект. Опциональная запаска съест все подполье вместе с частью объема багажника. Кармашки, крепления и крючки есть в обоих автомобилях, но трехсекционная спинка — только у X2



Jaguar E-Pace поставляется в Россию только с 9-ступенчатым «автоматом» и полным приводом. На выбор — бензиновый и дизельный 2,0-литровик в общей сложности в пяти вариантах форсировки: от 150 до 300 лошадиных сил

блага тяги под стать. Хотя прожигается акселератор туго, а многоступенчатый «автомат» не всегда успевает за темпом, тянет вперед Jaguar упорно и отменно.

Внедорожное соревнование можно сделать исключительно номинальное. С клиренсом 172 мм и передним приводом на BMW X2 можно разве что без опаски «скакать» по укатанному грунту и безбоязненно подъезжать к бордюрам. Полный привод и отсутствие М-пакета, конечно, заметно расширяют ареал обитания, но внедорожника из X2 не сделают.

Возможности E-Pace куда шире: 204 мм дорожного просвета,



подтянутые бамперы и целых две системы полного привода. Даже та, что попроще, благодаря грамотно настроенной автоматике умеет неплохо справляться с препятствиями средней руки.

Каков итог?

Несмотря на классовую и ценовую схожесть, кроссоверы получились разными. BMW X2 — очередная модель, призванная угодить молодым мажорам и тем, кому X1 кажется чересчур семейным, а X3 или X4 — дорогим. «Баварец» мастерски пускает пыль

в глаза, его интерьером можно хвастаться, а от управления получать кайф и заставлять визжать девчонок на заднем сиденье. Одно но: нишевое позиционирование делает конкурентами X2 его же собратьев. Ведь X1 едет не хуже, при этом он просторнее и дешевле, а классическое заднеприводное купе 4 Series за те же деньги куда эффектнее и азартнее.

Jaguar E-Pace проще, но честнее и универсальнее. Ему отчетливо не хватает премиального лоска в интерьере и модного агрессивного пафоса снаружи. Да и цена кажется завышенной, учитывая недостатки. Однако машина очень удачно балансирует между классами и возможностями. Хорошо рулится, при этом

Стоимость протестированного автомобиля
Jaguar E-Pace D180 AWD
3 470 400 ₽

Добротное звучание двигателя E-Pace в салоне — увы, недостаток шумоизоляции. На малом ходу отчетливо гогосят и шины. X2 звукоотражателем тоже не назвать, но в городском ритме он явно тише «Ягуара»

достаточно комфортна. Компактна, но вполне просторна. Эверест не покорит, но и в первой же луже не утонет. «Премиум-немцам» форы, может, и не даст, но точно не отстанет. Такой набор качеств на российском рынке определенно может пригодиться.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «РОЛЬФ Октябрьская», официальному дилеру Jaguar и компании «АВТОДОМ», официальному дилеру BMW в Санкт-Петербурге, за предоставленные автомобили.

ОЦЕНКИ		BMW X2 sDrive 2.0	
		Jaguar E-Pace D180 AWD	
ИНТЕРЬЕР		8,28	8,14
Обзор	7	8	В салоне BMW премиальная красота, качество и удобство. Подводит лишь небольшой багажник. «Ягуару» не хватает лоска и внимания к мелочам, но в целом E-Pace практичнее.
Эргономика	9	8	
Качество материалов	9	8	
Простор	8	8	
Передние сиденья	10	8	
Задние сиденья	8	8	
Багажник	7	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		8,75	8,2
Динамика	9	8	Бензиновый мотор BMW очень хорош, а управляемость ожидаемо на высоте, но недоступен полный привод. Дизельный Jaguar уступает в динамике и точности руления, но зато может смело съезжать с асфальта.
Управляемость	9	8	
Тормоза	9	9	
Экономичность	8	9	
Внедорожные способности	-	7	
КОМФОРТ		8,66	8
Акустический	8	7	Если не увлекаться дисками большого диаметра, оба автомобиля справляются с большинством наших ям, однако BMW тише и с большим списком опций.
Ездовой	8	8	
Оснащенность опциями	10	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА		8,56	8,11
		В целом: BMW — гламурнее и спортивнее, Jaguar — проще, но практичнее.	



«СтартВОЛЬТ» выпустил

стартеры для Skoda и Volkswagen

Компания «СтартВОЛЬТ» объявила о выпуске новых моделей стартеров для популярных в России автомобилей концерна Volkswagen Group.

Новые стартеры, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для таких машин, как Volkswagen Passat (96–), Skoda Superb (02–), Volkswagen Golf III (91–), Skoda Octavia (96–), Volkswagen Tiguan (08–) / Passat (05–) 6 MT, Volkswagen Polo Sedan (11–) / Golf V (03–) MT.

Розничные цены на новинки начинаются с отметки 3520 рублей.

На стартеры «СтартВОЛЬТ» распространяется гарантия два года с момента продажи. Детали полностью аутентичны оригинальным изделиям по выходным характеристикам и посадочным размерам.

Ранее, напомним, компания «СтартВОЛЬТ» объявила о запуске новой товарной группы — электромагнитных клапанов изменения (регулировки) фаз газораспределительного механизма ■



NE начал выпускать масляные насосы

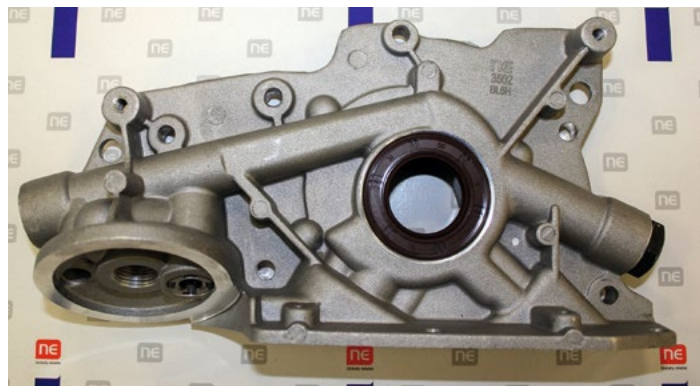
Компания NPR of Europe объявила о появлении в ассортименте запчастей марки NE новой товарной группы — масляных насосов.

Новое предложение, как сообщает пресс-служба компании-производителя, будет охватывать автомобили как европейских, так и азиатских марок.

В частности, ближайшие месяцы начнутся поставки масляного насоса для Volkswagen Amarok с оригинальным номером 03L 115 105B. В России этот насос появится на складах дистрибьюторов в середине лета.

Ознакомиться с ассортиментом масляных насосов NE можно на сайте npr-europe.com в разделе «Каталоги». Каталоги масляных насосов обозначаются аббревиатурой OPO. Последующая цифра указывает на порядковый номер обновления ассортимента.

В ассортимент торговой марки NE (NPR of Europe) входят поршневые кольца и вкладыши, поршневые комплекты, цилиндры, гильзы и втулки, упорные шайбы, подшипники распределительного вала, прокладки ГБЦ, комплекты прокладок, клапаны ■



Quartz расширил ассортимент фильтров

Производитель автозапчастей марки Quartz (компания «Аньму») объявил о расширении ассортимента топливных фильтров, а также масляных фильтров для АКП.

Как сообщает пресс-служба компании, в продажу поступили масляные фильтры АКП для автомобилей марок Audi, Seat, Volkswagen, Skoda, Honda, Chevrolet, Ford, Mazda, Chery, Nissan, Suzuki, Toyota, Mercedes-Benz.

Кроме того, стартовали продажи топливных фильтров для машин марок Hyundai, Kia, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Toyota, Honda, Lexus.

Все представленные фильтры, по данным производителя, полностью соответствуют требованиям, предъявляемым к оригинальным деталям. Изделия изготовлены из высококачественного материала и прошли сертификацию соответствия требованиям Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011.

Гарантия на фильтры составляет 24 месяца вне зависимости от пробега. Диапазон розничных цен на новые фильтры Quartz — от 300 до 1500 рублей ■



ВЕДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
АМОРТИЗАТОРОВ И СИСТЕМ ПОДВЕСКИ



Luzar представил новые компоненты термосистем

Компания Luzar объявила о выпуске ряда новых деталей для автомобильных систем терморегулирования.

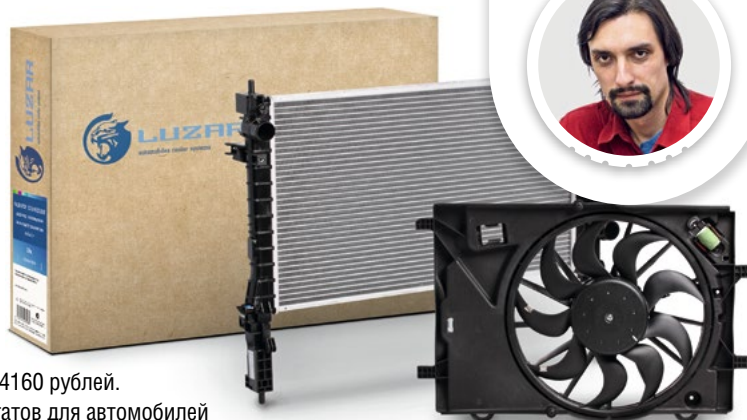
В частности, как сообщает пресс-служба компании, владельцам кроссоверов Opel Mokka (13-) с турбомотором 1.4T стал доступен радиатор кондиционера Luzar LRAC 2151. Розничная цена новинки составляет 6870 рублей. Модель подходит также для кроссоверов Chevrolet Tracker/Trax и Buick Encore с мотором 1.4T.

Помимо нового конденсера, Luzar выпустил для Opel Mokka 1.4T две модели радиаторов охлаждения — для модификаций с МКП и АКП. Розничная цена — от 8260 рублей.

К новому весенне-летнему сезону Luzar расширил также ассортимент вентиляторов охлаждения. Линейку дополнили две новые модели для автомобилей Chevrolet Aveo T300 (11-) / Opel Mokka (13-) и Kia cee'd (12-) / Hyundai Elantra (11-). Розничная цена — от 4160 рублей.

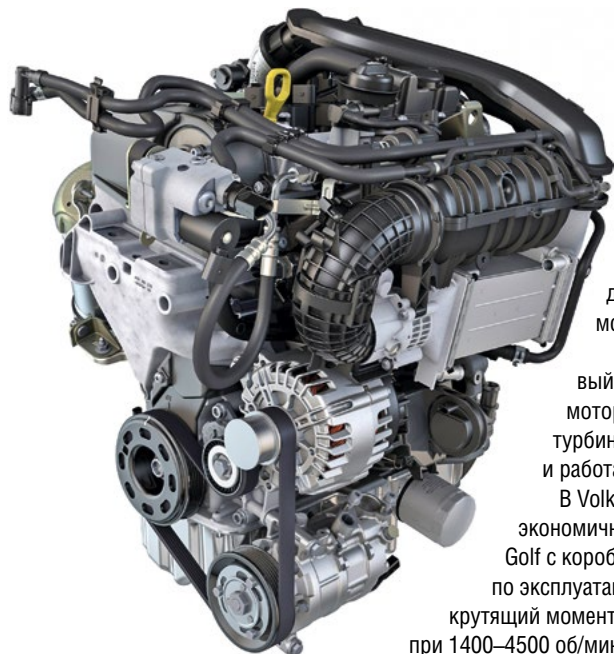
Кроме того, в Luzar объявили о выпуске новых моделей термостатов для автомобилей Honda, а также целого ряда европейских марок. Новые детали, как сообщает пресс-служба компании-производителя, предназначены для автомобилей таких марок, как Honda, Renault, Ford, VAG, Land Rover, Ford, PSA, Mercedes-Benz.

В частности, линейку дополнил термостат для автомобилей Mercedes C- и E-Class с двигателями с непосредственным впрыском топлива (CGI). Розничные цены на новые термостаты Luzar — от 1060 рублей ■



редактор рубрики
Роман Зубко

Volkswagen показал новые двигатели



Компания Volkswagen представила на Международном моторном симпозиуме в Вене три новых двигателя, которые в ближайшее время появятся на серийных моделях марки.

В частности, компания из Вольфсбурга показала систему так называемого «мягкого гибрида» (Mild Hybrid) на основе 48-вольтового стартер-генератора с ременным приводом. Система дебютирует в 2019 году на хэтчбеке Volkswagen Golf VIII и, по сути, даст старт масштабной программе электрификации модельного ряда немецкого бренда.

Второй мировой премьерой Volkswagen в Вене стал новый двигатель 1.5 TGI Evo. Работающий на природном газе мотор с непосредственным впрыском топлива оснащается турбиной нового поколения VTG с изменяемой геометрией и работает по циклу Миллера.

В Volkswagen утверждают, что новый двигатель станет экономичным (заявленный средний расход топлива на нынешнем Golf с коробкой DSG — 3,5 кг газа на 100 км пробега), недорогим по эксплуатационным расходам, а также тяговитым. Максимальный крутящий момент, развиваемый новым мотором, составляет 200 Нм при 1400–4500 об/мин; максимальная мощность — 136 л.с. Производство

двигателя 1.5 TGI Evo начнется уже в нынешнем году.

Наконец, третьей (по порядку, но не по значимости) премьерой Volkswagen на венском моторном симпозиуме стало новое семейство турбодизелей 2.0 TDI — EA288 Evo. Эти 4-цилиндровые двигатели будут «электрифицированы»: в паре с ними будет работать 12-вольтовый стартер-генератор с ременным приводом. Кроме того, в состав силовой установки войдет литийионная аккумуляторная батарея.

В новом семействе будут представлены двигатели мощностью от 136 до 204 л.с. Первоначально новые дизели появятся на автомобилях Audi с продольным расположением двигателя, затем их будут устанавливать на построенные на платформе MQB модели Volkswagen и других марок концерна ■

Green Filter выпустил новые фильтры

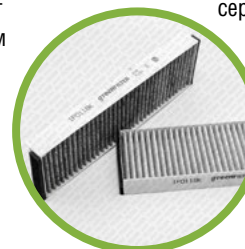
Компания Carberry GmbH объявила о расширении линейки автомобильных фильтров Green Filter немецкого производства.

Ассортимент, как сообщает пресс-служба компании, расширился за счет новых моделей салонных фильтров.

В обновленную линейку входят, в частности, антибактериальные фильтры, нейтрализующие, по данным производителя, до 99,9% бактерий, поступающих в салон.

При производстве салонных фильтров Green Filter используется исключительно качественная бумага на композитной основе с многоуровневой фильтрацией и добавлением угля RC4/8.

Вся продукция марки Green Filter сертифицирована по стандарту ISO/TS 16949:2002 и имеет соответствующие разрешения на использование в России, странах Таможенного союза, а также на территории Евросоюза ■



Trialli расширил

линейку муфт сцепления

Компания Trialli объявила о значительном расширении ассортимента товарной группы «Муфты сцепления».

Весной 2018 года, как сообщает пресс-служба компании, в продажу поступило более 30 наименований гидравлических муфт в сборе.

Новые детали предназначены для таких автомобилей, как Lada (Vesta), SsangYong (Actyon, Actyon Sport, Kyron, Rexton), Toyota (Auris, Avensis, Corolla, Yaris), Opel (Astra, Combo, Corsa, Meriva, Signum, Vectra, Zafira), SAAB, Suzuki (Swift, Grand Vitara), Alfa Romeo, Chevrolet (Aveo, Niva, Cruze, Captiva), Ford (Fiesta, Transit, Focus), Chery Fora, Kia Sportage, Hyundai ix35, Land Rover, Nissan Qashqai, Mercedes-Benz Sprinter.

Розничная цена новых муфт сцепления Trialli — от 1920 рублей.

Ранее, как уже сообщал «Движок», компания Trialli представила новые комплекты сцеплений и дисков сцепления для популярных иномарок ■



Blitz представил новые тормозные диски

Компания Carberry GmbH объявила о расширении ассортимента запчастей торговой марки за счет новой линейки тормозных дисков High Carbon.

Как сообщает пресс-служба компании, новые тормозные диски Blitz High Carbon предназначены для сверхмощных и тяжелых автомобилей, включая популярные в России внедорожники Toyota Land Cruiser 200, BMW X5 E70 и другие.

