



ОКТАБРЬ 2018 • #68

Движок

про автомобили в деталях

automechanika

25th
Automechanika
Frankfurt

30

messe frankfurt

Наматываем
километры
на Lada Vesta
Sport

18



40
Michelin X-Ice North 4

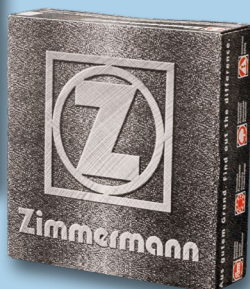
34
Nokian Hakkapeliitta R3

34

ТЕСТЫ НОВЫХ ЗИМНИХ ШИН

10

Немецкий
производитель
тормозов
Zimmermann
о бизнесе
и производстве



«Мы сконцентрировались
на рынке aftermarket»

26

Завод Kolbenschmidt
в Неккарзульме

Как делают
автомобильные поршни
для моторов TSI и TDI

59

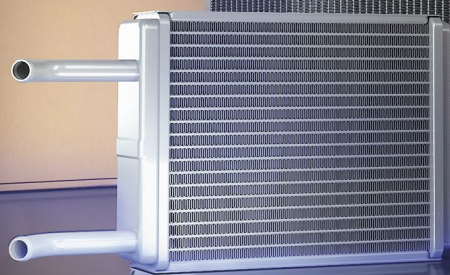
Победа
на РСКГ-2018!

Carville Racing
триумфально
завершила сезон



LUZAR

детали системы охлаждения



ЭТАЛОН АВТОМОБИЛЬНОГО РАДИАТОРА

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



Идеальное совпадение размеров

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



Оптимальная теплоотдача

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



Широчайший ассортимент

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

www.luzar.ru



*ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ТЕСТА В ЖУРНАЛЕ «ЗА РУЛЕМ» №6 (2018)

КОМПРЕССОРЫ AIRLINE

ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ В КОМПАКТНОМ РАЗМЕРЕ



- Механизм и корпус из высококачественного металла
- Провода и шланги из морозостойкого материала
- Длительный срок службы
- Гарантия 2 года

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
НА САЙТЕ
WWW.AIRLINE.SU



Нетехнологичная Европа, или Выставка Automechanika Frankfurt за кадром



Для автовладельцев, не посвящен-
ных в мир компонентов, немецкий
город Франкфурт ассоциируется
в первую очередь с крупным авто-
салоном, который проводится раз
в два года и на котором «большая
немецкая тройка», а также почти
все европейские автопроизводи-
тели блистают своими новинками.
Однако в год между автосалонами
во Франкфурте проводится еще
одна выставка — Automechanika:
на ней свои технологии представ-
ляют бренды, которые являют-
ся поставщиками этих самых
автоконцернов. То есть те, по чьим
технологиям автомобили, соб-
ственно, и сделаны. Удивительно,
но, впервые посетив это мероприя-
тие, я так не смог найти ни одной
технологии будущего, да и вообще
хоть чему-то удивиться.

Сразу стоит сказать, что две
трети крупнейшей выставки
во Франкфурте посвящено компа-
ниям, работающим на вторичный
рынок компонентов, а также
сервисному оборудованию, аксес-
суарам и прочим вещам сегмента
aftermarket. Несложно догадать-
ся, что главным достижением
«компонентных» компаний этой
части рынка является расширение
ассортимента за счет освоения
производства деталей для новинок
автомобильного мира года теку-
щего. То есть самой технологичной
тут может быть какая-либо усо-
вершенствованная или тюнинговая
запчасть, разработка которой
завершилась еще в позапрошлом
году, потому что в прошлом появи-
лась сама машина.

Другое дело — бренды
со столетней историей, мировым
именем, тысячами патентов и во-
шедшими в мировое производство
технологиями. Проходя мимо
стендов этих производственных
гигантов, готовишься погрузиться
в будущее XXII века и отправить-
ся в виртуальную реальность

на беспилотном автомобиле
с антигравитационным двигателем,
который не запускают в серийное
производство только потому, что
это очень дорого и не по карману
большинству покупателей.

Два дня, проведенных на вы-
ставке Automechanika в Германии,
вернули на бренную землю: от-
правляться в XXII век на антигравитационном двигателе с лазерным
управлением через поток мыслей,
кроме меня, почти никто и не соби-
рался. Из технологий завтрашнего
дня на выставке я увидел полтора
прототипа годовой давности да
парочку новинок.

Самые современное и пере-
довое, что удалось лицезреть, —
жидкокристаллические и ма-
тричные лазерные фары. Причем
последние еще полгода назад
я тестировал на автомобиле,
для которого они и были созда-
ны, а также очки дополненной
реальности все той же компании,
пробные попытки применения ко-
торых мне довелось испытать еще
год назад на производстве этих же
самых машин.

А вот величайший немецкий ин-
жиниринговый концерн, который
изобрел чуть ни половину электро-
ники в автомобиле, хвастался тем,
что подсоединил свое сервисное
оборудование к интернету и теперь
данные с него можно хранить
в «облаке». Кто-то из заводских
поставщиков похвалился тем,
что разрешил продавать свои
компоненты для первичного рынка
на вторичном. Ну а кто-то показал
миру... новую упаковку. Большин-
ство же конвейерных поставщиков
сообщило, что новая линейка
продукции стала условно на 1%
эффективнее, на 2% экологичнее
и на 3% экономичнее. Нагляд-
ным срезом приземленности
«передовых» технологий явилась
фирменная премия Innovate Award
Automechanika, где главный приз
был отдан за создание электрон-

ной системы очистки воздуха...
в пневмоподвеске грузовиков. Вот
это, собственно, и есть ближайшее
будущее автопрома.

А где же пресловутые ро-
ботехнологии? Где новейшие
водородно-гибридно-пневматиче-
ские двигатели? Где батареи для
электромоторов, способные взять
энергии на 1000 км? Где напеча-
танные на 3D-принтере запчасти?
Где производственные экзоскеле-
ты для конвейера? Где неподвласт-
ные погодным невзгодам радары
автопилотов? Где сами автопилоты
с искусственным интеллектом?
Где лазерные дворники, испаряю-
щие влагу со стекла? Где хотя бы
встроенная в бортовой компьютер
Siri, с которой можно поговорить?!
Ничего этого, увы, на техноло-
гичной выставке компонентов
замечено не было.

В целом тенденции последних
лет точно такие же, как и на ав-
томобильном салоне, где все
меньше и меньше места остается
концептуальным разработкам. Вы-
ставка сегодня даже в передовой
Германии — это просто встреча
в одном месте игроков одной
отрасли, которые показывают то,
что можно уже сегодня побыстрее
и выгоднее продать. Фактически
масштабный междусобойчик для
заключения контрактов, только
оформленный в виде эффектных
стендов и пафосных презентаций
в стиле Стива Джобса с бокалами
шампанского.

Неудивительно, что при ответе
на наши журналистские вопросы
о новых технологиях и передовых
разработках будущего представи-
тели мировых брендов частенько
«подвисали», пытались позвать
некоего специалиста по данному
вопросу, да так и исчезали, вручив
предварительно пресс-релиз,
порой с новостями трехмесячной
давности...

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

Официальный поставщик ПАО «КАМАЗ»

«Мы сконцентрировались на рынке aftermarket»

Немецкий производитель тормозов Zimmermann о бизнесе и производстве

10



Раздвоение личности

Тест-драйв Lada Vesta Sport

18

D

30

Automechanika Frankfurt 2018

Что показали на главной мировой выставке автокомпонентов.
Часть 1



59

Победа на РСКГ 2018

Carville Racing триумфально завершила сезон



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **В Москве прошла выставка «Территория АКПП 2018»**
- 10 **«Мы сконцентрировались на рынке aftermarket»**
Немецкий производитель тормозов Zimmermann о бизнесе и производстве
- 12 **40 лет ABS**
Изучаем производство тормозных систем на заводе Bosch в Самаре
- 14 **«ПартКом» открыл 19-й РДЦ в России**

Автомобили

- 16 **Новости**
- 18 **Раздвоение личности**
Тест-драйв Lada Vesta Sport

Автокомпоненты

- 22 **Новости**
- 26 **Завод Kolbenschmidt в Неккарзульме**
Как делают автомобильные поршни для моторов TSI и TDI
- 30 **Automechanika Frankfurt 2018**
Что показали на главной мировой выставке автокомпонентов. Часть 1
- 34 **Догнать и перегнать шины**
Тест новых зимних шин Nokian Hakkapeliitta R3
- 38 **«Покупатели жертвуют качеством ради цены»**
Производители аккумуляторов
- 40 **Как держит рекордное количество шипов**
Тест новых шин Michelin X-Ice North 4
- 44 **Из чего сделаны глушители для Lada**
Проводим лабораторную экспертизу 12 образцов
- 48 **Галогеновые лампы**
Какие бывают и для чего подходят

Автоаксессуары

- 52 **Новости**

Автоспорт

- 56 **Новости**
- 58 **«Шелковый путь — 2018»**
Андрей Каргинов победил на китайском этапе, а «КАМАЗ-мастер» занял весь подиум
- 59 **Победа на РСКГ 2018**
Carville Racing триумфально завершила сезон

Автодосуг

- 62 **Небанальная Австрия**
Путешествуем по родине Моцарта на Audi Q5 и A5, не выезжая в столицу



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



Lada Vesta обогнала

по продажам Kia Rio

Согласно статистике продаж с января по сентябрь текущего года, отечественный бестселлер отвоевал первую строчку популярности у корейской модели.