Диски новой серии, как заявляет производитель, обеспечивают эффективность и надежность тормозной системы при экстремально высоких нагрузках, при которых, в частности, температура нагрева тормозных дисков может достигать 400 °C.

От стандартных тормозных дисков новинки отличаются особым строением вентиляционных каналов, обеспечивающих охлаждение тормозного диска в процессе эксплуатации.

Уровень охлаждения дисков High Carbon, по данным производителя, в большинстве случаев превышает аналогичный показатель оригинальных изделий.

Тормозные диски High Carbon сертифицированы в соответствии с нормами и правилами действующего национального и международного законодательства и разрешены к использованию в странах Европейского союза и за его пределами ■



Bosch нашел способ сделать дизели значительно «чище»

В руководстве компании Bosch объявили о разработке новой технологии, способной радикально снизить объемы выбросов в атмосферу соединений азота дизельными двигателями.

С 2017 года в Европе действуют экологические нормы, согласно которым все новые автомобили с дизельными моторами должны выбрасывать в атмосферу не более 168 мг оксидов азота (NO_x) на километр пробега по стандарту RDE (Real Drive Emissions). С 2020 года правила ужесточаются: планку по объемам выбросов NO_x снизят до 120 мг/км.

Между тем в компании Bosch уверяют, что уже сегодня дизельные автомобили могут выбрасывать в среднем 13 мг NO_x на километр в смешанном цикле движения и не более 40 мг/км — в городском.

О завершении разработки новой технологии объявил генеральный директор Bosch Фолькмар Деннер, выступая на годовой пресс-конференции компании. Инженеры Bosch, как сообщает пресс-служба компании, совершили подобный технологический прорыв несколько месяцев назад.

Новая технология предусматривает использование уже существующих компонентов. В ее основе — модернизированная система впрыска топлива, особая конструкция турбонагнетателя, новая система управления воздушными потоками, а также «интеллектуальная» термосистема.

Других подробностей о новой разработке в Bosch пока не разглашают, зато отмечают, что двигатели, созданные по новой технологии, окажутся не дороже нынешних как в производстве, так и в эксплуатации.

«У дизеля есть будущее! Сегодня мы хотим раз и навсегда прекратить разговоры о скорой кончине двигателей на тяжелом топливе», — заявил Фолькмар Деннер ■



Запчасти DON станут доступны для легковых автомобилей

Компания TMD Friction объявила о предстоящем выводе бренда DON на рынок запчастей для легковых автомобилей.

Тормозные колодки и диски марки DON станут доступны в «легковом» сегменте в июле 2018 года, сообщает пресс-служба TMD Friction. В указанные сроки начнутся поставки деталей на рынки России, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и стран Закавказья.

В отличие от Textar, позиционируемого как премиальный бренд, специализирующийся на комплектах оригинального уровня качества, продукция DON ориентирована в первую очередь на автомобили старше пяти лет.

Ассортимент запчастей DON охватывает широкий спектр автомобилей от компактных городских хэтчбеков, таких как Smart или Fiat 500, до микроавтобусов класса Citroen Jumpy и Opel Combo.

В товарной номенклатуре марки — в общей сложности 600 наименований тормозных колодок, перечень тормозных дисков охватывает 85% европейского автопарка. Вся продукция DON в ближайшее время получит упаковку нового дизайна.

Ранее, напомним, компания TMD Friction объявила об официальном возвращении на российский рынок запчастей марки Nisshinbo ■



редактор рубрики
Роман Зубко



ВЫСШАЯ ЛИГА

ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНЫХ ФИЛЬТРОВ



Эволюция воздушных фильтров

Двигатель внутреннего сгорания любит чистоту и точность. И важным фактором обеспечения высокого ресурса и стабильности работы является чистый воздух для приготовления горючей смеси. Исторически первой машиной с фильтрующим элементом перед карбюратором считается Packard Twin Six 1915 года, но не спешите отдавать ему все лавры. История вопроса куда интереснее.

Тканевые, проволочные, с маслом и водой

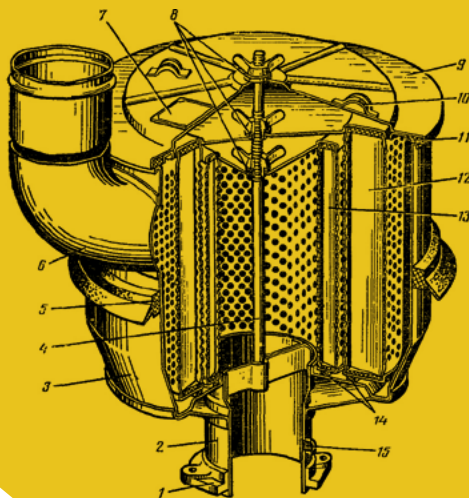


Борис Игнашин

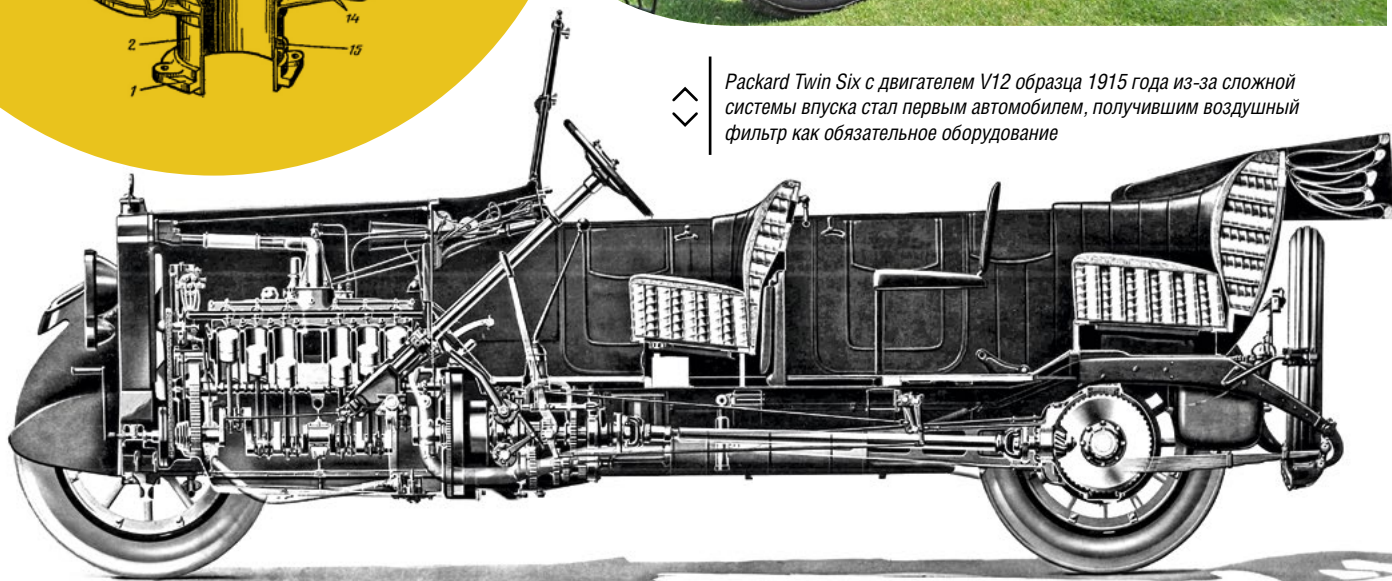
Пыль крайне нежелательный элемент для мотора. Попадание даже небольшого ее количества приводит к ускоренному износу цилиндра-поршневой группы, клапанов, загрязнению карбюратора и быстрому старению масла. В общем, пыль нужно исключить, и создатели даже первых моторов прекрасно это

понимали. Но почему до 1915 года не создавали машин с серийными фильтрами?

Собственно, история фильтра как отдельного элемента действительно начинается с 1915 года, когда он появился как обязательная деталь на передовом Packard Twin Six. Этот люксовый автомобиль с мотором V12 был оснащен передовой системой питания — карбюратором с падающим потоком и жиклерами и системой батарейного зажигания. Собственно, именно новый карбюратор и послужил причиной, по которой машине потребовался воздушный фильтр. На более ранних автомобилях воздушный фильтр был вовсе не обязательной частью конструкции.



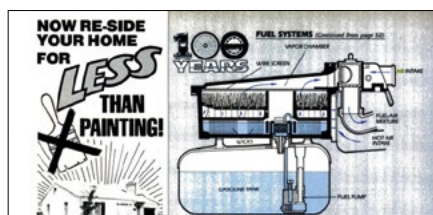
Packard Twin Six с двигателем V12 образца 1915 года из-за сложной системы впуска стал первым автомобилем, получившим воздушный фильтр как обязательное оборудование



При умеренном загрязнении воздуха неплохим фильтром выступал сам карбюратор. Тогда в моде были конструкции, весьма далекие от того, что мы видели на «Жигулях» и «Волгах». Очень распространенный и удачный карбюратор F. W. Lanchester с фитильным испарением обладал функцией фильтрации воздуха: пыль задерживалась в смоченных бензином фитилях и попадала в топливный бак, откуда регулярно вымывалась в процессе технического обслуживания. Схоже устроенные конструкции с поверхностью и фитильным испарением также обладали способностями к фильтрации воздуха,

жениях — моторы без сальников клапанов и с маслonaполненными фильтрами имели «мокрый» от масла выпуск.

При необходимости работы преимущественно в условиях высокого загрязнения, например в двигателях танков или тракторов, применяли опционные воздушные фильтры. Так, тракторы компании Caterpillar с 1910 года при необходимости могли оснащаться фильтром на заводе. Разнообразие



которых хватало для двигателей тех времен.

И только с появлением карбюраторов с поплавковой камерой постоянного или переменного сечения диффузора потребовалось применить отдельный воздушный фильтр, чтобы предотвратить загрязнение жиклеров смесительной системы. И даже в этом случае карбюратор зачастую очищал воздух. Тяжелые фракции связывались с топливом и на конструкциях с восходящим потоком удерживались от попадания во впускной трубопровод, а потом стекали в воздушный фильтр или задерживались в масляных отло-

Двигатель Packard Twin Six

конструкций начала века достаточно велико, но можно выделить несколько основных типов. Во-первых, фильтрация через ткань, проволоку или бечевку с масляной пропиткой. Как видите, предки современных «нулевиков» имеют солидный возраст. Сменные бумажные фильтры «мокрого» и «сухого» типа тоже появились очень давно. Фильтрация воздуха между стальными пластинами и сеткой, смоченными маслом, метод более грубый, но для больших моторов



при слабом загрязнении воздуха достаточно действенный. И наконец, инерционная фильтрация в «сухом» и «мокроем» вариантах, с водой и маслом.

Большинство конструкций имели в своем составе сразу несколько технологий, так, инерционная фильтрация центробежного типа сочеталась с фильтрацией сменным бумажным элементом, смоченным в масле, как на уже упомянутом Packard. В 1922 году на машинах Rickenbacker впервые применили «сухой» воздушный фильтр с одноразовой бумажной вставкой. Впрочем, одноразовость была довольно условная: каждые 500 миль фильтр рекомендовалось чистить, а ресурс до замены составлял около трех тысяч миль.

Не удивляйтесь, что одноразовые фильтры применяли на таких дорогих машинах. Более дешевые, например Ford Model T, который выпускался до 1927 года, фильтров не имели вообще — они даже не были предусмотрены конструкцией. И только на Ford Model A в качестве опции стали предлагать «сухой» сменный фильтр Air-Maze для карбюратора Zenith. Однако большая часть машин до конца 30-х этой детали конструкции так и не получила. А вот в послевоенные годы доступ к технологиям фильтрации стал массовым и большинство машин в США получили сменные бумажные фильтры в качестве штатного оборудования.

Для грузовой техники в условиях преобладающих грунтовых дорог и при недостаточной развитой инфраструктуре обслуживания популярностью пользовались фильтры инерционного типа, не требующие частой смены специальных фильтрующих элементов. Подобные конструкции получили широкое распространение и в Европе, с ее малыми тиражами техники, умеренным климатом и хорошими дорогами.

Для работы большинства подобных конструкций требовались лишь масло, вода или другая жидкость. Иногда второй ступенью фильтрации выступал моющийся фильтр на основе тканевого или бумажного элемента.

Для тракторов и военной техники применялись те же технологии, но в заметно усиленном виде. Так, обычные центробежные фильтры заменялись на более компактные и производительные типа «мультициклон», представляющие собой батарею фильтрующих инерционных фильтров малого размера, а тканевые фильтрационные материалы заменялись на короба с металлической проволокой в масле, которые были намного долговечнее и при большом расходе масла обеспечивали не худшее качество.

Вот как описывается конструкция фильтра типа «мультициклон» на танке Т-44 А в книге М. Коломийца «Наследники „тридцатчетверки“»: «Воздухоочиститель состоял из корпуса с приваренным к нему бункером, кассеты с проволоочной набивкой (так называемой „канителью“), лючка для высыпания пыли из бункера и прижимных пластин, крепящих кассету».

Такая конструкция требовала очистки кассеты каждые 10–12 часов работы двигателя. Для столь тяжелых условий эксплуатации на дизельном моторе — результат вполне приемлемый. На грузовых автомобилях, предназначенных для движения по асфальтовым

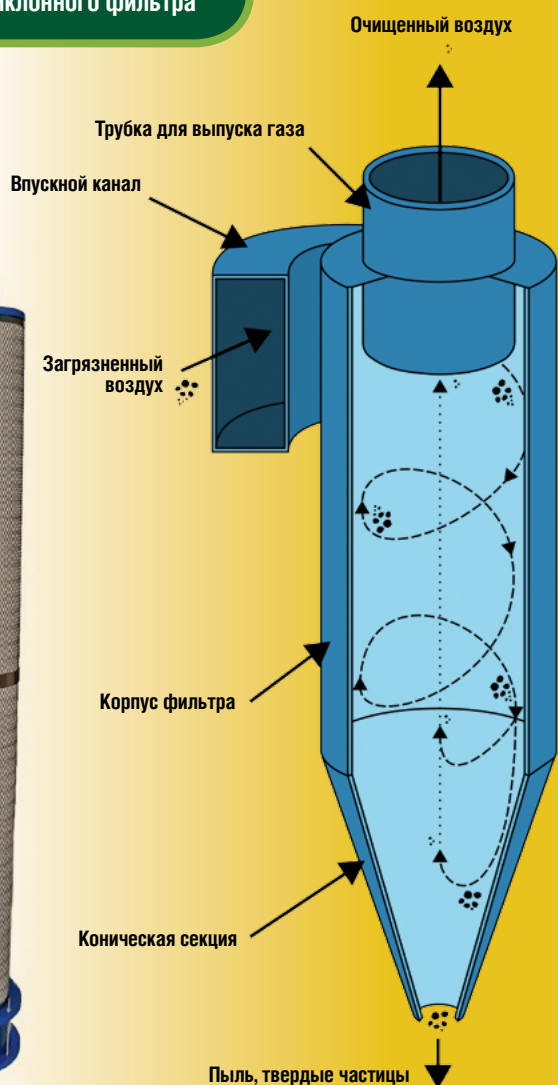


и усовершенствованным покрытиями, интервалы обслуживания составляли 15–30 часов, а в привычных большинстве из нас единиц измерения — от 500 до 1000 километров.

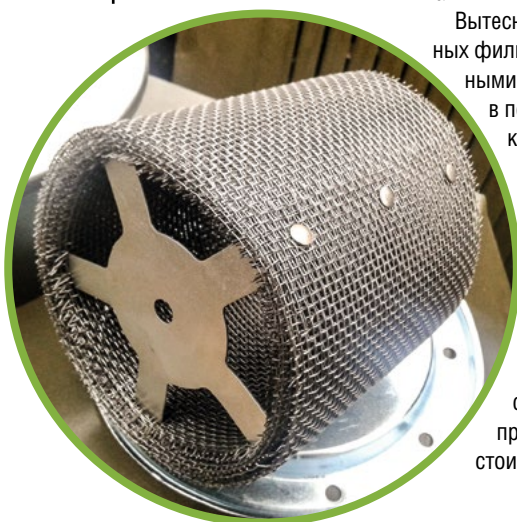
Постепенно конструктив фильтра пришел к виду, вполне привычному для тех, кто застал автопром 70-х годов. В цилиндрический корпус воздух поступает через щели или патрубок на внешней части, внутри поток разворачивается на 180 градусов над зеркалом масляной емкости и проходит через короб с металлической проволокой или синтетическим шнуром, который пропитан маслом, который пропитан маслом, масло за счет капиллярного эффекта поднимается снизу фильтра.

Потоки воздуха организованы так, что воздух закручивается вокруг центральной оси цилиндра, а забор осуществляется в центре. Такая схема срабатывает как еще одна ступень фильтрации, на этот раз инерционно-центробежная. Эффективность достаточно высокая, особенно на тяжелых и плотных частицах. Обслуживание несложное: промыть бензином в тазике, залить пол-литра масла и снова ездить. Повторять каждые 300–500 моточасов, а при движении по грунтовым дорогам — в два-три раза чаще. Например, для ГАЗ-21 интервал обслуживания составлял 3000 километров, где-то раз в 100 часов. Для машин 60–70-х годов — вполне приемле-

Схема и макет мультициклонного фильтра



✓ Сетчатый воздушный фильтр



мые сроки технического обслуживания.

Вытеснение масляно-инерционных фильтров сменными бумажными элементами произошло в первую очередь на легковых автомобилях, производимых в США. Такие преимущества бумажных фильтров, как отсутствие обслуживания в процессе работы, независимость качества фильтрации от положения относительно горизонта, простота замены и малая стоимость изготовления,

подкрепляемые малым сопротивлением потоку, позволили сделать так, что мощные моторы оказались востребованы. А единственный недостаток заключался в необходимости регулярной замены фильтров.

В Европе, где уровень жизни был ниже, а торговые сети не столь хороши, масляная фильтрация продержалась дольше. А в СССР, который старался делать машины, способные ездить веками при наличии рядом небольшой мастерской и с постоянным дефицитом какой-нибудь мелочи, от инерционной фильтрации стали отказываться только после де-

монстрации успешного массового использования сменных элементов на «Жигулях».

Впрочем, инерционная фильтрация сдаваться не собирается. Мультициклоны и просто лабиринтные фильтры применяют не только на тяжелой технике, но и в обычных легковушках. Приглядитесь к конструкции корпуса воздушного фильтра на вашей машине — вполне возможно, что вы обнаружите и элементы инерционной фильтрации воздуха, что позволяет увеличить ресурс сменного бумажного элемента.



KYB

Our Precision, Your Advantage

РЕКЛАМА

**МЕНЯЕШЬ
АМОРТИЗАТОР,
МЕНЯЙ
И ПРУЖИНУ**



ГАРАНТИЯ НА ПРУЖИНЫ ДО 3-Х ЛЕТ
Подробнее на сайте kyb.ru

SCT
 FRAM
 Finwhale
 AMD
 MANN-FILTER
 Green Filter
 Filtron
 Bosch
 BIG Filter



Тестируем
 воздушные
 фильтры для
 Ford Focus

«ВОЗДУХ!»



Илья Шельменкин

В сегодняшнем тесте речь пойдет о копейном расходнике, неправильный выбор которого гарантированно приведет к ускоренному износу, а в критическом случае — к капитальному ремонту двигателя. Это воздушный фильтр. На тест собраны девять образцов, цены на которые различаются в два раза, а разброс стран производства — от Китая до России. Смотрим, какие компоненты как себя проявят, а какие лучше и вовсе исключить из списка потенциальных покупок.

Задача фильтра — не только очистка воздуха от пыли, он должен еще и пропускать воздух при его постепенном загрязнении, не создавая при этом большого сопротивления (от этого падает мощность двигателя).

Тот, кто сам неоднократно покупал фильтры для своего автомобиля, мог столкнуться с мнением некоторых не слишком компетентных продавцов: «Да они все одинаковые, бери любой». Действительно, фильтры для одной и той же модели (в нашем случае были закуплены фильтры для популярного автомобиля Ford Focus второго поколения) внешне почти не отличаются. Но это только внешне, а вот то, из чего и как они сделаны, может отличаться разительно. И, увы, на глаз и на ощупь отличить качественный продукт вряд ли получится. Итак, в нашем распоряжении оказались следующие образцы.

SCT**340**

—₽—

Производство:

Германия

(не подтверждено)

На пластиковом корпусе фильтра указаны торговая марка, модель и дата производства, однако где непосредственно сделан фильтр, не указано. Изделие упаковано в фирменный пакет с графическими изображениями товаров, которые производятся под данным брендом. На упаковке, помимо подробнейших указаний по применению, присутствует QR-код, перейдя по которому можно оказаться в каталоге. Взаимозаменяемость указана только с брендами MANN-FILTER, Knecht и Filtron.

**Finwhale****410**

—₽—

Производство:

Германия

(не подтверждено)

Единственный из фильтров, который вызвал нарекания по качеству изготовления посадочной части фильтра: на ней присутствуют наплывы и облои, которые не позволят ответной части фильтра создать хорошее уплотнение. Соответственно, часть неочищенного воздуха будет подсасываться во впускной тракт двигателя мимо фильтра. На фильтре присутствует маркировка торговой марки, модели, а также единый знак обращения на рынке ЕАЭС. По применимости указана только марка Ford, при этом применимость предлагают смотреть в каталоге на сайте без QR-кода. На упаковке есть лицензионная наклейка, свидетельствующая о подлинности изделия.

**BIG Filter****340**

—₽—

Производство:

Россия

На упаковке подробно описана применимость с указанием конкретных моделей автомобиля, также есть информация о взаимозаменяемости с моделями мировых производителей. Фильтр легко идентифицировать, так как на нем указаны производитель, модель, страна и дата производства, а также серийный номер изделия. Выполнено и требование Технического регламента Таможенного союза о нанесении несмываемой маркировки на само изделие в случае, если оно подлежит обязательной сертификации.

**Green Filter****440**

—₽—

Производство:

Германия

(не подтверждено)

Из применимости указаны только марки автомобилей, без моделей. Взаимозаменяемость указана лишь с моделью производства Filtron, однако на упаковке есть QR-код, перейдя по которому можно подробно узнать о применимости. Внутри картонной упаковки фильтр упакован еще и в полиэтиленовый пакет с логотипами. На корпусе фильтра, кроме торговой марки и модели, никакой другой информации найти не удалось.

**AMD****385**

—₽—

Производство:

Южная Корея

(не подтверждено)

Скудная информация о модели фильтра и применимости на русском языке содержится только на небольшой наклейке в углу коробки, на самом фильтре абсолютно никаких надписей найти не удалось.



Filtron

465

—Р—

Производство:

Польша

На упаковке указана взаимозаменяемость с моделями фильтров мировых брендов, о применимости к маркам и моделям автомобиля нигде не сказано. Для перехода на сайт дан QR-код. На корпусе фильтра присутствуют наименования торговой марки, модели и страны производства.

FRAM

560

—Р—

Производство:

Китай

Крышка данного фильтра имеет носик, который дополнительно фиксирует фильтр в кожухе. На самом фильтре есть маркировка торговой марки и модели. Никакой информации ни о применимости, ни о взаимозаменяемости на упаковке не указано. Отсутствует и предложение ознакомиться с каталогом для уточнения применимости.

Bosch

605

—Р—

Производство:

Болгария

Вся информация о применимости — только на сайте по QR-коду. На упаковке есть лишь краткий перечень взаимозаменяемости с MANN-FILTER, Mahle и Purflux. На самом фильтре присутствует вся необходимая информация: марка, модель, страна производства, серийный номер изделия и единый знак обращения на рынке ЕАЭС.

MANN-FILTER

620

—Р—

Производство:

Германия

На пластиковой крышке корпуса нанесена вся необходимая информация для идентификации фильтра: торговый знак, модель, страна производства. Крышка данного фильтра также имеет носик, который дополнительно фиксирует фильтр в кожухе. На упаковке указана взаимозаменяемость данной модели с другими моделями мировых производителей.

ТАБЛИЦА 1	Диаметр шторы, мм	Высота шторы, мм	Высота гофр, мм	Число гофр	Площадь шторы, см ²	Начальное сопротивление, Па
SCT	143	179,7	31,5	110	12453,2	750,00
FRAM	145	180	31	119	13280,4	600,00
Finwhale	142	184,5	30	144	15940,8	690,00
AMD	138,5	183	29	119	12630,7	650,00
MANN-FILTER	130	188	24	139	12543,4	650,00
Green Filter	143	185	31,5	135	15734,3	690,00
Filtron	144,5	185	31	128	14681,6	770,00
Bosch	144	187,7	31	117	13615,8	690,00
BIG Filter	145	186	31,5	116	13592,9	600,00



Методика проведения испытаний

Испытания проводятся согласно требованиям ISO 5011 на специальном стенде, который состоит из распылителя-дозатора для специально закупаемой по фракциям пыли из пустыни Аризона, а также специальной трубы с приборами, через которую вентилятор всасывает воздух. На трубу закрепляется штатный корпус воздушного фильтра, снятый с автомобиля, в который по очереди и устанавливаются испытуемые фильтры.

Сначала, перед установкой, фильтр обмеряется и взвешивается, как и начальное количество пыли. Затем его устанавливают в закрепленный на стенде штатный корпус, включаются вытяжной вентилятор и распылитель. Испытание проводится до тех пор, пока воздушный фильтр не начнет создавать сопротивление 2 кПа. При проведении испытаний снимается несколько контрольных точек. Операции со взвешиванием проводятся в середине теста и после проведения испытаний — именно так высчитывается эффективность фильтра, то есть количество пыли, которое он способен задержать. По требованиям производителей новый фильтр должен иметь эффективность 97%, а эксплуатируемый — не менее 99%.

При замерах выяснилось, что начальное сопротивление и площа-

ди штор различаются у некоторых фильтров почти на треть.

Существует два способа закрепления штор между пластиковыми основаниями — клейка и вплавление. Только у фильтров FRAM и SCT используется клей, у всех остальных шторы вплавлены.

Результаты начальных замеров показаны в таблице 1.

Самую большую площадь шторы имеют фильтры Finwhale, Green Filter и Filtron. Логично предположить, что чем больше поверхность шторы, тем меньше должно быть сопротивление и больше пылеемкость, но при этом у развитой по площади шторы Filtron самое большое начальное сопротивление. Чуть меньше оно у SCT, который имеет наименьшую площадь шторы. Это говорит о том, что используемые материалы разнятся по проницаемости. По результатам проведения испытаний были произведены расчеты эффективности каждого из фильтров.

Результаты представлены в таблице 2.

Одним из важнейших параметров фильтра является его пылеемкость. По сути, это ресурс фильтра, так как чем больше пыли удержит фильтр до ухудшения своих параметров до неприемлемых по сопротивлению значений, тем лучше. Однако для непыльной Европы или российского межсезонья с дождями и слякотью этот параметр не всегда важен.



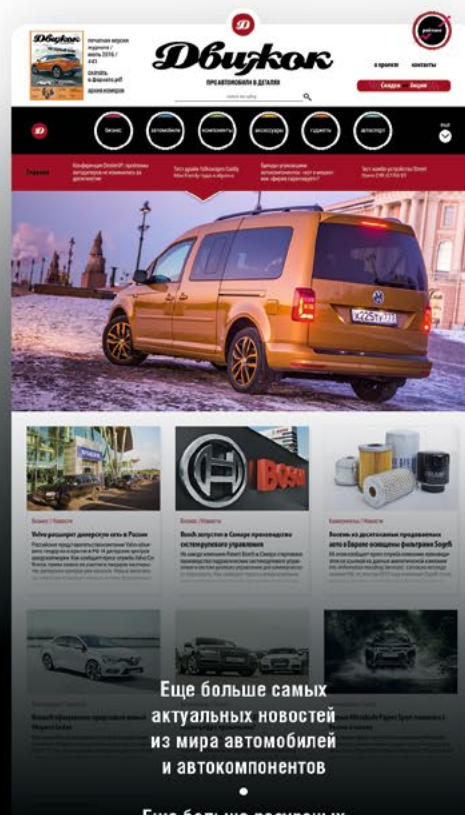
ТАБЛИЦА 2	Эффективность начальная, %	Эффективность конечная, %	Пылеемкость, г
Filtron	99,13	99,69	357,30
BIG Filter	98,87	99,48	366,5
Bosch	98,26	99,53	363,40
MANN-FILTER	98,85	99,66	266,30
Green Filter	98,62	99,51	305,30
SCT	86,40	90,88	226,2
FRAM	96,74	96,90	337,80
Finwhale	97,70	98,50	288,30
AMD	82,60	63,96	180,30



Dvizhok.su

— самый посещаемый сайт среди российских автомобильных

B2B-изданий



Еще больше самых актуальных новостей из мира автомобилей и автокомпонентов

Еще больше ресурсных тестов запасных частей и самых последних новостей автопрома

Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей российского и зарубежного автобизнеса

Кроме того, новости и репортажи с места событий о российских командах с мировых соревнований по автоспорту

Для рекламодателей — все возможные форматы интернет-размещений



SCT

Невысокая начальная и конечная эффективность объясняется дефектом посадки этого фильтра в корпусе из-за его длины. Пылеемкость тоже оставляет желать лучшего.

FRAM

Фильтр изначально не дотягивает до необходимого уровня качества очистки, однако даже при четвертом результате по пылеемкости улучшения качества очистки практически не происходит, он так и не смог дотянуть даже до 97%.

Finwhale

Хорошие начальные показатели, но требуемого качества очистки в 99% не достиг, при этом пылеемкость только на пятом месте, хотя поверхность шторы имеет наибольшие значения из всех. Качество посадочной горловины оставляет желать лучшего.

AMD

Худшие начальные показатели. Почти 20% пыли будет попадать в двигатель, а при засорении этот параметр качества очистки упал еще почти на 20%. Это говорит о том, что в шторе где-то произошел разрыв между гофрами. А если добавить сюда еще и отсутствие какой-либо информации на самом фильтре, то у покупателя должны закрасться сомнения.

MANN-FILTER

Фильтр вошел в первую пятерку нашего теста. Показатели полностью укладываются в норматив, начальное качество очистки — под 99%, но вот пылеемкость не очень большая: разница достигает 100 граммов пыли по сравнению с другими соответствующими нормативу фильтрами. Результат объясним: очень маленькая площадь шторы, при том что фильтр — самый дорогой в обзоре.



Green Filter

Достойный результат, хорошие начальные характеристики и тот же, что и у MANN-FILTER, недостаток: среднего уровня пылеемкость, которая поглотит на 50 граммов меньше пыли при достаточно гуманной стоимости.

Bosch

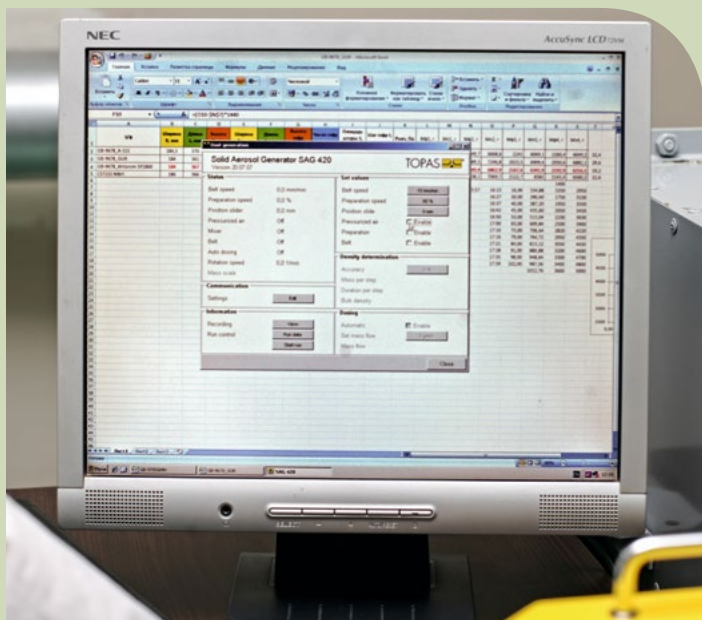
Второе место по пылеемкости, третье место по качеству очистки запыленного фильтра. Но и это — результат выше 99,5%, правда, начальный показатель (около 98,3%) — наименьший из пяти лидеров. Кроме того, и просят за немецкий бренд заметно больше.