Еще в прошлом месяце Kia Rio удалось не пустить «Весту» на первую строчку, обогнав российский автомобиль всего на 35 проданных экземпляров в период с января по август. Однако уже в сентябре Lada Vesta вырвалась вперед с результатом 76 189 реализованных машин за 9 месяцев 2018 года, согласно отчету АЕБ.

Третью строчку популярности уверенно удерживает другой отечественный бестселлер — Lada Granta, который купили 70 186 раз. Ближайшего преследователя в лице Hyundai Solaris «Гранта» обгоняет почти на 20 тыс. проданных автомобилей. По результатам сентября Lada Vesta уступила пальму первенства, но вряд ли АвтоВАЗу стоит расстраиваться, так как на смену «Весте» пришла все та же Lada Granta, которую в сентябре купили 9936 раз.

Из неожиданностей стоит отметить резкое падение продаж модели Renault Logan. Казалось бы, вечно популярный французский седан еще в августе чувствовал себя уверенно и занимал 15-ю строчку сразу за соплатформенником Sandero. Однако уже в сентябре Logan вылетел уже из топ-25 ■



Локализация автопроизводства в России: будет новая система подсчета

Министерство промышленности и торговли РФ планирует ввести балльную систему оценки степени локализации производства автомобилей в России.

Документ разработан «в целях исполнения плана мероприятий по развитию алюминиевой промышленности РФ на 2018–2023 годы», отмечается в пояснительной записке к проекту постановления.

Если проект будет принят, с 2019 года производителям автомобилей с двигателями объемом более 1,5 литра придется использовать в их конструкции не менее 70% российского металла (включая алюминий). Локализация производства автомобилей будет оцениваться в баллах. В частности, при локализации «дизельных и полудизельных автомобилей» использование российских блоков управления системами ABS и ESP будет оценено в 4 балла.

Один балл при локализации пассажирских авто добавят за применение сидений российского производства, еще четыре можно будет получить за сделанные в России колеса. Вариатор в автомобилях с двигателем внутреннего сгорания оценен в 20 баллов.

Автомобили скорой помощи в случае подписания указанного постановления с 2019 года должны будут изготавливаться из российского металла не менее чем на 80%. При этом российские юрлица должны будут проводить контрольные испытания, изготавливать оснастку и штамповку колес, а также разрабатывать конструкцию и ПО для таких машин ■

У Renault в России новый коммерческий директор

«Renault Россия» объявляет о назначении Филиппа Тьера на должность коммерческого директора с 1 октября 2018 года.

На своей новой позиции Филипп Тьер сменит Жерома Панно и будет подчиняться генеральному директору «Renault Россия» Андрею Панкову и функционально — коммерческому директору региона Евразия группы Renault Тьерри Брамсу.

Основными задачами Филиппа Тьера на новой позиции станут обеспечение эффективных продаж продуктов и услуг Renault в России, а также рост показателей выручки.

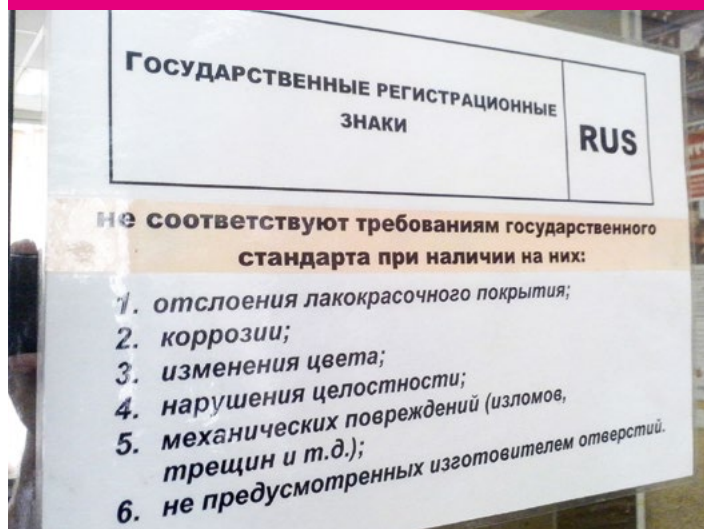
До назначения в «Renault Россия» Филипп Тьер занимал позицию директора по внешней логистике региона Латинская Америка в «Renault Бразилия» ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Вступили в силу новые правила регистрации автомобилей



В соответствии с приказом МВД № 399 в России вступили в силу новые правила регистрации автомобилей.

Отныне автомобильные регистрационные номера будут присваиваться компьютером по случайному алгоритму из всех имеющихся регистрационных знаков в государственной базе. Согласно новому алгоритму, инспектор, выдающий номера, до последнего момента не будет знать, какие цифры и буквы присвоит программа тому или иному автомобилю. Данная инициатива должна способствовать снижению коррупционной составляющей, связанной с покупкой «красивых» номеров.

Также увеличился срок хранения регистрационных знаков, который теперь составляет 360 дней вместо прежних 180. Кроме того, отныне автолюбителям можно регистрировать автомобиль не только по паспорту, но и по временному удостоверению личности ■

В концерне Daimler AG сменится руководство

В 2019–2021 годах в руководстве концерна Daimler AG и «легкового» подразделения компании Mercedes-Benz произойдет ряд кадровых перестановок.

Главной новостью стал планируемый на 2019 год уход Дитера Цетше с поста главы Mercedes-Benz Cars и председателя совета директоров Daimler AG. Ожидается, что г-н Цетше будет избран членом наблюдательного совета Daimler AG, а с 2021 года станет преемником нынешнего председателя совета Манфреда Бишоффа.

Новым председателем совета директоров Daimler AG по решению наблюдательного совета концерна станет Ола Каллениус, в настоящее время возглавляющий отдел разработок Mercedes-Benz Cars. Каллениус станет также главой «легкового» подразделения Mercedes. Соответствующий контракт с ним будет подписан на пять лет. Его преемником на нынешнем посту станет Маркус Шефер ■



На заправках в России можно будет купить алкоголь

Российское правительство согласилось дать автозаправочным станциям возможность торговать алкоголем, чтобы таким образом удержать их от повышения цен на топливо.

Решение о том, чтобы вернуть алкоголь на прилавки АЗС, принято еще на сентябрьском совещании у вице-премьера Дмитрия Козака. Целью этих предложений является повышение рентабельности компаний. Проект поправок в закон о регулировании алкогольного рынка, разрешающий продажу алкоголя крепостью до 16,5% на АЗС, был внесен в Госдуму еще в январе прошлого года.

В проекте указывалось, что введенный в 2011 году запрет торговли алкоголем на АЗС неэффективен, так как связи между употреблением алкоголя и возможностью купить его на заправке нет.

По мнению инициаторов законопроекта, после запрета на торговлю алкоголем содержать магазины при автозаправках стало невыгодно, некоторые были закрыты. Также в проекте отмечается, что весной этого года топливо резко подорожало и у АЗС сложилась сложная ситуация с продажами топлива: доходность стала низкой ■

Российский авторынок вырос на 6%

В сентябре текущего года продажи новых легковых автомобилей в России выросли на 6,2% и составили более 150 тыс. машин.