BIG Filter

Российский фильтр входит в лидеры по показателям эффективности. А по пылеемкости, хоть и немного, но превосходит всех соперников, при этом начальное сопротивление имеет наименьшее значение. Радует и цена — она одна из самых низких в тесте.

Filtron

Наивысшее качество очистки — выше 99% — даже для нового фильтра с максимально возможной пылеемкостью, однако и начальное сопротивление выше, чем у остальных испытуемых, при этом стоимость — в среднем ценовом диапазоне.



Каков итог?

Из девяти купленных и испытанных нами фильтров только пять полностью соответствуют требованиям — это MANN-FILTER, Green Filter, Filtron, Bosch и BIG Filter. При этом не смогли пройти тест не только фильтры, произведенные на Востоке, но и фильтры, страной производства которых заявлена Германия, в чем, кстати, есть большие сомнения.

Покупать фильтр лучше проверенных производителей, однако не всегда более дорогой фильтр может оказаться лучшим по качеству. При выборе фильтра также необходимо учитывать, в какой период и в какой климатической зоне будет эксплуатироваться автомобиль. От этого зависит, какой из параметров фильтра станет определяющим.



green

FILTER

НЕМЕЦКИЙ КЛИМАТ
В ВАШЕМ АВТОМОБИЛЕ



Топливные, масляные,
воздушные и салонные фильтры

GREENFILTERS.DE



Высококачественные фильтрующие материалы на композитной основе, используемые в линейке продукции GREEN FILTER, обеспечивают чистоту двигателя и воздуха в салоне автомобиля. 100% контроль качества



Высокая степень фильтрации в фильтрах двигателей гарантирует 99% очистку от частиц больше 10 микрон. Для салонных фильтров используется специальная серия антибактериальных и угольных фильтров



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



CARBERRY.

Performance for value

Дополнительная ФИЛЬТРАЦИЯ



Борис Игнашин

Современный автомобиль — очень сложная конструкция с серьезными требованиями к чистоте всех применяемых технических жидкостей и используемого воздуха. Изготовителем все необходимые фильтры для очистки вышперечисленного подготовлены, однако зачастую автомобилю требуется дополнительная фильтрация, например из-за тяжелых условий эксплуатации, повышенных интервалов технического обслуживания или запыленного воздуха. Какие фильтры и почему ставят на машины дополнительно и какие из них реально необходимы? Пробуем разобраться.

Фильтрация воздуха

Воздух — один из основных элементов, который потребляет ДВС. Несмотря на это, вмешательство в штатную систему фильтрации воздуха происходит редко. Исключения — или старые автомобили с маслоинерционными фильтрами, которые переделывают для работы со сменными бумажными элементами, или просто более надежные и герметичные впускные системы, или тюнинг с целью уменьшения потерь на впуске. Причем во всех случаях целесообразность переделок часто вызывает сомнения.

Особенно шатки позиции «нулевиков» и прочих способов быстро убить мотор, купив модную штуковину. Слишком сложное это дело — фильтровать большой объем воздуха так, чтобы ни одна

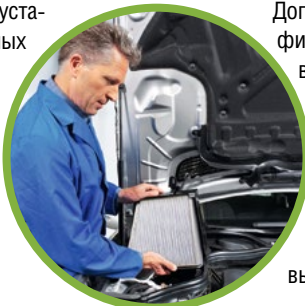


Штатный воздушный фильтр на новой Audi A8 выполнен в формате «нулевика», как на спортивных авто

пылинка не попала, и непрофессиональное вмешательство часто только вредит. Но воздух нужен не только моторам. Он требуется и для поддержания микроклимата в салоне, для охлаждения силовой установки, оптики, электроники и для работы пневмосистем. И тут дополнительные фильтры часто оказываются полезны.

Банальная сеточка в бампер для защиты радиатора — это тоже простейший фильтр: пусть не от пыли, но от особо крупных «загрязнений» помогает. Простейшие сетчатые фильтры нужны и системам микроклимата, поскольку они не допускают листья и грязь в полость вентиляторов. А в случаях когда у машины нет штатного фильтра салона, можно его доустановить.

Менее очевидна установка дополнительных фильтров на разнообразные системы забора воздуха и компенсации перепадов давления. Разнообразные сапуны и компрессоры пневмосистем



В автомобиле часть деталей, о которых водители даже не подозревают, также выполняет функцию фильтра. Например, надмоторная ниша часто является инерционным фильтром для системы вентиляции салона с очисткой пыли смывом при выпадении осадков. Конструкция воздухозаборника в моторном отсеке тоже может быть выполнена таким образом, чтобы подкапотные конструкции работали как простейший инерционный фильтр

Как
продлить
жизнь машине
минимальными
средствами

подвески, систем вторичного воздуха, вентиляции бака, вакуумных систем, центрального замка и тому подобного оборудования.

Многие думают, что такие переделки необходимы только владельцам внедорожников и специальных машин. Однако иногда износ, отсутствие штатно заменяемых фильтрующих элементов или не очень удачное конструктивное исполнение фильтров вспомогательных систем сказывается на ресурсе отдельных узлов — от катализаторов до центрального замка, амортизаторов с самоподкачкой и пневмоподвесок. Если речь идет не об одном десятке лет эксплуатации и сотнях тысяч километров пробега, эти факторы неожиданно оказываются актуальными.

Дополнительные фильтры пригодятся в двух случаях: чтобы улучшить вентиляцию, увеличить воздухоприток за счет отказа от миниатюрных лабиринтных и тканевых фильтров, или же

просто для замены ненадежных встроенных систем фильтрации на сложные для суровых условий эксплуатации.

Фильтрация топлива

В большинстве случаев выполняется штатно. Однако для дизельных машин или для автомобилей с непосредственным впрыском бензина в наших условиях очень рекомендуется установка фильтров-влагоотделителей или просто дополнительных фильтрующих элементов. Для дизельных моторов — с обязательным подогревом!

Дополнительные сетчатые фильтры пригодятся и для топливного насоса, особенно если в бак попадает много грязи из-за нарушения вентиляции или коррозии систем, а конструкция противоотливной камеры позволяет применить подобные изменения. А непременно на карбюраторных машинах фильтры низкого давления с прозрачным корпусом позволяют заодно контролировать качество топлива визуально.

Фильтрация масла и других жидкостей

Времена гидроусилителей рулевого управления понемногу уходят в прошлое, но все же на улицах очень много машин с подобными системами. Очень часто на них штатный фильтр встроен в бачок или насос, и замена или переборка этих элементов выглядит нецелесообразно. Но в системе хватает давления, ничто не мешает установить дополнительный фильтр в систему для улучшения ее работы и снижения износа насоса и рейки. Особенно это актуально для сложных систем с регулируемой производительностью, «хитрыми» насосами и сложными золотниками рейки.

«Автомат» — еще один важнейший элемент, который нуждается в дополнительной защите. В большинстве конструкций автоматических коробок передач предусмотрен штатный фильтр внутри. Но он не является расходным материалом и меняется только при ремонте





Двухсекционный топливный фильтр

коробки. Конструкция его в этом случае достаточно грубая: обычно это металлическая сетка, реже фетровый или бумажный элемент.

Как показывает практика, замена фильтра при каждой смене масла заметно повышает ресурс коробки. Так, например, происходит у многих АКПП продольного расположения. Японские компании иногда применяют конструкции с дополнительным внешним сменным фильтром — как на самой коробке (как у АКПП Mitsubishi или Subaru), так и на трубопроводе охлаждения (как у коробок Honda). Подобный элемент имеют и такие требовательные к чистоте масла АКПП, как роботизированные коробки DSG DQ250 поздних выпусков.

Между тем установить дополнительный фильтр на свою АКПП не так уж сложно. Особенно если ее система охлаждения имеет внешние линии, на которые можно поставить фильтр. Впрочем, даже если у коробки только теплообменник, можно установить переходник для работы с внешним радиатором и фильтром. Так, для проблемных в плане перегрева и загрязнения масла АКПП Peugeot/Renault DP0/DP2/DP8/AL4 есть подобные комплекты и переходники. И крайне проблемная в обычных условиях АКПП начинает работать гораздо лучше.

Аналогичные проблемы имеются у многих распространенных коробок, например VW 09K/09G/09M и особенно 09D разработки AisinWarner с их весьма чувствительным



Большинство пользователей и не подозревает, что фары не герметичны и тоже имеют свою систему вентиляции и даже фильтры. Они применяются, например, в автомобилях, склонных к запотеванию оптики или перегреву рефлекторов

гидроблоком. Даже для очень надежных АКПП дополнительный сменный фильтр лишним не будет. Главное, обеспечить минимальное гидравлическое сопротивление в линии и не использовать неподходящие фильтрующие элементы. При правильной установке фильтр позволит коробке лучше переносить жесткие режимы эксплуатации и уменьшит вероятность отказов не только гидравлики, но и механики конструкции.

Каков итог?

Почему же сами производители не ставят разнообразные дополнительные фильтры? «Пуристы» среди автолюбителей считают, что улучшать штатную конструкцию — только портить. Раз не поставили — значит, не нужно. Но на практике любой автомобиль — это плод компромисса между ценой, технологичностью обслуживания, достаточностью ресурса, сроком гарантии и расходом топлива.

Разумеется, никто не заботится о ресурсе элементов, которые должны прослужить более 10–15 лет. А в случае с фильтрами АКПП и топливными системами небольшое ухудшение характеристик в течение гарантийного срока из-за раннего износа топливной аппаратуры и износа коробки передач не столь важно. Ведь при более щадящем европейском цикле эксплуатации важнее обеспечить полное соответствие нормам выбросов, а не защитить машину от плохого топлива или жестких условий. И тем более никто не рассчитывает не постоянные поездки по грунтовым дорогам, очень пыльный городской воздух и прочие типовые «российские условия». Вот и получается, что точку в подготовке машины к эксплуатации должен поставить сам владелец.



Топливный фильтр с отстойником для воды особенно актуален на дизелях



удобный интернет-магазин
для вашего бизнеса

Подарки всем!

При покупке любого компрессора
кондиционера LUZAR
сумка-холодильник
- в подарок!



Акция действует до 15 июня

Подробности в разделе Акции на сайте
КАРВИЛЬ.РФ

Бесплатный звонок по России
8-800-700-25-85



Так ли дороги ПОНТЫ

располагался безальтернативный бензиновый V8 объемом 6,2 литра мощностью 409 л. с. На место устаревшей морально и технически 4-ступенчатой автоматической трансмиссии пришел современный 6-ступенчатый «автомат». Удивительно, но была и гибридная модификация с 6,0-литровым мотором, которая в России провалилась в продажах. Последние экземпляры отдавали со скидками чуть ли не по шестьсот тысяч рублей.

Каких проблем ждать от подержанного



Илья Огородников

Cadillac Escalade — наверное, самое яркое живое воплощение «большого черного внедорожника». На российском рынке, кажется, не было и нет ничего больше и чернее. Американская монументальность формата full size, да еще в премиум-оболочке, пришлась по вкусу и отечественному покупателю. Escalade — главная опора продаж марки в России, а для многих — еще и недостижимая мечта об обладании одним из самых харизматичных внедорожников мира. Однако для реализации этой мечты есть лазейка: покупка относительно свежего подержанного Escalade, который в два-три раза дешевле нового. А что ждет покупателя при такой экономии?

Вооружившись знаниями экспертов компании «Американ», которая специализируется на обслуживании автомобилей американских брендов, мы решили основательно разобраться в технических достоинствах и недо-



статках Cadillac Escalade на живом примере. В нашем распоряжении оказался экземпляр 2013 года выпуска с пробегом 130 000 км.

Что такое Cadillac Escalade?

Как ни странно, несмотря на уже практически легендарный статус первое поколение машины вышло менее двадцати лет назад. Причем изначально в компании не планировали создавать нечто

подобное. Escalade было решено выпустить после того, как американский рынок «взорвал» Lincoln Navigator. Чтобы не «профукать» целый сегмент, в 1999 году в оперативном порядке было решено взять Chevrolet Tahoe, слегка подретушировать его внешность, добавить премиум-опций, пафосный логотип и вывести на рынок в максимально короткие сроки. Решение себя оправдало!

В дальнейшем Cadillac не стал искать добра от добра и продолжил использовать Chevrolet Tahoe в качестве платформы для своего флагмана. Потому следующее поколение не заставило себя долго ждать, появившись в 2002 году. А уже в 2006-м появился Escalade третьей генерации, который стал, судя по всему, самым медийно успешным автомобилем тех лет. Количество черных Escalade в клипах афроамериканских рэперов и фильмах не уступало количеству полуголых женщин и чемоданов с «баксами» в этих же самых клипах и фильмах.

Под капотом главного «гангстер-кара» конца «нулевых»

Что с двигателем и коробкой?

Технически огромный двигатель Cadillac довольно прост, имеет цепь в механизме ГРМ и всего по два клапана на цилиндр, что весьма положительно сказалось на надежности. Заявленный ресурс превышает полмиллиона километров. Кроме того, простота конструкции обеспечила и лояльность топливной системы к применению мотору бензину — мотор V8 способен переваривать и «92-й», и даже «80-й», правда, с поправкой на их хорошее качество.

Надо признать, что общеизвестность этих фактов может сыграть злую шутку: владельцы «Эскалейдов», зная о «неубиваемости» двигателя, начинают порой наплевательски относиться к его обслуживанию, что ведет к резкому сокращению ресурса. Главное, на что стоит обращать внимание, — растяжение цепи, которая из-за особенностей конструкции не издает никаких стуков и шумов при растяжении, что, правда, случается нечасто. Использование некачественного топлива довольно





быстро может вывести из строя катализатор.

Та же ситуация и с автоматической коробкой передач и полноприводной трансмиссией. Привести их в негодность может только безалаберность владельца, которая выражается в редкой смене масла. По регламенту менять его в «автомате» надо каждые 60 000 км, в раздатке и заднем мосту — каждые 90 000 км.

Выносливость полноприводной системы — следствие ее упрощенной конструкции и редкого использования по прямому назначению. Напомним, что Cadillac Escalade, в отличие от своего прародителя Tahoe, имеет «купированный» полный привод без понижающей передачи и задней межколесной блокировки. Ну а главный враг что Tahoe, что Escalade на бездорожье — огромный вес: несмотря на неплохой внедорожный потенциал, тяжеленные американские внедорожники тонут в снегу, песке и грязи.

Что с подвеской и тормозами?

Cadillac Escalade имеет простую конструкцию подвесок, но с усложняющими элементами, которые и вызывают нарекания. Классический «Макферсон» спереди имеет амортизаторы с электронной регулировкой. Масса автомобиля, совмещенная с не самыми ровными дорогами, регулярно вызывает их течь. Регулярно рвутся и стойки стабилизатора.

Задний мост дополнительно оснащен пневмобаллонами, которые поддерживают одинаковый клиренс автомобиля вне зависимости от загрузки. Грохот со стороны багажника чаще всего означает, что пневмосистеме

пришел конец, который в наших реалиях наступает где-то каждые 80 000–100 000 км. Чтобы продлить жизнь системе, ее нужно регулярно обслуживать и чистить резиновые компоненты. Тогда ресурс пневмоподвески можно удвоить, совместив ее ремонт с регламентной заменой компрессора где-то на 150 000–200 000 км.

Самая распространенная проблема — тормозная система. По непонятным причинам Cadillac Escalade оснащен очень слабыми тормозами, которые несопоставимы с размерами и массой автомобиля. В результате интенсивного использования диски постоянно перегреваются, что приводит к выходу из строя многих элементов системы: дисков, подшипников и датчиков. Так что тюнинг тормоза — распространенное улучшение Escalade, а порой и прямая рекомендация даже официальных СТО.

Что с электрикой?

Частая проблема Cadillac Escalade — датчики парктроника, которые выходят из строя из-за попадающей на них грязи — брызговики не спасают. Лечится это исключительно заменой «глаз» парктроника, но помогает где-то на год, после чего процедура повторяется. Избавиться от этой проблемы раз и навсегда невозможно. Обратная ситуация — с датчиками «слепых зон», которые находятся в боковинах заднего бампера, из-за чего внешним воздействиям почти не подвержены.

Довольно часто встречаются проблемы с багажной дверью: выходит из строя кнопка открытия, а также система обогрева заднего открывающегося стекла с очень слабыми контактами, приварить

которые обратно бывает невозможно — приходится менять весь механизм со стеклом в сборе.

Традиционная проблема интерьера американских машин — довольно низкий уровень отделочных материалов, особенно для премиум-бренда. Из дешевого пластика сделан почти весь нижний уровень салона, из-за чего с возрастом все это начинает «оживать». Особых проблем с интерьерной электроникой не возникает, однако сама по себе она довольно слабая — подключать к ней мощные устройства вроде компрессоров, пылесосов или продвинутой мультимедиа не стоит.

Что с кузовом?

Каких-то особенных проблем с кузовом внедорожника нет. Из-за огромных размеров он особенно подвержен механическим повреждениям от летящих с дороги камней и пескоструя, так что довольно часто владельцы затягивают Cadillac в пленку. Чисто внешне даже помядавшие виды Cadillac Escalade выглядят довольно свежо. Однако коррозия начинается в основном из-за недосмотра владельца, который не обращает внимания на расположение появившихся очагов.

Не стоит пугаться и вида рамы, которая сверху покрыта слоем ржавчины, — это в основном внешний дефект, который не влияет на крепость и выносливость конструкции. А вот выдвижные по-



Эксперты СТО «Америкар» предпочитают заливать оригинальное масло GM, но не локализованное, а сделанное в Европе.

роги — слабое место. Силуминовые кронштейны, на которых они держатся, со временем окисляются и ломаются, так что чистота и уход за ними нужны такие же, как и в случае с пневмоподвеской.

Какой итог?

В целом Cadillac Escalade весьма надежный и очень крепкий автомобиль. Даже без особого ухода машины спокойно ходят по 150 000 км, а уж в заботливых руках даже пробег за 300 000 км не является критичным. Одно стоит помнить: Escalade относится к премиум-классу, а потому стоимость отдельных запчастей может составить внушительные суммы, которые нужно иметь, что называется, на черный день. Комплексный ремонт пневмоподвески выйдет под сто тысяч рублей, замена датчика ABS происходит вместе со ступицей, которая потянет минимум на тридцать тысяч, и т. д. Хотя автомобиль довольно распространенный, так что неоригинала и запчастей с разборок на машину хватает. Правда, «колхозить» Escalade китайскими тормозами — это как покупать iPhone в кредит, пытаясь в ближайшие полгода «дошираком».

Более разорительным видится эксплуатационное содержание машины. Ежегодный транспортный налог в размере 62 000 рублей и расход по 20–25 литров на 100 км могут серьезно огорчить новоиспеченного владельца. Так что сэкономить на покупке подержанного, но очень пафосного премиум-внедорожника, конечно, можно, однако от премиальной стоимости его эксплуатации это не спасет.



Редакция журнала выражает благодарность компании «Америкар» за помощь в подготовке материала



редактор рубрики
Роман Зубко



Gates представил новинку

для грузового транспорта

Компания Gates объявила о выпуске нового натяжителя T38667 для большегрузного коммерческого транспорта марки Mercedes-Benz.

Натяжитель, как сообщает пресс-служба компании, изначально разрабатывался для замены оригинальных деталей в двигателях семейства OM470, при этом он также подходит для установки в грузовых автомобилях Mercedes Actros, Antos и Arocs, а также в автобусах Travego и других.

Инженеры Gates внесли в конструкцию оригинального натяжителя ряд изменений в целях «превзойти оригинал». В частности, в натяжителе Gates используется технология лабиринтного уплотнения, которая призвана защищать пружину, демпфирующий механизм и втулку от вредных воздействий (в частности, от проникновения грязи), способных привести к преждевременному выходу натяжителя из строя.

В свою очередь, демпфирующая система натяжителя ремня сокращает перемещения рычага, предотвращает колебание ремня и сохраняет его натяжение, тем самым продлевая срок службы натяжителя и вспомогательных механизмов.

Новый натяжитель T38667 прошел испытания на автомобилях дальнего следования. По данным производителя, испытания показали высокую надежность натяжителя при пробеге вплоть до 550 тыс. км ■

Scania представила новый самосвал

Компания Scania представила на 22-й Международной выставке Mining World Russia 2018 новые решения для горнодобывающей отрасли.

В частности, на стенде компании «Скания-Русь» была представлена абсолютно новая модель для России — самосвал Scania Heavy Tipper G440 B8x4HZ с кузовом для перевозки скальных пород объемом 25 кубометров.

Scania Heavy Tipper разработан на базе фирменной модульной системы, в нем реализован ряд существенных конструктивных улучшений и использованы новые компоненты.

Специальный самосвал с усиленной подвеской и силовой передачей повышенной надежности оснащен 13-литровым двигателем DC13 экологического класса Евро-5 мощностью 440 л.с., а также усиленной коробкой передач GRS0935R, специально разработанной для тяжелых условий эксплуатации в условиях карьеров, с автоматической системой управления Scania Opticruise.

Новый самосвал получил также усиленную заднюю «тележку» BT400S и мосты AMT800 в комбинации с главной передачей RBP900 ■



Wolf выпустил новые «грузовые» масла

Компания Wolf объявила о выпуске четырех новых моторных масел, предназначенных для грузовиков, работающих в тяжелых условиях эксплуатации.

Состав новых продуктов, как сообщает пресс-служба компании, разработан с учетом потребностей производителей современного большегрузного автотранспорта и эксплуатирующих его предприятий, что предполагает увеличенный интервал замены масла, длительный срок безотказной работы машин и повышенную эффективность использования топлива.

Масла соответствуют новым спецификациям Американского нефтяного института API CK-4 и API FA-4.

Смазочные материалы, относящиеся к данным категориям, могут применяться, в частности, в современных дизельных двигателях с системой рециркуляции отработанных газов (EGR), системой избирательной каталитической нейтрализации (SCR), сажевым фильтром и/или дизельным катализатором окисления (DOC).

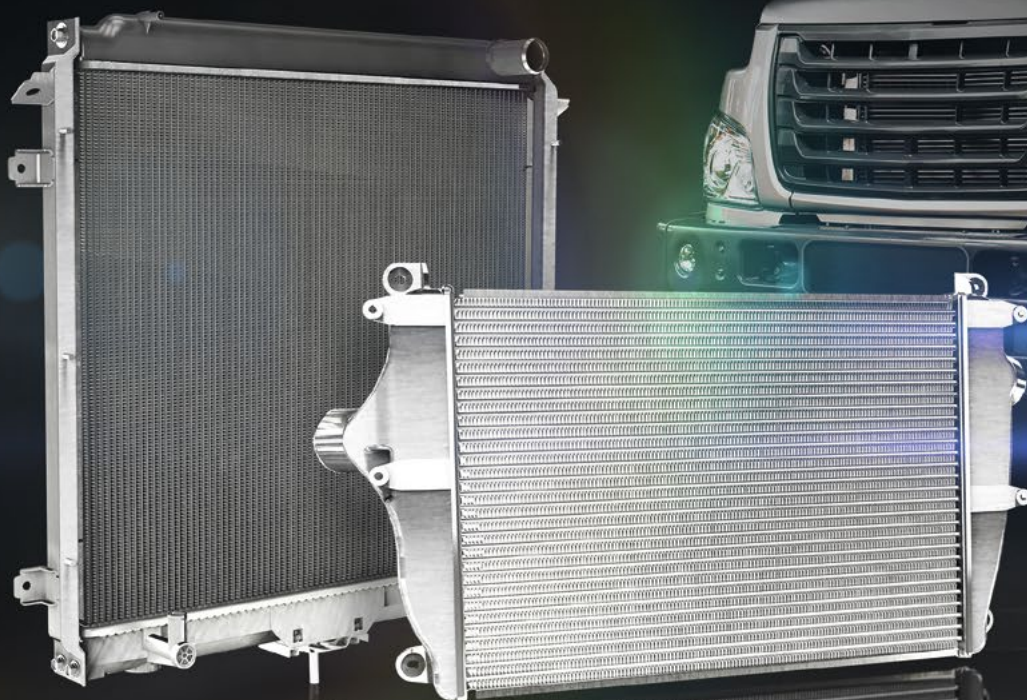
Три новых продукта Wolf категории CK-4, совместимых с предыдущими версиями двигателей, предназначены как для обновления двигателей, в которых ранее использовались масла CJ-4, так и для улучшения работы современных моторов.

Четвертый представляет собой топливосберегающее моторное масло API FA-4. Состав данного продукта, по информации производителя, «обеспечивает дальнейшее повышение топливной экономичности современных двигателей при их полноценной защите» ■



**LUZAR**

детали системы охлаждения



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ

Грузовая программа LUZAR

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

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

Мы понимаем, насколько важно, чтобы Ваш грузовик бесперебойно работал.

Именно поэтому мы производим грузовые радиаторы, обладающие высочайшим качеством и ресурсом - чтобы Ваша работа не останавливалась, и Ваш труд приносил еще больше пользы людям.

Автокомпонеты LUZAR для грузового и коммерческого транспорта:

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

«Коммерческие модели — это основа нашей стратегии развития»

Управляющий директор брендов Peugeot Citroen и DS в России
Александр Мигаль
о ситуации на рынке



Илья Огородников

У брендов Peugeot и Citroen, наверное, самая непростая судьба в России. Особенности работы в нашей стране постигаются французами непросто и с постоянными перепадами — от грандиозных взлетов до катастрофических падений. Сейчас, с приходом весны, похоже, настал период потепления, причем позитивные тенденции в компании связывают с активным продвижением коммерческого транспорта в целом и главных новинок — Peugeot Traveller и Citroen SpaceTourer. О том, почему именно в комтрансе руководство видит залог развития, журналу «Движок» рассказал управляющий директор брендов Peugeot Citroen и DS в России Александр Мигаль.

❗ Какую суммарную долю в продажах марок Peugeot и Citroen занимают коммерческие модели? Являются ли они сегодня основой бизнес-стратегии марки, учитывая, что легковые модели концерна заметно сдали позиции на российском рынке?

— Сначала пару слов о легковых моделях. Да, их продажи в кризисный период заметно



просели, однако на сегодняшний день мы активно восстанавливаемся. У нас очень хорошо продается Peugeot 3008, сейчас вышел еще и 5008. А в этом году мы ожидаем большого успеха от модели Citroen C3 Aircross.

Но — да, коммерческий транспорт на текущий момент — это

до 40% нашего объема. Это основа нашей стратегии и одна из причин, почему именно коммерческая техника встала на конвейер в Калуге. Мы ожидаем, что с началом восстановления экономики именно сегмент легкого коммерческого транспорта будет расти наибольшими темпами.



❗ А почему локализовали именно средний коммерческий класс, а не фургоны Boxer/Jumper или «каблуки» Partner/Berlingo?

— С нашей точки зрения, при восстановлении экономики именно малый и средний бизнес будет развиваться опережающими темпами. Поэтому мы посчитали, что среднеразмерные фургоны будут представлять оптимальное сочетание полезной нагрузки, стоимости и эксплуатационных характеристик. Кроме того, с ними проще в крупных городах — с точки зрения как движения, так и различных ограничений, под которые подобный класс фургонов не подпадает. Так что решение о локализации моделей Traveller/SpaceTourer и Expert/Jumpy принималось, главным образом, исходя из потенциала рынка и возможностей его роста.

❗ Если выбирать из классов, какой популярнее в России на текущий момент и, как вы считаете, почему? Partner/Berlingo, Traveller/SpaceTourer или Boxer/Jumper?

— Сегодня наибольшую популярность имеют Peugeot Boxer и Citroen Jumper. Но мы считаем,



что пальму первенства скоро перехватят среднеразмерные фургоны. Во-первых, как я уже говорил, по причине развития малого и среднего бизнеса. Во-вторых, свою роль сыграет локализация. Мы уже видим развитие событий на основе статистики продаж конца 2017 — начала 2018 года: Traveller и SpaceTourer показывают очень хорошую динамику и уверенно идут к тому, чтобы оживить сегмент среднеразмерных вэнов.

❶ Покупатели таких авто в России — это юрлица или частников тоже достаточно?

— В большинстве своем — это юридические лица, особенно если мы говорим о покупателях фургонов. Однако пассажирские модификации пользуются популярностью и у частных клиентов, поскольку формат микроавтобуса наиболее оптимален с точки зрения семейных задач. Кстати, именно поэтому мы пришли к репозиционированию наших коммерческих моделей: Traveller и SpaceTourer будут иметь «гражданскую» направленность, в то время как их модификации



под именами Expert и Jumpy предполагают коммерческое использование. Такой же подход применен и в отношении модели Partner. Это имя останется за коммерческой модификацией, а вот пассажирская версия получила новое название — Rifter.

❷ Дилеры PSA жалуются на маленькие квоты для коммерческих моделей. С чем связана такая ситуация?

— С очень хорошим спросом на коммерческие модели PSA в самой Европе. По сути, нам не хвата-

ет экспортных автомобилей. И это тоже одна из важнейших причин локализации. Как только производство в Калуге выйдет на полную мощность, дефицит сократится до минимума или исчезнет вовсе.

❸ Учитывая опыт PSA в создании коммерческого транспорта, зачем для создания Traveller/SpaceTourer понадобилось привлечение партнеров из Toyota? Что в новой модели от японского бренда?

— Toyota — один из глобальных партнеров французского кон-

церна, с которым работа ведется еще со времен создания совместной модели Peugeot 107 / Citroen C1 / Toyota Aygo и который в рамках действующих соглашений использует модель PSA для продажи под своим брендом. Технически от Toyota у французских моделей нет вообще ничего.

❹ В топовых исполнениях Traveller/SpaceTourer почти вдвое дешевле своего главного соперника Volkswagen Multivan. Как удалось достичь столь впечатляющей разницы в цене? Это заслуга локализации или каких-то других факторов?

— В таком сложном процессе, как создание нового автомобиля, один фактор, который дает преимущество на рынке, выделить

не получится. Это совокупность множества составляющих — от планирования разработки платформы будущей машины до оптимизации расходов на ее производство и реализацию. Если концерну PSA удалось обеспечить столь привлекательную стоимость без качественных потерь, значит, все процессы были серьезно и успешно проработаны.

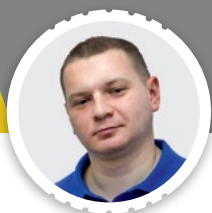
❺ У Group PSA есть отдельная бизнес-модель для реализации коммерческого транспорта? Насколько она функциональна, интересна и прибыльна?

— Отдельной бизнес-модели нет. Есть определенная группа дилеров, которая работает на основе специальных программ, позволяющих более успешно продвигать коммерческие модели группы PSA. У Peugeot это программа называется Professional, у Citroen — Business. Если никто из этих дилеров не является убыточным и не собирается отказываться от такого формата, то это означает лишь то, что он успешен и в дальнейшем стоит его развивать.





У каждого рынка в свое время были свои знаковые машины: Ford-T для Америки, «жук» для Германии, «копейка» для СССР. Однако в современной истории России такого автомобиля нет, по крайней мере в легковом сегменте. Зато есть «ГАЗель»! Машина создавалась в самые тяжелые экономические времена, когда многие просто выживали и не задумывались о создании чего-то нового. Именно на «ГАЗели» держался мелкий, средний, а порой и крупный бизнес постперестроечной России. Чем не символ отечественного авторынка?! И вот уже несколько лет ГАЗ наполняет автопарки новым поколением этого автомобиля. «Движок» взялся оценить, как эволюционировал символ «маршрутки» за почти четверть века производства.



Вадим Аскаров

«ГАЗель Next»

Грузовик
«легкого
поведения»

Нижегородцы очень и очень долго «запрягали». И это не про 20 лет производства одной модели. Апрель 2013-го — начало реализации бортовой машины. Апрель 2016-го — старт продаж цельнометаллического фургона. «Жигули», УАЗы и «Волги» давно приучили нас, что машину можно «фейслифтить» и все 50 лет.