Сентябрь 2018 года ознаменовался увеличением уровня продаж на 6,2%, или на 9162 штуки по сравнению с сентябрем 2017-го, сообщает АЕБ. Всего в этом месяце удалось реализовать 157 371 автомобиль. Все десять лидеров продаж новых легковых автомобилей — модели местного производства.

В период с января по сентябрь нынешнего года было продано 1 297 432 автомобиля. По мнению экспертов, в 2018-м продажи легковых и легких коммерческих автомобилей превысят 1,8 млн единиц, что означает 13% роста по сравнению с прошлым годом ■



«Территория АКПП 2018»



Илья Огородников

Международная узкоспециализированная выставка, организованная компанией «АвтоТрансТех» и целиком посвященная миру автоматических коробок передач, уже второй год проводится как самостоятельное мероприятие, не привязанное к MIMS Automechanika. Для того чтобы узнать о последних новинках и тенденциях в сегменте «автоматов», журнал «Движок» побывал на «Территории АКПП 2018».

Несмотря на компактность выставки и непубличный формат, участники отметили, что в таком виде мероприятие даже более интересно, поскольку точно попадает в аудиторию и исключает случайных посетителей. Видимо, поэтому уже на второй год самостоятельно-го плавания на «Территории АКПП» собралось еще больше участников. Свою продукцию представляли как производители компонентов для АКПП, так и компании, специализирующиеся на продаже и распространении деталей для коробок передач. Среди них — Alto Products, GFX, Autoline, Kinergo, Schaeffler, Grippaz, Raybestos Products, Sussex Auto Parts, STK, Transpeed и другие.

Хедлайнером выставки стоит признать компанию Schaeffler, показавшую больше всех новинок под брендом LuK, — это, кстати, один из старейших брендов, под которым производятся цепи для вариаторов. Новый продукт этой марки — цепь для вариаторов Multitronic от компании Audi. Ассортимент охватывает все возможные модификации коробки и идет в комплекте с направляющими. А уже в следующем году LuK представит цепи для вариатора Lineartronic от Subaru.

Часть экспозиции была посвящена новой продукции для новой



роботизированной трансмиссии DST, которая устанавливается на автомобили Hyundai и Kia с бензиновыми турбированными двигателями. Собственно, LuK является конвейерным поставщиком корейского бренда и обеспечивает поставку сцеплений и двухмассовых маховиков. Теперь же эту продукцию можно заказать и на вторичном рынке.

Еще одна новость — развитие программы LuK GearBOX, ремонтных комплектов для восстановления коробок передач. К текущему моменту их ассортимент расширился с 15 до 34 вариантов, то есть для покрытия почти всех современных трансмиссий. Все комплекты собираются исходя из оригинальных комплектующих, даже если они не входят в ассортимент продуктов Schaeffler.

Новая технология — система автокомпенсации износа в сцеплениях роботизированных трансмиссий. Сейчас у них порядка 30 установочных позиций, однако уже внедрена технология, где регулировочных позиций более 1000! Такая прецизионность позволяет

значительно увеличивать ресурс механизма и комфорт в целом. В компании Schaeffler отмечают, что основная тенденция в производстве деталей трансмиссии сейчас направлена на разработку и внедрение новых фрикционных материалов.



Помимо производителей компонентов на выставке «Территория АКПП» присутствовали и торговые фирмы, такие как компания «ТрансПартс», которая специализируется на поставках как новых автоматических коробок передач в сборе, так и деталей к ним. Представители компании отмечают, что особый спрос приходится на компоненты к японским вариаторам. Причина банальна: быстрый выход последних из строя.



Поставки компания осуществляет со всего мира — от США до Китая. Причем «ТрансПартс» для распространения в России использует исключительно собственные ресурсы и не собирается прибегать к услугам дистрибьюторов. Кстати, представители компании отметили, что качество продукции из Поднебесной заметно улучшилось. Налажена работа

В Москве
прошла
выставка

с брендом STK China, который также присутствовал на выставке.

Китайские коллеги поделились любопытной информацией, касающейся их деятельности. Оказывается, бренд STK предлагает в том числе оригинальные (!) компоненты для автоматических трансмиссий мировых брендов и, в частности, оригинальную управляющую электронику. STK почти задаром скупает на автомобильных заводах бракованные коробки передач в сборе, разбирает их, а потом продает целые оригинальные компоненты. Причем в китайской компании научились обновлять, перепрошивать и даже самостоятельно программировать управляющую электронику трансмиссий.



Кроме этого, STK самостоятельно выпускает уплотнения и сальники для «автоматов», а также другие элементы АКПП. Продукция компании представлена на рынке уже более 10 лет, имеет огромный ассортимент и очень хороший спрос. А в Москве представители бренда ищут новых партнеров для сотрудничества.

Помимо основной выставочной программы на «Территории АКПП 2018» была и деловая: в отдельном конференц-зале состоялись мастер-классы, технические тренинги и выступления экспертов. Также были проведены конкурсы «Лучшее решение по ремонту гидротрансформаторов» и «Лучший инструмент по ремонту автоматических трансмиссий».



МОСКВА
НОЯБРЬ 2018



ПРЕМИЯ
ЗОЛОТОЙ КЛЮЧ.
Выбор СТО

AWARD.AUTO-TIMES.RU



Генеральный спонсор

MOTORSERVICE
RHEINMETALL AUTOMOTIVE

Официальные спонсоры



ВерстаксФ

Koch Chemie

ВОЛИН

При поддержке

КУЗОВ

SERVICE
Truck & Bus

АВТО
запчасти



Двухколес

АВТО

АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ДОРОГИ

АКТИВНО
100 лет 1917

«Мы сконцентрировались на рынке aftermarket»



Илья Огородников

Мы привыкли воспринимать автомобиль как цельное создание, которое выпускает один конкретный бренд. На самом деле, автопроизводитель — это лишь заказчик комплектующих и финальный сборщик, а все составные части для него делают сторонние компании. До недавнего времени одной из таких компаний был бренд Zimmermann, который поставлял элементы тормозной системы немецким автоконцернам и их подразделениям. Путешествуя по Германии на новом кроссере Kodiaq, мы не могли проехать мимо бывшего поставщика концерна VAG и узнали, почему Zimmermann ушел от конвейерных поставок и чем компания занимается сегодня.

История бренда началась в 60-х годах прошлого века, когда немецкий предприниматель Отто Циммерманн решил основать собственное дело, но еще не знал, чем именно станет заниматься. Будущее компании определило ее местоположение: г-н Циммерманн проживал менее чем в 80 км от Штутгарта, где располагался завод Mercedes-Benz. Знакомый, работающий на этом предприятии,

подсказал идею заняться тормозными механизмами, которые тогда были нужны автопроизводителю. Так в городке Эппинген появилась небольшая фабрика, которая со временем перебралась в соседний город Зинсхайм и разрослась до пусть и небольшого, но полноценного производственного кластера с цехами, складами и административной штаб-квартирой.

Дела шли не быстро, но планомерно. К 1970-м годам каталог продукции Zimmermann составлял один листок с несколькими позициями для автомобилей Mercedes. Однако со временем старательность, целеустремленность, а также технологичность и качественный подход к делу создали

Общая производительность Zimmermann — более 3 млн единиц продукции, из которых 65% идет на экспорт. Главные внешние рынки, помимо стран Евросоюза, это Америка и Канада. В пятерку входит и Россия

компании репутацию, которая быстро распространилась по производственным кругам Германии. Так Zimmermann вышел за пределы поставщика одного «Мерседеса» и наладил связи с другими производителями, такими как Porsche, Audi, Volkswagen и другими.

Однако при работе с автогигантами возникли определенные нюансы. Помимо выполнения больших объемов поставок приходилось работать на условиях автоконцернов, порой даже вопреки собственной выгоде. Кроме того, автоконцерны постоянно находятся в поиске более выгодного поставщика, так что у текущего всегда есть риск остаться не у дел и потерять большой объем сбыта.

В результате руководством Zimmermann было принято

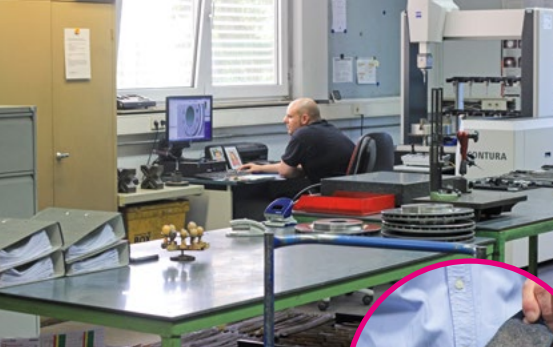
решение отказаться от конвейерных поставок и сосредоточиться на производстве тормозных дисков и барабанов для сегмента aftermarket, что в итоге и было сделано.

Учитывая громадный опыт сотрудничества Zimmermann с автомобильными премиум-брендами, компания фактически продолжила производить компоненты, которые либо полностью соответствовали уровню топ-брендов, либо превосходили их по характеристикам.

На сегодня каталог Zimmermann включает более 4 тыс. позиций тормозных дисков и барабанов, а также колодок и восстановлен-

Представитель руководства компании Zimmermann Райнер Мерц и региональный представитель в России и странах СНГ Евгений Черноусов, встретившие нас на предприятии, предложили лично проверить качество их новой продукции, подарив и установив комплект улучшенных дисков на тестовый Skoda Kodiaq. Обязательно проверим, но позже. Впереди нас ждала выставка компонентов Automechanica 2018 во Франкфурте и возвращение в Россию, так что заниматься переустановкой тормозов, да еще без согласования с компанией Skoda, мы не рисковали





ных оригинальных тормозных суппортов для ведущих автопроизводителей мира, среди которых основной ассортимент приходится на Mercedes-Benz, BMW, Porsche и Volkswagen AG. В целом же Zimmermann охватывает 96% европейских автопроизводителей, а также предлагает часть своей продукции для корейских, японских и американских автомобилей.

Основным преимуществом продукции предприятия является не просто максимальный уровень качества, а стабильность этого качества вообще без каких-либо отклонений. Дело в том, что в отличие от больших мировых брендов, которые выпускают под своим логотипом продукцию на разных заводах в разных странах из разного сырья, у компании всего один завод в Германии, на котором десятилетиями отлажены все циклы производства и используется только европейское сырье. Учитывая всеобщую погоню за удешевлением продукции, позволить себе такое могут не многие.

На данный момент основная стратегия компании заключается в производстве продукции, которая максимально соответствует оригиналу, — это линейка Standart. Есть и товарная группа Sport — что на-

зывается, для легкого тюнинга: диски с улучшенными свойствами (перфорированные и слотированные), установка которых не требует переделки тормозной системы. Последняя новинка в этой группе — слотированные диски серии Black Z с черным антикоррозионным покрытием и насечками в виде буквы Z. Эти диски испытывались больше года на гоночном болиде Porsche Cayman S на треке Нюрбургринг и получили самые высокие оценки пилотов суперкара, которые неоднократно занимали там призовые места. На вершине гаммы — двухсоставные тормозные диски серий Formula Z, Formula F и Formula S.

Что касается будущих разработок тормозной системы, то, по заявлениям представителей Zimmermann, никакой революции в ближайшие годы не предвидится. Основные решения сосредоточены на второстепенных аспектах вроде разработки экологических методов производства или поиска новых добавок к сырью, а также оптимизации бизнес-процессов, логистики, снижения затрат, например на энергоносители.

Основная задача — успевать соответствовать тому автопарку, который сегодня представлен на рынке

или будет представлен в ближайшее время. Можно говорить о потенциальных разработках электронной тормозной системы, о расширении ассортимента за счет введения новых продуктовых групп, но основная работа и доход делается на текущих потребностях клиентов. А там, подсказывают руководители Zimmermann, есть с чем работать.

Каков итог?

Если говорить в целом, то устойчивость и мировая репутация небольшого предприятия Zimmermann, выпускающего продукцию всего на одном заводе, держится главным образом на двух составляющих. Во-первых, это максимальный уровень немецкого качества и его непоколебимая стабильность, которые отрабатывались долгие годы в партнерстве с автопроизводителями премиум-класса. Во-вторых, это широкий и оперативно обновляемый ассортимент продукции с максимально возможным охватом по брендам, главным образом европейским и в первую

очередь немецким. Оба этих параметра, само собой, должны коррелироваться с ценой, которую Zimmermann держит ниже уровня оригинала, но выше большинства прямых конкурентов. Кроме того, Zimmermann требовательно относится к выбору дистрибьюторов, которые его представляют. Ставка сделана на максимизацию прибыли за счет



ограниченного числа торговых партнеров с минимальной конкуренцией между ними. Все вместе это создает бренду благоприятный имидж эксклюзивного производителя и партнера.



ŠKODA

MONROE



Zimmermann



Движок благодарит спонсоров пробега «Россия — Германия: из чего сделан Skoda Kodiaq?».

Добуков

октябрь 2018 • # 68

40 ЛЕТ

ABS



Вадим Аскаров

Несмотря на 40-летний юбилей, антиблокировочная система тормозов стала обязательной в России только с 2016 года. Увы, фатализм, присущий российскому менталитету, заставляет автолюбителей чаще вешать в машину иконки, чем выбирать опции, влияющие на безопасность движения. Потому приходится вводить принудительные меры, главной из которых стало внедрение ABS, которую открыла миру компания Bosch. Обзоратель журнала «Движок» посетил завод компании в Самаре и узнал, в каком направлении будут развиваться системы активной безопасности в автомобилях будущего, а также оценил самую новую производственную площадку немецкого концерна на территории России.

Несмотря на популярность термина, далеко не все знакомы с принципом работы ABS. Система состоит из трех основных компонентов: датчика скорости на каждом колесе, электронного блока управления и гидравлического модулятора. В момент, когда датчик скорости информирует блок управления о неизбежной блокировке колеса, блок отправляет сигнал гидравлическому модулятору на снижение давления в соответствующем контуре тормозной системы, предотвращая блокировку колеса.

Еще в далеком 1978 году компания Bosch запустила серийное производство электронной антиблокировочной системы тормозов. Напомним, что ABS сокращает тормозной путь и сохраняет управление

машины при экстренном торможении. Именно эта система послужила основой для разработ-

ки других, более сложных систем активной безопасности, таких как ESP. За 40 лет компания Bosch выпустила около 457 млн комплектов этих систем.

Зачем нужна сборочная площадка в Самаре?

В первую очередь, конечно, для снижения стоимости компонентов за счет локализации производ-

Изучаем
производство
тормозных систем
на заводе Bosch
в Самаре



ства. В рамках этой концепции завод Bosch в Самарской области производит системы ABS и ESP, предназначенные прежде всего для автомобилей российской сборки. В строительство предприятия площадью более 22 тыс. кв. метров и закупку оборудования компания инвестировала около 50 млн евро. Одновременно компа-





ния дала Самарской области около 300 рабочих мест.

Отметим, что площадка в Самаре является «универсальным» заводом. Точно такие предприятия расположены по всему миру. Их особенность в том, что на их мощностях в короткий срок можно развернуть производство абсолютно любого элемента, будь то ABS, свечи зажигания, электрокомпоненты или элементы топливной системы.

Основным направлением сбыта продукции самарского завода является отечественный гигант АвтоВАЗ. Причем тормозные системы ставятся не только на автомобили Lada. ABS и ESP компания Bosch поставляет также предприятиям Renault, Volkswagen, «ПСМА Рус», на завод Nissan, на конвейер Ульяновского автомобильного завода, на нижегородское предприятие Группы ГАЗ и даже на украинский завод ZAZ. Грузовые тормозные системы Bosch используются на конвейере КАМАЗа.

Однако и это далеко не все эксплантаты самарских систем. Как заверил нас генеральный директор предприятия, 50% всех производимых на заводе продуктов поставляются на конвейеры известных европейских автомобильных компаний. Правда, стоит отметить, что производство тормозных систем с нуля на заводе Bosch в Самаре не осуществляется. Элементы приходят комплектами, которые на отечественном заводе собирают до готового состояния. Сделано это, как уже было сказано, для снижения стоимости компонентов за счет локализации производства и в соответствии с требованиями по локализации, которые предъявляются к иностранным компаниям Минпромторгом.

Несмотря на сложную инженерно-техническую работу, завод не только не ограничивает возраст потенциальных специалистов,

но и приветствует набор молодых сотрудников. Средний возраст работающих на предприятии — 32 года, а более 40% служащих и вовсе моложе 30 лет. Таким образом, Bosch вкладывает не только в собственное развитие, но и в развитие будущих российских специалистов высокого уровня.