В любом случае задача у инженеров, маркетологов и дизайнеров ГАЗа была сверхсложная — не испортить и без того самый популярный LCV страны, при этом сделав его современным, безопасным и практичным. И в целом Бу Андерссон, на тот момент руководитель ГАЗа, с задачей справился, иначе бы мы не видели тысячи «Некстов» на российских дорогах. Все-таки коммерческий транспорт, в отличие от легкового, лишен «вкусовщины», и если машина плоха, тяжела в обслуживании и непрактична, то ее не спасут ни громкое имя, ни революционный дизайн. Собственно говоря, именно по причине несомненно успешной разработки Next шведскому управленцу и доверили в дальнейшем возрождение главного автопредприятия России.

В коммерческом классе тяжело внедрять радикальные дизайнерские нововведения, однако сделать автомобиль, который должен быть

однозначно воспринят как абсолютно новая машина, без таких изменений не получится. Если первое поколение явно срисовывали с биодизайна Ford Transit начала 90-х, то образцом для нынешнего поколения, судя по всему, стал собирательный образ немецких угловатых «одноклассников». Однако задача выполнена — визуально перед нами совершенно новая машина.

Внутри, как и полагается коммерческому транспорту, все утилитарно и подчинено практичности. Пластик жесткий, однако хорошо подогнанный — за все время теста ни одного скрипа или «сверчка» в салоне так и не зазвучало. Помнится, в «ГАЗели Бизнес» звук постоянно трущихся друг о друга пластиковых панелей был неотъемлемой частью автомобиля едва ли не с первого дня после покупки.

Щиток приборов читается хорошо, однако управляется посредственно. За смену пока-

заний бортового компьютера отвечают две маленькие и хлипкие ручки, которые легко сломать. А вот сиденья получились добротные. Регулировок много, подушка в меру жесткая, подлокотник дает возможность занять расслабленную позу, правда, только при дальних вояжах. В городе, при частом использовании рычагом, он мешает. Двум пассажирам, как и раньше, придется втянуть бока, но в целом критического дискомфорта они не испытают.

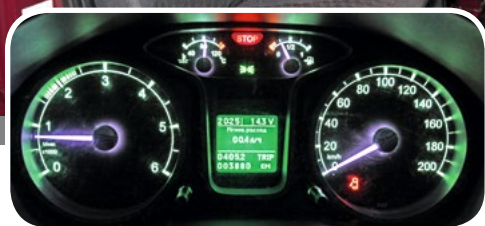
Под капотом «ГАЗели Next» расположился хорошо знакомый дизель Cummins объемом 2,8 литра мощностью 150 л. с. По бортовому компьютеру средний расход солярки составил 14,8 литра на «сотню». Однако стоит отметить, что мы не планировали ездить на машине в штатном режиме. По заверениям производителя, если постоянно держать стрелку тахометра в специально размеченной зоне вокруг двух тысяч оборотов, есть небольшой шанс вписать автомобиль в те

цифры, которые указаны в технических характеристиках.

Мы же решили проверить способности «грузовичка» при активной езде и были приятно удивлены. Динамика у американского дизеля действительно неплохая. С места разогнать «пустой» Next очень легко. Порадовала четкость включений передач, рычаг коробки которой наконец-то переехал с пола на переднюю панель. До определенного момента искренне верится, что сейчас «ГАЗель» продолжит ускоряться и уйдет на вторую «сотню». Но, как и полагается коммерческому автомобилю, выход стрелки тахометра из «рабочей» зоны не приводит только к увеличению шума в салоне и чрезмерному потреблению топлива. В городских условиях в этом нет необходимости. А вот при езде по кольцевой приходится искать баланс между комфортом и скоростью. Чтобы успешно двигаться хотя бы на 100 км/ч, приходится изрядно



У нас на тесте оказалась одна из самых распространенных модификаций «ГАЗели Next» — A21R22, автомобиль с дизельным двигателем Cummins объемом 2,8 литра мощностью 150 л. с., однорядной кабиной и будкой



«самый удобный в классе»? А ведь такая функция

крутить мотор и «наслаждаться» звучанием двигателя, который, по ощущениям, работает прямо в салоне. Хотя ехать с такой скоростью вам вряд ли захочется еще и по причине изрядной парусности машины.

Могли ли вы себе представить, что в «ГАЗели Next» будет что-то, перед чем можно поставить слова

здесь есть — круиз-контроль, который управляется всего одной кнопкой «вкл/выкл»! И это очень удобно. После всех сложнейших систем адаптивного контроля скорости на «немцах» и «японцах», где незнающему человеку придется минут пять разбираться в настрой-



Стоимость протестированного автомобиля

«ГАЗель Next»
1 260 000 ₽

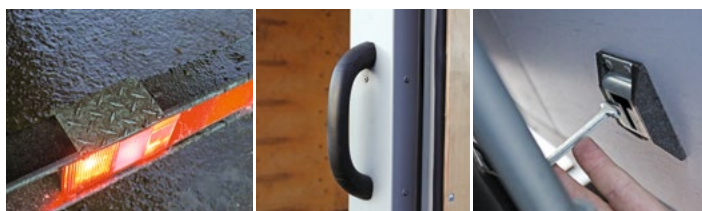
Каков итог?

«ГАЗель Next» — это гигантский шаг вперед по сравнению с «ГАЗелью Бизнес», но заметно меньший на пути к иностранным конкурентам. Автомобиль имеет очень весомые достоинства даже без сравнения с устаревшим предшественником, но главным из них по-прежнему остается цена — тестовый экземпляр с «круизом» стоит немногим больше 1,2 млн рублей. А за 1,3 млн водитель получит такие блага, как кондиционер, подогрев водительского сиденья и магнитола. Для иностранных конкурентов подобные цифры в прайсах недостижимы, а потому «ГАЗель» еще долго будет главным грузовичком и главной маршруткой России. Правда, хотелось бы, чтобы следующего обновления не пришлось ждать еще 20 лет.



ХАРАКТЕРИСТИКИ «ГАЗель Next»

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	5630x2190x3000
Снаряженная масса, кг	2060
Объем багажника, л	10,9
Клиренс, мм	170
Двигатель	
Тип	Турбодизельный, R4
Объем, куб. см	2800
Мощность, л. с. при об/мин	120/3600
Крутящий момент, Нм при об/мин	270/1400–3000
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	10,3



Погрузочные возможности зависят от выбранной вами модификации, благо их много. Наша «будка» была оборудована ручкой на кузове для удобства захода в отсек, а также площадкой для ног на бампере. Для фиксации дверей, кстати, на кузове есть специальные выемки. Однако зацепиться удалось только за одну из них, до второй двери не дотянулась

ОЦЕНКИ «ГАЗель Next»

ИНТЕРЬЕР		7,57	Интерьер Next не выдающийся, но и лишен каких-то критических «косяков». Все на среднем «рабочем» уровне. Эргономика классическая, сиденья не доставят серьезных проблем, но и в «кругосветку» на них не поедешь.
Обзор		9	
Эргономика		8	
Качество материалов		7	
Простор		7	
Передние сиденья		8	
Задние сиденья		5	
Багажник		9	Как ни странно, но разгоняется Газель очень весело. Динамика первого «полтиника» весьма бодрая, да и рулится фургон вполне легко. Тахометр в «зеленой зоне» - и про расход можно забыть.
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		7,5	
Динамика		8	
Управляемость		7	
Тормоза		7	
Экономичность		8	С учетом того, что машина рабочая - комфорт и оснащение достаточные. На фоне предшественника - даже не сравнить.
КОМФОРТ		6,33	
Акустический		6	
Ездовой		6	
Оснащенность опциями		7	Не идеал, но уже современный и в меру удобный. Соотношение «цена-качество» - главный и неоспоримый козырь Газель Next.
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА		7,13	

Volkswagen Multivan vs Citroen SpaceTourer



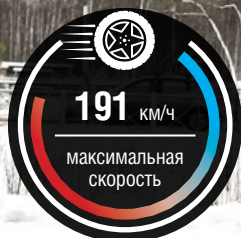
Фото: «Движок»



Илья Огородников

У среднеразмерных коммерческих моделей Volkswagen целая россыпь имен, но Transporter, Caravelle, Multivan, California — суть одна и та же машина в разных комплектациях. У Citroen до последнего времени все было проще: имя одно — Jumpo, хотя модификаций ненамного меньше. Однако с выходом нового поколения все изменилось. Теперь у французов будет так же как у немцев: каждая модификация с отдельным именем, а их пока две — пассажирская SpaceTourer и коммерческая Jumpo. Но уже в ходе сравнительного теста выяснилось, что система наименований — не единственное, что французы переняли у немцев.

Отражение эталона





Негласное противостояние немецкого и французского автопрома идет, наверное, с конца 60-х годов прошлого века. Обе страны делают отличные и аутентичные автомобили, которые регулярно и поочередно становятся лауреатами международных премий и мировых автомобильных конкурсов. Один нюанс: коммерческий успех немецкого автопрома сильно превосходит результаты французского. В Европе один Volkswagen продает больше, чем Peugeot и Citroen, вместе взятые. Как бы не исхитрились французы в техническом, дизайнерском и маркетинговом плане, а победить немцев на рынке им не удастся уже пятьдесят лет.

Стоило ожидать, что рано или поздно что-то должно измениться. И это произошло в 2013 году. Явленное миру третье поколение Peugeot 308 ознаменовало капитуляцию концерна PSA перед Volkswagen, поскольку отличить новоиспеченный французский хэтчбек от немецкого лидера класса с расстояния в пятьдесят метров



было почти невозможно. Если все любят Golf — что же, сделаем свой Golf, французский.

После двух недель, проведенных за рулем Citroen SpaceTourer, стало очевидно, что этот же подход французы собираются использовать и дальше.

Внешне, конечно, заподозрить явную ориентацию на немецкого



«коллегу» не получится. Citroen (как и Peugeot) имеет полностью аутентичную внешность, которая, признаемся, получилась в стиле футуристичного минимализма —

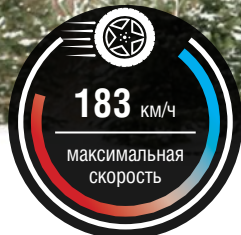
Обзор лучше в Volkswagen: тут и зеркала больше, и картинка с камеры заднего вида вместе со схемой парктроника нагляднее. На SpaceTourer установлена продвинутая система кругового обзора с адаптивным режимом переключения вида камер — тоже удобно, но картинки меньше и тусклее. Кроме того, Multivan имеет подогрев всего лобового стекла, а вот что включает кнопка подогрева в SpaceTourer, мы так и не поняли: нитей на лобовом стекле нет.

Активный круиз-контроль, проектор показаний на лобовое стекло, системы мониторинга «слепых зон» и контроль схода с полосы — никогда еще французские коммерческие автомобили не были так шикарно оснащены

и впрямь настоящий космический шаттл! Микроавтобус сразу же выделяется в потоке и обращает на себя внимание, несмотря на то что, как и раньше, этот класс авто представляет собой практически прямоугольник.

Экстерьер Multivan — сто-процентная немецкая классика в формате «квадратиш, практиш», подчеркнутая строгой солидностью и роскошью: масса хромированных деталей, «светопушки» в фарах и элементы внедорожного обвеса спецверсии PanAmericana, предназначенной для среднемагистральных путешествий. Multivan по-прежнему относится к тем представителям коммерческого транспорта, которым регулярно уступают дорогу в потоке.

Твердый, но качественный пластик, глянец, хромированные окантовки, декор под алюминий, комбинированная кожаная отделка и идеальная подгонка всего вышеперечисленного. Интерьер Volkswagen выглядит и ощущается как строгий, дорогой и стильный.





Ну а если начнете его изучать, готовьтесь потратить полчаса минимум. Только закрывающихся бардачков и отсеков прямо перед глазами в машине пять штук. А еще в дверях, на панели и в сиденьях, не считая специальных фирменных «мусорных ведер» для каждого из передних пассажиров.

Citroen, по первым впечатлениям, если и отстает от Volkswagen, то только в плане разнообразия применяемых материалов. Хотя

отдельные интерьерные решения интереснее немецких, укутанный в черную кожу салон по-кабинетному лаконичен и мрачен — особенности в топовом исполнении Business Lounge. Архитектура построения кабины эргономична, только не такая квадратная. Однако в Citroen удивляет другое — минимальный набор мест для размещения мелкой поклажи: два небольших бардачка, плоский отсек на панели и пара катастрофически неудобно расположенных под лобовым стеклом подстаканников. И это у марки, которая славится удобством своих семейных вэнов!

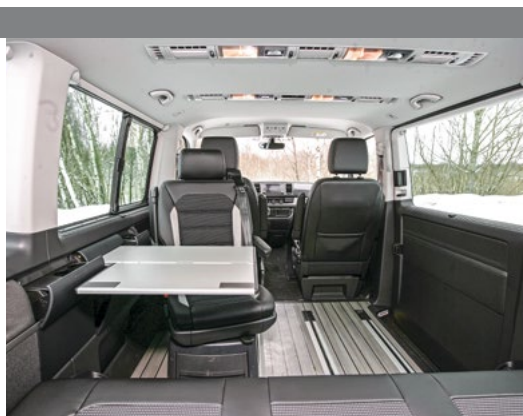
Посадка и там и там — уже привычный подъем на мостик капитанской рубки. В этом средне-размерные вэны схожи со своими старшими «коллегами» фургонами, а потому предоставляют водителю беспрецедентный обзор вперед и в стороны.

Удобство в обоих автомобилях не вызывает вопросов. Сиденья



по форме и профилю схожи, отличаются только набором дополнительных благ. Так, помимо опционального электропривода, Citroen предлагает функцию простенького массажа, а Volkswagen — полный набор подлокотников и чуть более широкие диапазоны.

Электропривод сдвигает с двух сторон доступ в настоящую кают-компанию или передвижной офис. Смотря для каких целей покупается Citroen SpaceTourer. На самом деле пассажирский отсек для «французов» во многом революционен, главным образом потому, что вся система трансформации подсмотрена... правильно, у Multivan.



Как и у «немца», отныне все кресла и диваны в Citroen двигаются по рельсам, что позволяет переставить их против хода. Появился и такой же, как у Volkswagen, передвижной бокс, который превращается в столик. По всему пассажирскому отсеку разбросаны подстаканники, кармашки и розетки, включая разъем на 220 В. На окнах присутствуют шторы, а насладиться видом неба можно через стеклянную крышу.

Пассажирская часть Multivan — практически полноценная гостиная.



Главная «фишка» новых коммерческих «французов» — вращающаяся шайба «автомата», как у автомобилей Jaguar Land Rover. Кстати, само появление автоматической коробки можно считать большим новшеством — ранее «французы» были только с «механикой»



машине. Реакции на газ точны и понятны, а «автомат» расторопен в большей части скоростного диапазона даже без спорт-режима.

Но за рулем все равно чувствуешь себя как в автобусе. Виной тому «длиннющий» руль почти

в четыре оборота (!) и, конечно, 5,3-метровая длина, из-за которой главной проблемой становится парковка.

Ну а главное преимущество «француза» — великолепно настроенная подвеска. SpaceTourer без последствий выдерживает проезд почти по любым колдобинам, смягчая и заглушая удары, насколько это возможно для коммерческого микроавтобуса.

Несмотря на преимущество в мощности и скорости, принципиальная разница в динамике на «Мультивэне» не чувствуется. Уже привычно демпфированный в начале хода акселератор просыпается при переходе коробки DSG в Sport-режим или при начале активного «педальирования». Зато Volkswagen явно послушнее и легче в управлении благодаря относительно острой для фургона «баранке» и более чутким и насыщенным реакциям на нее.