Внедрение ABS Bosch в современное автомобилестроение

Как и в случае с большинством инноваций, первые модели, в оснащение которых была включена ABS, относились к премиальному классу. За короткое время



система стала доступнее и начала устанавливаться на модели более массовых сегментов — сначала в виде опции, а затем как штатное оборудование.

К 1990 году около 6 млн автомобилей по всему миру получили ABS производства компании Bosch. Ее влияние на повышение безопасности дорожного движения было настолько очевидным, что ведущие производители взяли на себя обязательство ввести ABS в состав штатной комплектации всех легковых транспортных средств, произведенных с середины 2004 года.

С начала 1991 года новые грузовые автомобили и автобусы в Европе могут пройти регистрацию только при наличии в осна-



щении системы ABS. Позже компания Bosch разработала антиблокировочную систему для мотоциклов, что в ряде

случаев позволило предотвращать серьезные происшествия, связанные с блокировкой колес при торможении.

С начала 2016 года ABS вошла в перечень обязательного оборудования для всех новых мотоциклов, а с 2017-го в Европе прекращена регистрация новых двухколесных транспортных средств без ABS.

В 2018 году компания Bosch представила готовую к серийному производству eBike ABS — первую антиблокировочную систему тормозов для велосипедов с электроприводом. Она обеспечивает

безопасное и контролируемое торможение в сложных условиях.

Не только ABS

Одна из особенностей компании — то, что Bosch всегда параллельно развивает технологии, работающие непосредственно в одном узле и агрегате. Так и с тормозными системами — немецкий производитель совершенствует не только ABS и ESP, но и тормозные жидкости собственного производства. Самая новая и современная разработка компании в этой области — тормозная жидкость Bosch ENV6.

Низкая вязкость жидкости ENV способствует сокращению времени срабатывания системы ESP, а высокая температура кипения снижает риск образования в трубопроводе пузырьков пара, что является основной причиной отказа тормоза. Кроме того, свойства ENV6 делают ее совместимой с различными другими типами тормозных жидкостей, такими как DOT3, DOT4 или DOT5.1. Несовместимы только редкие типы, такие как LHM на основе минеральных масел или DOT5, содержащие силикон.



«ПартКом» открыл 19-й РДЦ в России



Илья Огородников

Каждый региональный дистрибуционный центр ориентирован на автопарк и особенности того региона, в котором он представлен. Кроме того, каждый РДЦ имеет ограниченный список поставщиков — «ПартКом» отбирает их

на свое усмотрение и на индивидуальных условиях. Ассортимент защищен набором сервисов, а именно: возвратом любого товара без объяснения причин, расширенной гарантией и быстрой доставкой (от 1 часа). Для партнерских СТО также предлагается программа компенсации ремонта в случае возникновения рекламационных случаев. Причем «ПартКом» не только гарантирует замену детали, но и компенсирует стоимость работ. Так формируется уникальный для каждого региона ассортимент продукции, очень хорошие условия для СТО и розничных магазинов и,



Дистрибьютор автокомпонентов «ПартКом» продолжает развивать собственную бизнес-стратегию по хранению и распространению запасных частей. Идея заключается в постройке в России сети так называемых РДЦ, региональных дистрибуционных центров, работа которых заметно отличается от обычных складов. 27 сентября состоялось открытие 19-го по счету РДЦ во Владимире.



генеральный директор «ПартКома» Владимир Барадич.

По словам руководителей «ПартКома», благодаря тому, что у компании прямые контракты с поставщиками, удается обеспечить справедливую цену и гарантию того, что на складе не окажется подделок. В виде приятного дополнения «ПартКомом» создана и собственная бонусная программа лояльности. Помимо прочего, компания может оказывать клиентам и услуги консалтингового характера, формируя индивидуальные стратегии развития как автосервиса, так и магазина запчастей. Существует и программа «ПартКом дилер», в рамках которой компания помогает с сертификацией компонентов от брендов-поставщиков.

На сегодняшний день «ПартКом» — это 24 складских комплекса, 100 прямых контрактов с производителями запчастей и 40 региональных представительств. В компании работает 1,5 тыс. сотрудников, из которых 200 менеджеров по продажам и 100 специалистов в центре развития СТО. «ПартКом» имеет заказы более чем от 13,5 тыс. клиентов.

разумеется, отличный оборот для поставщиков «ПартКома».

«Для сервиса главной задачей является загрузка СТО. А это значит, что после диагностики автомобиля клиента нужно, чтобы и ремонт он выполнял тут же, не занимаясь поиском альтернативных вариантов. Мы предлагаем доставку нужных запчастей на СТО в течение часа, в результате чего сводим к минимуму потерю клиента. Кроме того, благодаря РДЦ сервисные станции могут сгрузить свои складские остатки по системе кросс-докинга», — рассказал





**МЕНЯЕШЬ
АМОРТИЗАТОР,
МЕНЯЙ
И ПРУЖИНУ**

ГАРАНТИЯ НА ПРУЖИНЫ ДО 3-Х ЛЕТ

Подробнее на сайте kyb.ru

KYB — официальный спонсор выставки MIMS Automechanika 2018

Приглашаем на наш стенд — павильон Форум, стенд F 251

Представлен новый

BMW 3 Series



Немецкая компания рассекретила облик нового поколения популярного седана, продажи которого должны стартовать в марте следующего года. Российские цены уже известны.

Автомобиль стал на 85 мм длиннее своего предшественника (теперь 4709 мм), на 16 мм шире (1827 мм) и всего на 1 мм выше (1442 мм). Длина колесной базы увеличена на 41 мм (2851 мм), а колея стала шире на 43 мм спереди и на 21 мм сзади.

На старте мировых продаж новый BMW 3 серии будет доступен с пятью вариантами двигателей. BMW 320i и BMW 330i оснащаются четырехцилиндровыми бензиновыми моторами и развивают 184 и 258 л.с. соответственно. Дизельные четырехцилиндровые силовые агрегаты выдают 150 л.с. в BMW 318d и 190 л.с. — в BMW 320d. BMW 330d оснащается шестицилиндровым рядным дизельным двигателем мощностью 265 л.с. Также с начала продаж будет доступна версия BMW 320d xDrive с интеллектуальной системой полного привода.

Заявленная стартовая цена BMW 3 Series 2019 модельного года в России составляет 2 580 000 рублей за заднеприводный седан в версии 320d — с четырехцилиндровым дизелем мощностью 190 л.с. и «автоматом» Steptronic. Полноприводный BMW 320d xDrive оценен (по конфигурации) в 2 720 000 рублей.

Цены на бензиновую версию 330i начинаются с отметки в 2 870 000 рублей. В России все версии новой «трешки» будут серийно оснащаться пакетом M Sport, опционально станет доступен Luxury Line. В продажу на основных рынках новая «трешка» BMW поступит в марте 2019 года ■



Skoda привезет в Россию кроссовер Karoq

Компания Skoda намерена выпустить на российский рынок компактный кроссовер Karoq, который придет на смену популярному Yeti.

Об этом сообщает журнал «АвтоМир» со ссылкой на председателя совета директоров Skoda Auto Бернхарда Майера. По его словам, продажи нового Karoq в России начнутся в конце 2019 года. Производство Skoda Karoq для нашего рынка будет налажено на территории РФ, но где именно — пока не уточняется.

Глава «Skoda Auto Россия» Ян Прохазка в интервью главному редактору «Движка» уточнил, что появление у нас нового Karoq зависит и от спроса на более крупный и дорогой кроссовер Kodiaq. «Если по каким-то причинам Kodiaq не сможет обеспечить загрузку завода в Нижнем Новгороде, ему в помощь будет направлен новый Karoq», — сообщал нам ранее г-н Прохазка.

Судя по всему, спрос на новый Kodiaq в России не в полной мере оправдал ожидания руководства Skoda ■

Audi представила в Париже новый Q3

Немецкая компания в рамках Парижского международного автосалона провела официальную мировую премьеру нового поколения кроссовера Q3.

Новый Audi Q3 получил восьмиугольную решетку радиатора Singleframe с вертикальными планками, а также крупными воздухозаборниками. Производитель из Ингольштадта предлагает три варианта головной оптики, в том числе технологию Matrix LED.

Салон нового Audi Q3 взял много стилистических решений от флагманских моделей марки. Концепция управления и отображения информации в новом компактном кроссовере была полностью переработана — новый Audi Q3 лишился не только поворотных органов управления, которые применялись в модели предыдущего поколения, но и аналоговых приборов.

По сравнению с предшественником новый Audi Q3 вырос практически по всем направлениям. Его длина составляет 4484 мм, ширина — 1856 мм, высота — 1585 мм ■



Mercedes-Benz показал новый GLE

Немецкий производитель представил новое поколение кроссовера. Местом производства новинки останется американский город Таскалуса в штате Алабама.

Старт продаж намечен на начало следующего года. Однако уже после начала реализации планируется запустить производство модели на российском заводе концерна Daimler, который начнет функционировать также в следующем году.

Колесная база увеличилась на 80 мм — до 2995 мм. На 33 мм вырос запас пространства сзади над головами пассажиров, которые также получают электропривод сидений второго ряда, но только в качестве опции.

На данный момент известно лишь о модификации GLE 450 с бензиновым мотором объемом 3,0 литра мощностью



редактор рубрики
Роман Зубко



367 л.с. Позже должны появиться базовые варианты с турбомотором, дизельные версии, AMG-варианты с V8 и гибриды. Все Mercedes-Benz GLE будут оснащаться 9-ступенчатой «автоматом» 9G-Tronic.

Зато полноприводных модификаций станет больше. У самых простых версий сохранится прежняя система 4Matic с постоянным полным приводом. Остальные модификации нового GLE получат трансмиссию с многодисковой муфтой подключения передних колес ■

УАЗ начал продажи обновленного «Патриота»

Ульяновский автомобильный завод объявляет о старте продаж внедорожника «УАЗ Патриот» 2019 модельного года.

Цены на новинку начинаются с отметки в 746 500 рублей. Внедорожник теперь оснащается двигателем ЗМЗ ПРО мощностью 150 л.с. и модернизированной механической 5-ступенчатой коробкой передач. Покупателям доступны автомобили в исполнениях «Классик», «Оптимум», «Престиж» и «Максимум». Цены начинаются от 746 500 рублей. Самые дорогие версии можно приобрести всего за 1 049 000 рублей.

Уже в базовой комплектации «Патриот» оснащен водительской подушкой безопасности, антиблокировочной системой тормозов (ABS), электронной системой распределения тормозных усилий (EBD), гидроусилителем руля, электростеклоподъемниками передних и задних дверей, центральным замком, электрорегулировками и подогревом наружных зеркал, фарами головного света со светодиодными ходовыми огнями и многим другим ■



Обновленная Mazda6 едет в Россию с турбомотором

Рестайлинговый седан Mazda6 станет доступен в России в новой версии: с турбированным двигателем объемом 2,5 литра.

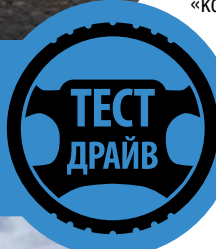
Одобрение типа транспортного средства (ОТТС) на новую Mazda6 уже появилось в базе данных Росстандарта. Обновленная «шестерка» получит турбомотор Skyactiv-G 2.5T, известный по кроссоверу CX-9 нового поколения. Двигатель, напомним, развивает мощность 231 л.с. и максимальный крутящий момент 420 Нм. Обновленная Mazda6 будет также оснащаться в России модернизированными атмосферными моторами.

Базовый Skyactiv-G 2.0 выдает прежние 150 л.с., при этом значение максимального крутящего момента стало выше: 213 Нм вместо прежних 210. Модернизированный Skyactiv-G 2.5, в свою очередь, стал развивать 194 л.с. и 258 Нм (в дореформенной версии — 192 л.с. и 256 Нм). О дате начала российских продаж обновленной Mazda6 официальной информации пока нет. Ранее, напомним, в Mazda Motor Rus «Движку» сообщали, что рестайлинговая «шестерка» появится в нашей стране в течение нынешнего года ■



Lada Vesta **SPORT**

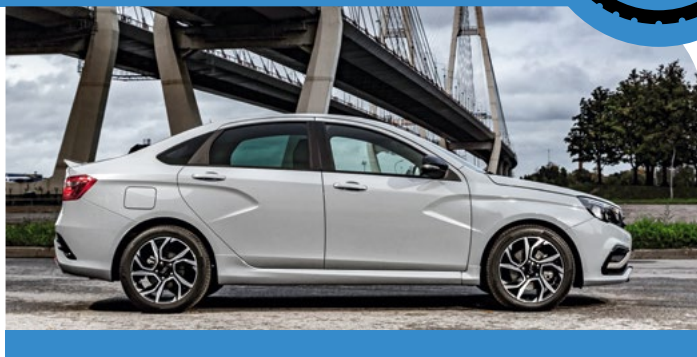
РАЗДВОЕНИЕ ЛИЧНОСТИ



Илья Огородников

Этой осенью исполняется три года с начала продаж знаковой модели сегодняшнего АвтоВАЗа — Lada Vesta. За это время машина успела собрать массу положительных отзывов, завоевать признание россиян и обзавестись несколькими модификациями. В наших руках последняя из них — самая мощная и дорогая — Vesta Sport. Проверяем, на что способен плод заводского тюнинга АвтоВАЗа и стоит ли машина своих денег.

Неоднократно бывая на различных автоспортивных соревнованиях, в том числе и как участники, мы постоянно сталкиваемся с тюнинговыми проектами и всевозможными гоночными прототипами, которые команды и отдельные пилоты частенько строят сами. И в большинстве случаев основой для них служат отечественные автомобили — это самый недорогой



способ попасть в мир автоспорта. Переделанные «Приоры» и даже классические «Жигули» регулярно встречаются на ралли и кольцевых гонках, а «Нивы» и УАЗы оккупировали трофи- и ралли-рейды. В ответ на вопрос, сколько было потрачено на доводку авто, называются порой сумасшедшие цифры, минимум — стоимость самого авто.

С другой стороны, людей, которым реально нужен спортивный снаряд в виде машины, очень немного. Еще меньше тех, кто умеет с ним обращаться. Но выглядеть так, как будто твоя машина только что съехала с Нюрбургринга и готова на первом же светофоре дать отпор Lancer Evolution и Impreza WRX STI, хочется очень многим. А потому тюнинговых

Новые агрессивные бамперы, новые крылья, маскирующие расширенную колею, новые пороги, раздвоенная выхлопная система, спойлер на крышке багажника, диски R17 специального дизайна с покрышками Continental и отдельная цветовая гамма, из которой мы определенно отдаем предпочтение необычному серому цвету, — это только внешние улучшения. Всего же Vesta Sport получила больше ста полностью новых деталей и еще почти полторы сотни модернизированных

«Жигулей» — от откровенного «колхоза» в стиле «вырви глаз» до выставочных и фестивальных спецпроектов заводского уровня — по матушке-России катается немыслимое количество.

На АвтоВАЗе решили пойти проверенным мировым автопромом путем и объединить первое со вторым. Vesta Sport — проект заводского тюнинга, вобравший в себя, по признанию создателей, опыт выступления гоночной команды на РСКГ и WTCC. Однако выкатывать в розничную продажу адаптированный болид смысла по вышеуказанным причинам нет, а вот подготовить яркий тюнинг-проект с небольшими улучшениями, как показала мировая практика со всеми ее стайлинг-пакетами под AMG, S-Line и M-Sport, есть.

Над созданием внешности, само собой, трудилась команда Стива Маттина, к работам которого еще ни разу не возникало претензий. Британский дизайнер умудрился даже «Гранте» придать привлекательный облик, а уж модификация Vesta Sport так и вовсе выглядит на отлично! Наверное, впервые «Ладой» можно не только любоваться, но и хвастаться. Правда, на дороге внимание к машине своеобразное: владельцы новеньких иномарок сопоставимой стоимости в сторону Vesta Sport не смотрят, зато от взглядов владельцев «Лад» всех моделей и поколений, можно сказать, отбоя нет — считать поднятые вверх большие пальцы мы перестали через пару часов.





Интерьер, конечно же, под стать внешности, однако создатели сделали акцент в основном на декоре: красные шкалы приборов, красная прострочка обивки, красная подсветка в ногах, черный потолок, вставки под карбон в дверях и накладки на педали настроение создают правильное. Вот только спортивные кресла-ковши — единственный и, надо сказать, главный элемент — внешне получились отличными, однако на поверку параметры фиксации тела оказались скромными, со слегка улучшенной поддержкой лишь на боковинах спинки: построены они на базе обычных сидений, просто с модернизированным каркасом — так проще и дешевле.