Увы, новая электроника, которой напичкали Citroën, оказалась сыровата. Активный «круиз» безбожно сбоят, отключаясь и сбиваясь по непонятным причинам, — пользоваться им опасно. Глючит расходомер, показывая на трассе расход под 18 литров на «сотню», а в городе падая до восьми. Причем проверка по чекам показала, что реальное потребление солярки как раз не больше 9–10 литров на «сотню» в смешанном цикле. У Volkswagen подобных проблем нет

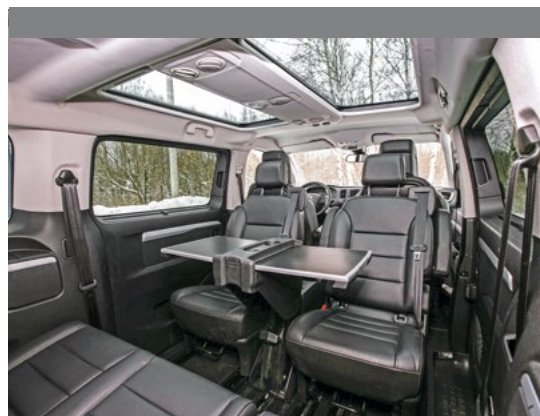
В Citroën это безальтернативный 150-сильный агрегат, выбрать к которому можно только коробку передач. Volkswagen же предлагает целую россыпь модификаций — только вариантов форсировки дизеля предусмотрено четыре, не говоря о выборе коробки передач и типа привода. В нашем случае это 180-сильная версия в паре с «роботом» DSG и передними ведущими колесами.

В целом стоит признать, что единственный дизель на «французе» универсален — он позволяет свободно чувствовать себя и в городе, и на трассе. Запас тяги в 370 Нм дает возможность даже похулиганить на двухтонной



Все дело в том, что в исполнении PanAmericana левая часть автомобиля представляет собой настоящий секретер, из которого выдвигаются, открываются и высовываются различные секции. Сиденья второго ряда могут вращаться вокруг своей оси, из-под дивана выдвигаются удобные «корытца», само собой, тут же полный набор розеток и подстаканников, а завершает картину домашнего уюта отделка пола под палубный паркет. Тут можно жить!

Оба автомобиля оснащены 2,0-литровым турбодизелем.





А вот очевидную жесткость подвески не скрыть. Помнится, в прошлую нашу встречу с Multivan мы грешили на усталость адаптивных амортизаторов. Однако сейчас подвеска обычная, машина почти новая, а Volkswagen все равно справляется только с дорожной «мелочью», жестко и громко

И у Citroen, и у Volkswagen система обдува пассажирского отсека проложена через потолок. Причем у Multivan полноценный автономный климат-контроль, а у SpaceTourer — ручная регулировка остаточных потоков. Но как ни крути, ноги пассажиров среднего ряда все равно мерзнут: теплый воздух до них не доходит

встряивая пассажиров на стыках и колдобинах средней руки. При выборе «немца» не стоит экономить и на двойной шумоизоляции стекол, которая предлагается в качестве опции.

Каков итог?

Если идеальный «велосипед» уже придуман, то выпендриваться нечего. Покупаем, смотрим, как устроено, и собираем такой же свой, доработав по ходу отдельные решения и предложив свои «фишки». Судя по всему, новый Citroen SpaceTourer делали именно так. И знаете что? Получился отличный микроавтобус, на который смотришь как на французское отражение Multivan. Но зачем же тогда покупать Citroen, если есть Volkswagen? Все дело в том, что французы из PSA предложили



Объем багажника в обоих автомобилях зависит от выбранной длины кузова. Даже в случае с «коротким» Volkswagen отсека (с учетом возможности двигать диван) хватает с запасом для всех обитателей салона. В удлиненный же Citroen можно и вовсе грузить с погрузчика. На месте и традиционные французские «фишки» — съемный багажный фонарик и возможность отдельно открыть заднее стекло

ХАРАКТЕРИСТИКИ	Volkswagen Multivan 2.0 TDI	Citroen Space Tourer 2.0 HDi XL
Технические характеристики		
Длина x ширина x высота, мм	4892x1904x1970	5309x1920x1877
Снаряженная масса, кг	2181	2020
Объем багажника, л	1210	1384
Клиренс, мм	186	175
Двигатель		
Тип	R4, турбодизельный	R4, турбодизельный
Объем, куб. см	1968	1997
Мощность, л. с. при об/мин	180/4000	150/4000
Крутящий момент, Нм при об/мин	400/2000	370/2000
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Передний	Передний
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, с	11,4	12,3
Максимальная скорость, км/ч	191	183
Средний расход топлива, л	5,6	6,2

ОЦЕНКИ	Volkswagen Multivan 2.0 TDI Citroen Space Tourer 2.0 HDi XL	
ИНТЕРЬЕР	9,28	8,86
Обзор	9	8
Эргономика	10	9
Качество материалов	8	8
Простор	10	10
Передние сиденья	8	8
Задние сиденья	10	9
Багажник	10	10
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,75	7,75
Динамика	8	8
Управляемость	7	6
Тормоза	8	9
Экономичность	8	8
КОМФОРТ	8,33	8,66
Акустический	8	8
Ездовой	7	9
Оснащенность опциями	10	9
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,45	8,42





Стоимость
протестированного автомобиля

Volkswagen Multivan 2.0

4 705 300 ₽

убийственный аргумент: цена! SpaceTourer в самой дорогой комплектации получился дешевле, чем Multivan в «базе». А если сопоставить оснащение, то разница в цене получается двойная! Реакция даже российских покупателей в кризисное время однозначная: на французский микроавтобус уже выстроилась полугодовая очередь. Рецепт успеха снова оказался прост.

Volkswagen пока реагирует спокойно. У Multivan есть сформированный круг частных и корпоративных клиентов, долгосрочные

Несмотря на то что микроавтобусы достались нам переднеприводные, Citroen может похвастаться фирменной системой GripControl, которая перенастраивает страхующую электронику и параметры тяги под условия движения, — водитель задает их специальной шайбой. Конечно, на бездорожье это не панацея, однако система реально работает — например, в снегу SpaceTourer с активированным режимом Snow едет куда уверенней. Но, как ни крути, с опциональным полным приводом Volkswagen это все равно пока не сравнится. Исполнение 4x4 для «француза» тоже появится, но ориентировочно только через год



Стоимость
протестированного автомобиля

Citroen Space Tourer 2.0

2 979 000 ₽

контракты и прочие программы лояльности. Никто не отменял престиж марки, да и, признаемся, в целом переплюнуть «немца» по уровню и возможностям пока никому не удалось, в том числе и новоиспеченному «французу». Однако ценовой фактор — штука, умеющая переманивать клиентов. Как бы не пришлось и «Фольксвагену» заняться локализацией своей коммерческой линейки.



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.wolf lubes.com

Найдите
ближайшего
дилера



wolf
THE VITAL LUBRICANT

Airline показал

актуальную линейку инструментов



Компания-производитель автоаксессуаров Airline представила на строительной выставке MosBuild 2018 фирменную линейку инструментов.

На совместном стенде с партнером — компанией «220 вольт» — Airline продемонстрировал линейку профессиональных слесарных инструментов, а также ведущие группы автомобильных аксессуаров.

MosBuild является крупнейшей в России выставкой строительных и отделочных материалов ■



Бренд alca представил насос для кемпингов

Ассортимент автоаксессуаров немецкой марки alca пополнился воздушным насосом, работающим от 12-вольтовой бортовой электросети.

Насос, по данным производителя, обладает мощностью 75 Вт, его производительность — 192 л/мин. С помощью нового аксессуара alca можно за три минуты накачать двухместный матрац и так же быстро его сдуть.

В комплекте с прибором прилагаются три адаптера/наконечника для обслуживания велосипедов, мячей, матрацев, лодок, детских бассейнов и других надувных предметов. Длина кабеля, входящего в комплект, составляет 2,2 метра.

Рекомендованная розничная цена нового насоса alca — 580 рублей ■

Ritmix выпустил новый автомобильный инвертор

Компания Ritmix начинает продажи на российском рынке нового автомобильного инвертора RPI-2004 с четырьмя USB-портами и стандартной евророзеткой.

Отличительной особенностью новинки является возможность установки в автомобильный подстаканник — габариты позволяют поставить инвертор в подстаканник любого размера.

Длина провода дает возможность использовать прикуриватель, расположенный на разном удалении от подстаканника.

RPI-2004 обладает возможностью заряжать одновременно до четырех устройств с помощью четырех USB-выходов (их общая мощность составляет до 4200 мА, каждый по отдельности выдает ток до 2100 мА, что подходит для современных энергоемких телефонов и планшетов) ■



Міо представил камеру заднего вида



Компания Mio Technology начинает продажи дополнительной камеры заднего вида MiVue A30, работающей в паре с видеорегистраторами Mio MiVue.

Устройство ведет синхронную запись вместе с основным регистратором, за счет чего фиксируются практически все события, которые происходят вокруг автомобиля. Новая камера заднего вида Mio MiVue A30 записывает видео в разрешении Full HD 1080P со скоростью 30 к/с.

Устройство совместимо с видеорегистраторами Mio MiVue 765, MiVue 785, MiVue 786, MiVue 788, а также с новым MiVue C380D. Подключение камеры осуществляется через USB-кабель, длины которого достаточно, чтобы скрыто пропустить его под салонной обшивкой автомобиля.

Продажи камеры заднего вида Mio MiVue A30 уже стартовали; рекомендованная цена устройства — 4990 рублей ■

ЧЕМПИОНЫ РЕКОМЕНДУЮТ

СУППОРТЫ ТОРМОЗНЫЕ CARVILLE RACING



- ☒ Тормозные суппорты выполнены из алюминиевого сплава
- ☒ Рекомендуем использовать с составными тормозными дисками
- ☒ Улучшают тормозные характеристики автомобилей
- ☒ Высокое качество по выгодной цене



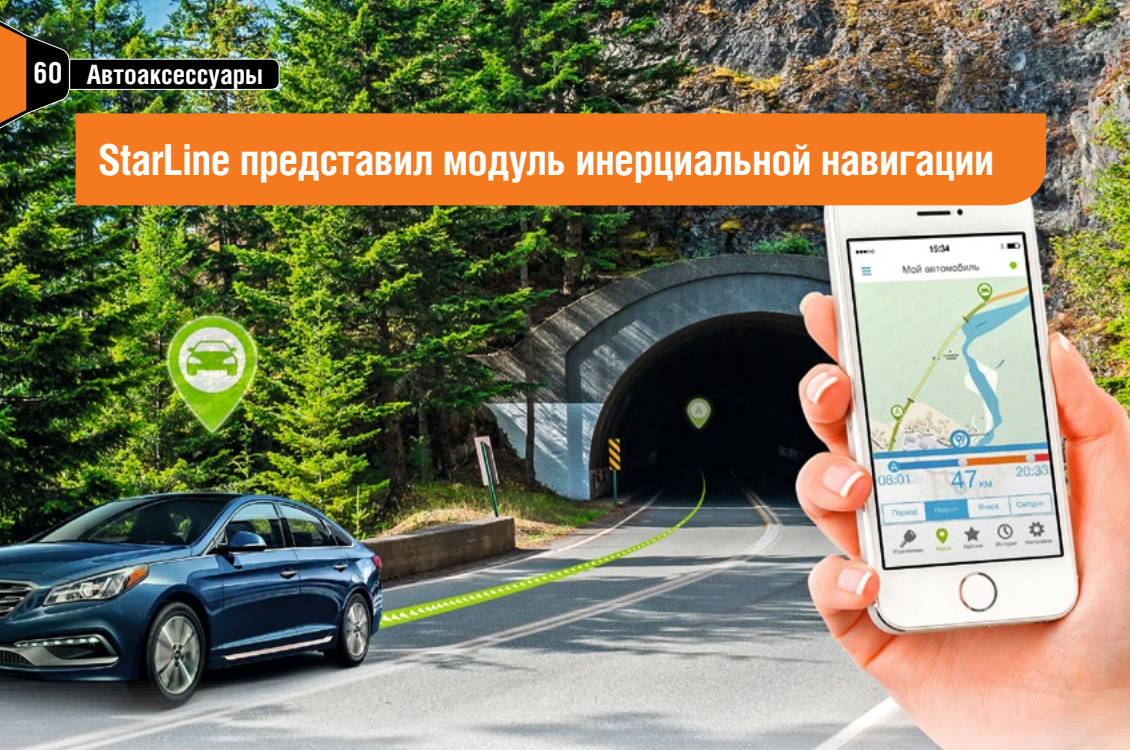
Андрей Петухов,
Призер чемпионата России по ралли.
Победитель этапов РСКГ.

ДЕТАЛИ ДЛЯ АВТОСПОРТА И ТЮНИНГА



WWW.CARVILLE.RACING

StarLine представил модуль инерциальной навигации



Инженеры НПО «СтарЛайн» представляют новую разработку — модуль инерциальной навигации StarLine N11 PRO.

StarLine N11 PRO совмещает в себе GPS+ГЛОНАСС-антенну и непосредственно модуль инерциальной навигации. При стабильном сигнале от спутников StarLine N11 PRO работает как антенна GPS+ГЛОНАСС, а при нестабильном или в случае резкого пропадания сигнала продолжает построение маршрута, используя встроенный акселерометр и гироскоп.

Использование акселерометра и гироскопа позволяет прогнозировать перемещение автомобиля и обеспечивает точное построение маршрута.

При восстановлении стабильного спутникового сигнала StarLine N11 PRO снова переключается в режим GPS+ГЛОНАСС-антенны ■

Airline выпустил новое панорамное зеркало

Компания-производитель автоаксессуаров Airline объявила о расширении линейки зеркал заднего вида.

Линейку пополнила модель AMR-06, представляющая собой панорамное зеркало, которое устанавливается на внутрисалонное зеркало заднего вида с помощью универсального кронштейна.

Зеркало имеет сферическую форму, за счет этого оно увеличивает угол обзора сзади и сбоку от автомобиля без существенного искажения.

Розничная цена новинки — 225 рублей ■



Digma предложила новое комбоустройство

Компания Digma объявляет о расширении линейки автомобильной техники и представляет новое комбоустройство DCD-300.

Прибор выполнен в классическом стиле и изготовлен из пластика с soft-touch-покрытием. В комбоустройство DCD-300 встроены процессор Ambarella A7 и сенсор OV4689 от OmniVision.

Запись производится в разрешении Full HD 1920x1080 (30 к/с). Угол обзора видеорегистратора составляет 170 градусов. Техническая база комбоустройства обеспечивает обнаружение всех имеющихся радаров.

Встроенный радар-детектор в DCD-300 определяет радарные сигналы во всех актуальных диапазонах — X, K, Ka, Ku, сигналы лазерных измерителей, а также сигналы комплекса «Стрелка». Также отличительной особенностью DCD-300 является наличие технологии GPS-базы координат, которая регулярно обновляется и гарантирует актуальную информацию о расположении системы «Автодора», а также других полицейских радаров и камер ГИБДД.

Средняя стоимость устройства DCD-300 — 8590 рублей ■



Новое зарядное устройство от Buro

Бренд Buro презентует новое беспроводное зарядное устройство с автомобильным держателем CWC-QC1 QC3.0.

Гаджет с поддержкой стандарта Qi подойдет для мобильного телефона, планшета, плеера и GPS-навигатора и позволит заряжать устройства быстро и без лишних подключений к источникам питания.

Размер CWC-QC1 QC3.0 варьируется от 4 до 6,2 дюйма исходя из ширины и высоты заряжаемого устройства.