В остальном в салоне отличий от обычной «Весты» в топ-исполнении нет, что скорее к лучшему, поскольку грузопассажирские возможности машины никак не пострадали.

Пробуждение форсированного двигателя 1.8 сразу же дает понять, что как минимум звук работы новой «Весты» имеет отношение если не к спорту, то к тюнингу точно: выхлопная система басит «прямотоком». Не считая

сопутствующих работ, полностью заменена и впускная система, установлены новые распредвалы и, разумеется, сделана перепрошивка блока управления двигателем. Результат — 145 лошадиных сил и 180 Нм крутящего момента.

В паре только «механика», в качестве которой выступает обычная гражданская французская 5-ступенчатая коробка JR5, известная по 16-клапанному моторам K4 M на Logan и Duster.

Заочно — не самые впечатляющие показатели форсировки. С такими параметрами Lada Vesta Sport еле-еле выезжает из 10 секунд разгона до 100 км/ч. Однако люди, отвечающие за инженерную, поправляющую: акцент был сделан не на скорости, а на отточенной управляемости, которая и должна приносить основное удовольствие, а мощность двигателя лишь приятное дополнение.

Что касается настроек шасси, то полной ревизии подверглись подвеска, тормозная система

и рулевое управление. В результате расширилась колея, клиренс сократился до 147 мм, появились усиленные дисковые тормоза по кругу, причем отечественного производителя — так же, кстати, как и новые стойки. А еще Sport — единственная версия «Весты», где можно полностью отключить систему стабилизации.

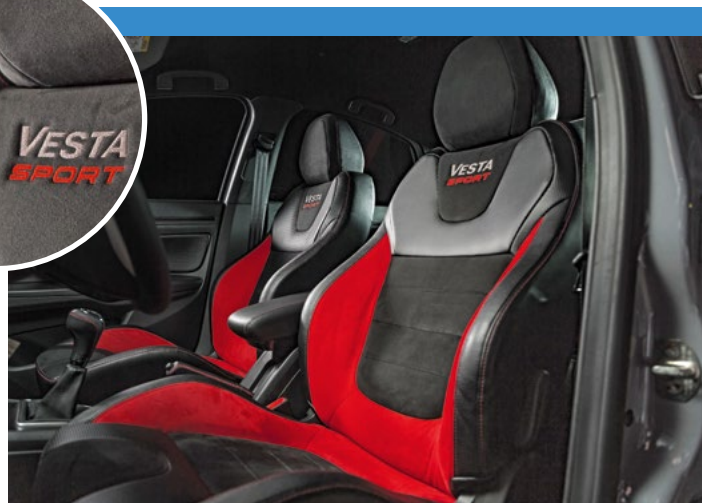
Как все это едет в реальных условиях? Без лишних комплиментов — очень неплохо! Но, как всегда, с массой нюансов.

Главное впечатление первых минут вождения — легкость! Мотор очень живо крутится так, что стрелка тахометра прыгает в красную зону, как будто эконорм Евро-5 в двигателе нет, а отличный баланс усилий позволяет безошибочно работать педалями.

С другой стороны, легкость открутки — явная компенсации нехватки тяги на низких оборотах, да и коробка JR5 все-таки не оружейный затвор.

Отчетливая отдача идет в очень узкой полке момента в середине тахометра, причем с маленьким дожимом перед самой отсечкой, когда у двигателя остается маленький глоток второго дыхания.

Создатели не скрывают, что потенциал у мотора 1.8 куда больший, однако в приоритете был компромисс: форсировать двигатель без потерь ресурса и с минимальными затратами, а потому от сложностей турбофорсировки отказались. В результате на Vesta Sport полностью сохранены все гарантийные обязательства и межсервисные интервалы обычной версии





В итоге кайф от ускорений и разгонов смазывается эдакой игрой «попади в пик тяги». С началом второй «сотни» от слова Sport в заряженной «Весте» остается еще меньше: обгоны грузовиков со 100 км/ч заставляют падать до третьей передачи, а скоростной предел ускорения заканчивается где-то на 140 км/ч, после чего Vesta неспешно докатывается до своей «максималки» на уровне 180 км/ч.

Одно но: через несколько минут езды на Lada Vesta Sport все скоростные показатели уходят на второй план, потому что водитель с жадностью ищет на маршруте максимальной крутизны повороты!

Создатели не обманули: такую настройку шасси еще нужно поискать не то что в сегменте B+, а в принципе в соразмерном автомобильном классе. И на платных скоростных магистралях Санкт-Петербурга, и на узких витиеватых загородных дорожках Ленинградской области у пилота Vesta Sport была только одна задача — найти

скоростной предел устойчивости и при этом не попасться на камеры контроля.

Невероятная стабильность, полное отсутствие кренов и четкое следование по траектории почти во всех пределах разрешенных скоростей. Чуть бы больше насыщенности и тяжести на руле — но и без того понятно, что Vesta Sport так и просится на гоночный трек, где совсем недавно мы катали BMW 220d M-Sport. Аналогии не случайны, поскольку работа подвески больше всего напоминала баварские корни: тихая и очень упругая, при этом невероятно цепкая. Но увы — и трек был занят, и организаторы теста отнеслись к идее с опаской. А значит, у нас с «Вестой Спорт» точно будет еще одно свидание.

Каков итог?

Что же такое Vesta Sport? В первую очередь это великолепная дерзкая внешность и действи-

тельно отточенное управление, которое реально доставляет удовольствие искусственному водителю.

Все это приправлено атмосферным, но не сильно спортивным интерьером и легкой форсировкой мотора. Последнее — главный недостаток машины, поскольку под такое шасси просто просится «лошадок» двести. Но тут уже, повторимся, встает вопрос о на-

дежности и ресурсе, который для АвтоВАЗа сегодня куда важнее.

В результате впечатления двойственные. С одной стороны, мы получили прекрасный и не сильно дорогой трек-кар, на котором приятно оттачивать собственные водительские навыки, с другой — признаемся, все эти нюансы управления реальной аудитории машины до лампочки, главная задача — уделать со светофора вон того пацана на «бэхе». А вот последнее у Vesta Sport может не получиться. Более того, даже гражданские Rapid и Polo с турбомоторами быстрее заряженной «Весты» по всем параметрам. Правда, ни у кого из них нет столь же яркой индивидуальности, а что там уже под капотом — неважно, снаружи ведь не видно...



Настроенный выхлоп, конечно, сильно добавляет атмосферы, однако через час-два загородного пути начинает утомлять. От безостановочного низкочастотного гула работающего на повышенных оборотах двигателя начинает гудеть и голова

ХАРАКТЕРИСТИКИ Lada Vesta Sport

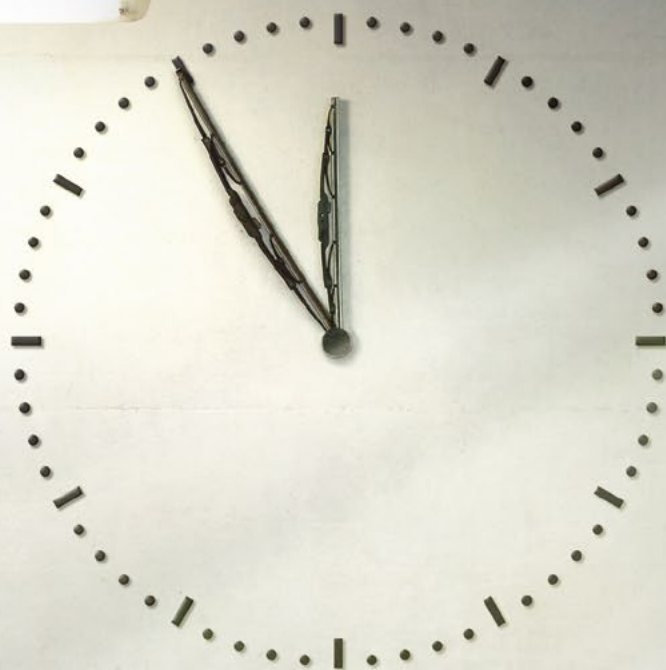
Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4420 х 1774 х 1478
Снаряженная масса, кг	1322
Объем багажника, л	480
Клиренс, мм	147
Двигатель	
Тип	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	1798
Мощность, л. с. при об/мин	145/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	182/3600
Трансмиссия	Механическая, 5-ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	9,6
Максимальная скорость, км/ч	193
Средний расход топлива, л	7,9

ОЦЕНКИ

Lada Vesta Sport

Оценки		Спортивный антураж интерьера хорош, но больше на вид, нежели на ощупь и функциональность. Прагматичные аспекты не пострадали — Vesta Sport по-прежнему удобна для пассажиров и багажа.
ИНТЕРЬЕР	7,71	
Обзор	8	
Эргономика	8	
Качество материалов	6	
Простор	8	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,5	
Динамика	8	Настройки шасси и управления на голову превосходят возможности мотора и трансмиссии. Под капот просится двигатель «лошадок» на двести.
Управляемость	10	
Тормоза	9	
Экономичность	7	
КОМФОРТ	7,33	Подвеска стала короткоходная и очень упругая: удары держит, но «козлит». Басящая выхлопная система добавляет атмосферы, но очень утомляет в пути.
Акустический	6	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,85	

ПРИШЛО ВРЕМЯ ЗАМЕНЫ? ВЫБИРАЙТЕ ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ HELLA!