Новинка уже поступила в розничную продажу по цене 1400 рублей ■

14-я международная выставка автомобильной индустрии



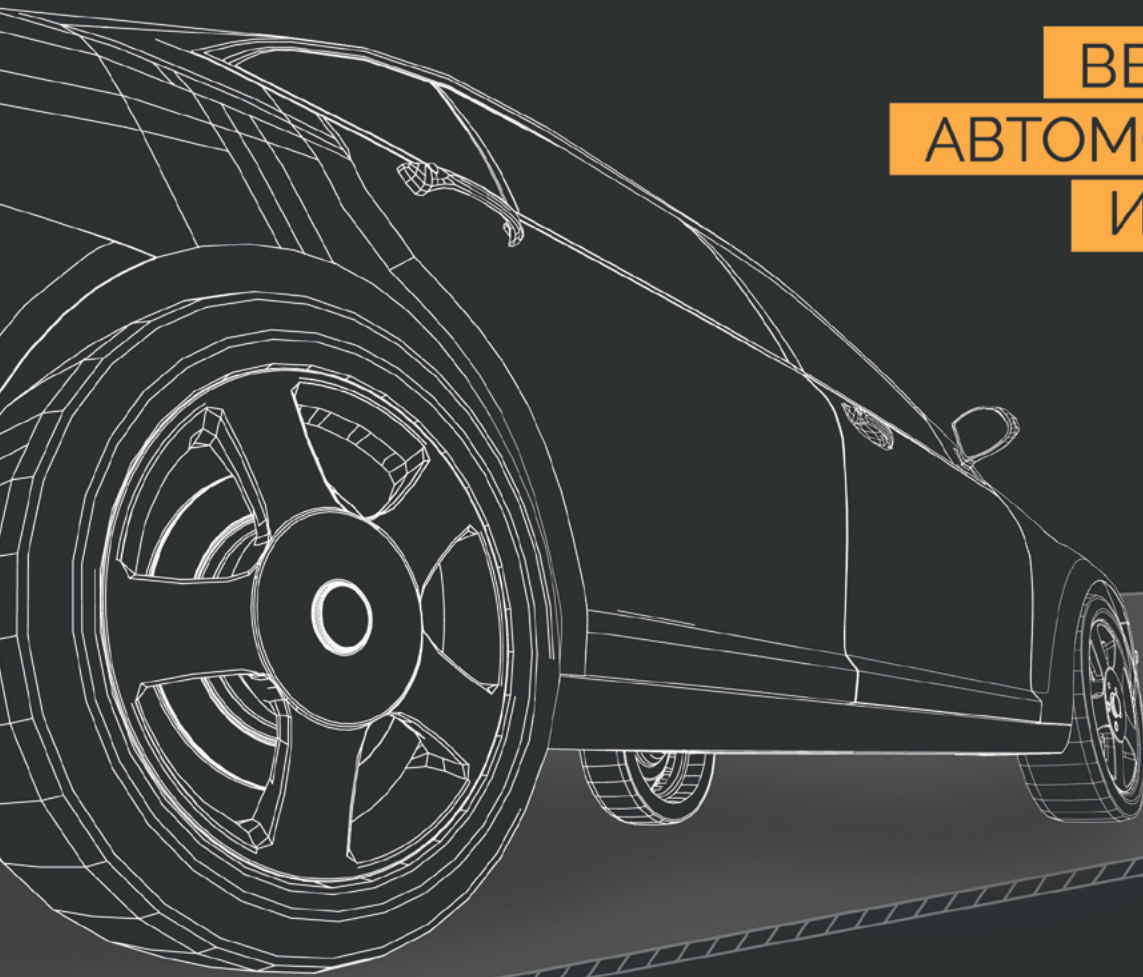
ИНТЕРАВТО

28-31 августа

2018 года

Москва, Крокус Экспо

**ВЕСЬ СПЕКТР
АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНДУСТРИИ**



www.interauto-expo.ru

**АВТОЭЛЕКТРИКА И АВТОЭЛЕКТРОНИКА ★ АВТОМОБИЛЬНАЯ ХИМИЯ, МАСЛА
ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ★ ОБОРУДОВАНИЕ И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ АВТОМОЕК
ШИНЫ И РЕМОНТ ШИН, РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ ★ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ И ИХ КОМПОНЕНТЫ
ГАРАЖНОЕ И ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ИНСТРУМЕНТЫ ★ АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ**

Организатор:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

Генеральный информационный
партнёр:



Информационный партнёр
«Крокус Экспо»:



12+

реклама

Сезон-2018 в РСКГ

стартовал в Грозном



Роман Зубко

В середине апреля на автодроме «Крепость Грозная» в столице Чеченской Республики состоялся дебютный этап сезона-2018 в Российской серии кольцевых гонок. Корреспондент «Движка» своими глазами наблюдал за стартом очередного кольцевого чемпионата страны.

Накануне дебюта сезона в руководстве серии пообещали гонщикам ряд сюрпризов. «Участникам предстоит освоить новую конфигурацию кольцевой трассы „Крепость Грозная“, а значит, борьба будет особенно зрелищной и острой», — заявил руководитель СМП РСКГ Олег Петриков.

Как рассказал «Движку» пилот команды Carville Racing, выступающей в классе «Туринг-Лайт», Григорий Бурлуцкий, автодром в новой конфигурации стал чуть медленнее: «Добавилась пара связок медленных поворотов, которые сбивают общий темп. Хотя и не сильно: как показала практика, в холодную погоду на сухом асфальте мое личное время круга оказывается на 0,7–0,8 секунды хуже, чем при старой конфигурации трассы».

В субботу, 14 апреля, погода в Грозном выдалась дождли-

вая, поэтому пилотам машин классов «Туринг-Лайт» и «Супер-продакшн», выступавшим в рамках объединенного заезда, пришлось стартовать на мокрой трассе, которая стала подсыхать по ходу гонки.

Автомобили класса «Туринг-Лайт» оказались в итоге ненамного медленнее машин категории «Супер-продакшн», кроме того, по зрелищности первый зачет был едва ли не ярче второго.

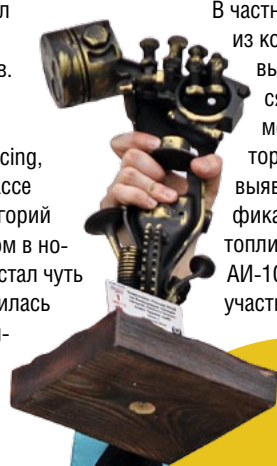
В частности, Андрей Радошнов из команды Carville Racing вынужден был пробиваться «наверх» с последнего места на старте, на котором он оказался из-за выявленного после квалификации несоответствия топлива бензину «Роснефть» АИ-100, положенному всем участникам РСКГ. По итогам

гонки Радошнов замкнул призовую тройку.

Ну а первое место досталось Григорию Бурлуцкому, с которым на протяжении едва ли не всей гонки «бился» Андрей Масленников из команды «Подмосковье Моторспорт», получивший под самый финиш заезда

дисквалификацию, поскольку проигнорировал предписание судей проехать через пит-лейн за несвоевременную смену шин перед самым стартом. Первое командное место по итогам гонки-№ 1 на этапе в Грозном завоевала, таким образом, команда Carville Racing.

«В начале заезда было сложно, потому что асфальт был еще мокрым: надо было четко понимать, когда тормозить, когда разогнаться, и к тому же не упускать из виду соперников. Плюс нам мешали автомобили класса „Супер-продакшн“, которые вроде бы должны быть быстрее



Григорий Бурлуцкий >

Ирина Сидоркова



нас, но некоторые оказались медленнее. Мы не совершили ошибок наших соперников, получивших штрафы в виде проезда через пит-лейн, — с самого начала поставили правильную резину, поэтому гонка в целом сложилась для нас удачно», — рассказал «Движку» о перипетиях первого дня грозненского этапа Григорий Бурлуцкий.

В рамках второй гонки уик-энда пилоты Carville Racing также поднялись на призовой подиум —

Подиум более быстрого класса «Супер-продакшн» выглядел одинаково и в субботу, и в воскресенье:

оба раза победителем становился Владислав Незванкин на Lada Vesta из команды Lada Sport Rosneft, второе место занимал его партнер по команде Михаил Митяев, третьим был Александр Марушко, выступавший на Lada Granta за команду Nefis Racing Division. В том же порядке пилоты расположились в личном

Роман Голиков



из Карелии Ирина Сидоркова, выигравшая первую гонку и финишировавшая на втором месте в гонке № 2.

В личном зачете первенства по итогам грозненского этапа Ирина опережает ближайшего преследователя (Павла Кузьмина) на 15 очков.

В классе «Национальный» лидерами общего зачета Кубка России из Грозного уехали Егор Санин из команды Bragin Racing Team (41 очко), Андрей Петухов (Lada Sport Rosneft, 35 очков) и Игорь Львов (Redmond Drive, 31 очко). В командном зачете после первого этапа лидирует Bragin Racing Team.

Субботнюю и воскресную гонки в классе «Туринг», в котором соревнуются автомобили международной категории TCR, организаторы Российской серии кольцевых гонок назвали украшением грозненского уик-энда.

Тройки призеров в двух заездах оказались абсолютно разными — сказались правила уравнивания возможностей для разных моделей и весовые гандикапы за призовые места, которые в субботу заработали Клим Гаврилов (Audi RS3 LMS, Lukoil Racing), Михаил Грачев и Владимир Шешенин (оба — Lada Vesta, Lada Sport Rosneft).

В воскресном заезде призовую тройку составили Роман Голиков (Volkswagen Golf, «УГМК Моторспорт»),

Виталий Дудин (Volkswagen Golf, Akhmat Racing Team), Кирилл Ладыгин (Lada Vesta, Lada Sport Rosneft). Однако в итоговых протоколах соревнований имена серебряного и бронзового призеров гонки № 2 оказались иными: результат Дудина судьи аннулировали из-за слишком малого дорожного просвета его автомобиля, а к результату Ладыгина прибавили штрафное

время за агрессивный обгон Алексея Дудукало в последнем повороте. В итоге пилот



Клим Гаврилов



Lukoil Racing стал вторым в воскресной гонке, а на третье место после штрафов поднялся Лев Толкачев («Румос-AMG Motorsport»).

Второй этап Российской серии кольцевых гонок сезона-2018 проходил, когда этот номер журнала готовился к печати, — 5 и 6 мая на автодроме «Смоленское кольцо». Третья гонка сезона состоится 2 и 3 июня на «Нижегородском кольце». Журнал «Движок» следит за развитием событий в российской серии кольцевых гонок.



несмотря на положенные победителю и призерам первой гонки балласт и старт из глубины пелотона. Андрей Радошнов финишировал вторым, Григорий Бурлуцкий — третьим.

По итогам первого этапа РСКГ-2018 командный зачет чемпионата в классе «Туринг-Лайт» возглавила команда Carville Racing с 78 очками; в личном зачете лидирует Григорий Бурлуцкий (42 очка), второе и третье места делят Игорь Самсонов из команды «Академия ралли» и Андрей Радошнов (у обоих — по 36 очков).

зачете чемпионата по итогам грозненского этапа, а командный зачет возглавил коллектив Lada Sport Rosneft.

В классе «Национальный Юниор» главной героиней уик-энда стала пилотесса



Андрей Радошнов



Команда Carville Racing

дебютировала в топовом классе РСКГ

В начале мая на автодроме «Смоленское кольцо» состоялся дебют команды Carville Racing в самой быстрой и зрелищной зачетной категории Российской серии кольцевых гонок — в классе «Туринг».

«Боевой» машиной Carville Racing в «старшем» классе РСКГ стал SEAT Leon Cup, который вывел на смоленскую трассу Григорий Бурлуцкий. Выступать в «Туринге» в нынешнем сезоне он будет в личном зачете.

По словам генерального директора УК «Карвиль» Павла Бурлуцкого, решение руководства команды выступать в классе «Туринг» было принято в связи с тем, что «более престижного и быстрого класса в нашей стране нет». Отметим, что заезды именно в этом классе транслируются в прямом эфире на канале «Матч-ТВ».

Что же касается «боевой единицы» команды в новом для нее классе, то SEAT Leon, по заявлению П. Бурлуцкого, был выбран как автомобиль, «хорошо зарекомендовавший себя в кольцевых гонках и более доступный в обслуживании».

В рамках своего дебюта в классе «Туринг» Григорий Бурлуцкий сенсации не создал, заняв в Смоленске 13-е место в первой гонке и 11-е — во второй. Однако в руководстве команды, судя по его заявлениям, побед с первых же заездов никто не и ждал.

«Основные наши соперники — безусловно, лидеры класса: команды „ТАИФ-Моторспорт“, Lada Sport Rosneft, Lukoil Racing Team. Но мы, конечно, не ставим задачу сразу победить их всех. Этот сезон в классе „Туринг“ будет для нас пилотным, и перед нами в первую очередь стоит задача проехать остальные этапы сезона, подобрать настройки автомобиля, изучить тактику соперников, ну и более профессионально выступать уже в будущем сезоне — 2019 года», — отметил гендиректор УК «Карвиль» ■



Алексей Лукьянюк лидирует в чемпионате Европы по ралли

На Канарских островах в первый уик-энд мая финишировал второй этап чемпионата Европы по ралли. Победу в гонке в абсолютном зачете отпраздновал российский экипаж в составе Алексея Лукьянюка и Алексея Арнаутова на Ford Fiesta R5.

Для раллистов из Петербурга эта победа стала третьей на островной гонке, сообщает пресс-служба команды Russian Performance Motorsport. Два ночных дня включали восемь и шесть спецучастков; Лукьянюк и Арнаутов выиграли десять из них.

Основным конкурентом петербуржцев стал экипаж россиян, в котором пилот выступает с латвийской лицензией. Николай Грязин и Ярослав Федоров на Skoda Fabia R5 по итогам гонки на Канарских островах уступили «Лукасу» 51,4 секунды.

«В целом, я считаю, все прибавили в скорости», — отметил после финиша А. Лукьянюк. — В прошлом году мы соревновались только с Магальяшем и Каetanoвичем, которые тогда финишировали вторым и третьим. Сейчас у Магальяша были проблемы с машиной, но куча молодежи сильно прибавила в темпе. Коля Грязин наконец тоже прибавил, приближается. Для нас хорошо, что есть „подпор“ сзади. Я ожидал, что нам даже будет чуть-чуть сложнее бороться».

По итогам двух этапов ЧЕ команда Russian Performance Motorsport остается лидером, а экипажи выходят в лидеры в личном зачете: Лукьянюк и Арнаутов — в классе «Абсолют», Сергей Ременник и Марк Розин — в классе ERC-2 Production.

Следующий этап пройдет по гравийным дорогам Греции в первые летние дни — с 1 по 3 июня ■



G-Drive Racing начал чемпионат мира с победы в Бельгии

Российская команда G-Drive Racing выиграла первый этап чемпионата мира FIA WEC в классе LMP2, который состоялся в начале мая в Спа.

Как сообщает пресс-служба команды, в составе экипажа № 26 на прототипе Oreca 07 с Романом Русиновым и Андреа Пиццитола впервые выступал экс-пилот «Формулы-1» и лидер текущего сезона электрической серии Formula E Жан-Эрик Вернь.

В квалификации пилоты G-Drive Racing показали второй результат в классе LMP2. Но уже на старте гонки Роман Русинов захватил лидерство. На первом отрезке борьба была острая, и соперники на некоторое время смогли потеснить оранжевый прототип с первой позиции. Однако экипаж G-Drive Racing быстро вернулся на первую строчку протокола, сохранив лидерство до самого финиша шестичасовой гонки.

Российская команда стала в итоге сильнейшей в классе LMP2 на легендарной трассе в Спа-Франкоршам в третий раз за последние четыре года. «Ключевым фактором стал хороший старт и правильная стратегия. Нашей задачей было удержаться в лидирующей тройке на первом отрезке, потому что мы знали, что получим преимущество за счет выбора шин», — заявил после финиша Роман Русинов.

Команда G-Drive Racing принимала участие в первом этапе FIA WEC в рамках подготовки к главному старту года — суточному марафону «24 часа Ле-Мана», который состоится в середине июня. До этого команда проведет еще одну гонку: 13 мая два ее экипажа выйдут на старт второго этапа серии ELMS в итальянской Монце ■



MIMS **automechanika** MOSCOW

22-я Международная выставка запасных частей,
автокомпонентов, оборудования и товаров
для технического обслуживания автомобиля

27 – 30 августа 2018

ЦВК «Экспоцентр»
Москва



Получите бесплатный билет!
www.mims.ru

Организатор

ITEMF
EXPO



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ

ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ И КОЛОДКИ TRIALLI



Эффективное
торможение
автомобиля



Стабильный
коэффициент трения
во всем диапазоне давлений,
скоростей и температур



Бесшумная серия
- min NVH
(минимальный шум и вибрации)



Равномерный
износ дисков

гарантированная безопасность,
исключает вибрацию и биение рулевого колеса



TRIALLI complex:

для наилучшего результата рекомендуем
совместное использование тормозных дисков /
барабанов / колодок TRIALLI



Расширенная гарантия
30 000 км пробега

Больше информации о деталях на сайте WWW.TRIALLI.RU