ЗАМЕНУ ЩЕТОК СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ
ЧАСТО ОТКЛАДЫВАЮТ НА ПОТОМ!
ТЕПЕРЬ ЭТО МОЖНО СДЕЛАТЬ ЗА
СЧИТАНЫЕ СЕКУНДЫ – БЛАГОДАРЯ
ТЕХНОЛОГИИ EASYCHANGE ОТ HELLA.



«СтартВОЛЬТ» предлагает новые датчики

Бренд «СтартВОЛЬТ» объявляет о расширении ассортимента товарной группы «датчики массового расхода воздуха».

Добавляются 12 новых позиций для популярных иномарок Volvo, Nissan, Mercedes-Benz, Fiat, VAG, BMW. Розничная цена — от 2020 рублей. Преимущество датчиков «СтартВОЛЬТ» перед конкурентами достигается за счет использования дорогих материалов с платиновым покрытием, что обеспечивает точность показаний.

При изготовлении соблюдается 100%-ная стерильность — это позволяет откалибровать датчики с минимальной погрешностью. Также 100%-ный контроль датчиков соблюдается при производстве на современном высокоточном оборудовании с полностью автоматической сборкой.

На датчики распространяется увеличенная гарантия — 2 года с момента продажи ■



CTR расширяет ассортимент

Известный производитель автокомпонентов расширяет ассортимент в России, предлагая новые стойки стабилизатора, рулевые рейки и рычаги подвески.

В ассортименте CTR появились стойки стабилизатора для новых Infiniti JX35, QX60 и Nissan Pathfinder. Также в продуктовой линейке корейского производителя теперь есть новая рулевая рейка M-MDPS Driven Module, которая будет использоваться на новых моделях Hyundai и Kia.

CTR также не оставила потребителей без деталей подвески. В модельном ряду появились стойки стабилизатора на Chrysler Cirrus (94–00), Dodge Prowler (96–02) и Plymouth (Chrysler) Sebring (96–07), Stratus (95–06), Breeze (95–00) и Prowler (96–02). Также в ассортименте можно найти рычаги для автомобиля Chevrolet Aveo (11–) ■

Neolux расширил линейку ламп семейства Performance

Бренд Neolux объявил о расширении линейки галогенных автомобильных источников света серии Performance.

Как сообщает пресс-служба бренда, ассортимент дополнили, в частности, новинки серии Extra Light, отличающиеся повышенной яркостью. Лампа Neolux Extra Light +130%, представленная цоколями H4 и H7, предназначена для установки в фары головного света (ближнего и дальнего), противотуманного света и указателей поворота.

Новинка генерирует на 130% больше света по сравнению со стандартными лампами. Это, по данным производителя, обеспечивает «лучшую освещенность дорожного полотна при любых погодных условиях».

Световой конус лампы стал длиннее — водитель может раньше заметить препятствие на дороге и вовремя среагировать.

Еще одна новинка — Neolux Blue Light H11 — дополнила уже представленные в линейке лампы с цоколями H1, H4 и H7, также предназначенные для головного света, и «поворотников». Все источники света серии Neolux Performance сертифицированы и подходят для установки на любое транспортное средство с напряжением бортовой сети 12 В ■



Carberry расширяет ассортимент в России



Немецкая компания Carberry GmbH сообщила об очередном расширении ассортимента автозапчастей, предлагаемых на российском рынке.

Более 100 позиций деталей подвески и рулевого управления, выпускаемых под брендом Fixar, уже доступны для заказа и еще 500 появятся в продаже в ближайшее время. С учетом новых позиций ассортимент продукции Fixar составит более 2 тыс. артикулов.

Среди новинок преобладают детали для наиболее популярных моделей автомобилей, таких как Honda CR-V, Hyundai Solaris, Kia Rio, Renault Logan, а также многих других распространенных марок европейских, корейских, японских автомобилей. Не обошли вниманием и представителей отечественного автопрома: в ассортименте новинок появились компоненты для таких автомобилей, как Lada 2101-07 и Lada Largus.

Специалисты компании Carberry включили в программу Fixar широкую гамму деталей и узлов, позволяющих не менять дорогостоящий узел подвески, а произвести его высококачественный ремонт, заменив только вышедшую из строя деталь ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Trialli выпустила цилиндры для тормозной системы и сцепления

Бренд Trialli объявляет о расширении ассортимента цилиндров новыми моделями для самого продаваемого нового автомобиля в России — Lada Vesta.

Цилиндры заднего тормоза Trialli Linea Qualita для Lada Vesta предлагаются по розничной цене 1390 рублей. Также Trialli предлагает цилиндр главного сцепления для Lada Vesta по цене 3600 рублей.

Кроме того, бренд Trialli приступил к поставкам цилиндров сцепления для автомобиля «ГАЗон Next» по цене 7210 рублей ■



Luzar расширяет линейку термостатов

Бренд Luzar расширяет линейку термостатов для популярных автомобилей российского рынка.

Термостат для моделей Lada Xray, Lada Granta и Lada Kalina 2 предлагается по цене 1160 рублей в таре по 20 штук.

Термостат для моделей BMW 3 (E46, E90 и E81/87) предлагается по цене 1260 рублей в таре по 30 штук.

Термостат для моделей Land Rover Freelander 2 и Volvo XC90/S80/S60/XC60/XC70 предлагается по цене 2600 рублей в таре по 30 штук.

Термостат для моделей SsangYong NewActyon/Korando предлагается по цене 1940 рублей в таре по 30 штук.

Термостат для моделей Volkswagen Touareg/Transporter T5 предлагается по цене 1310 рублей в таре по 30 штук ■



В НАШИХ ПРОДУКТАХ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВИДЯТ ГЛАЗА



ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ. МОЩНОСТЬ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ.

Широкое предложение, способное удовлетворить все требования рынка: линейка новых и восстановленных стартеров и генераторов оригинального качества. Высокая прочность и продолжительный срок службы. Отличный выбор для безопасного и комфортного вождения.

Присоединяйся к нам: www.magnetmarelli-aftermarket.ru

**MAGNET
MARELLI**

Continental представил новые детали систем терморегулирования

Концерн Continental объявил о выходе на рынок новых запчастей и комплектов деталей систем терморегулирования.

В частности, в линейке запчастей Continental появилась новая товарная группа: комплекты поликлинового ремня с водяным насосом. В новые комплекты от Continental входит все необходимое для выполнения подобной операции.

Расширенная линейка продукции концерна включает также 23 новых водяных насоса, работающих в приводе навесного оборудования и приводящихся в действие поликлиновым ремнем.

Помпы, как и все продукты Continental Power Transmission Group для вторичного рынка запчастей, можно заказать как отдельную позицию; на них также распространяется действие пятилетней гарантии для зарегистрированных СТО ■

Osram обновил линейку Night Breaker



Компания Osram представила на Automechanika Frankfurt 2018 обновленную линейку ламп головного света Night Breaker.

Новинки, как заявляет производитель, значительно превосходят модели «дореформенной» линейки с точки зрения яркости, длины светового луча и цветовой температуры. В частности, уровень яркости модернизированной ксеноновой лампы Night Breaker Laser Xenarc выше законодательно установленного минимума для этого класса изделий (ECE R98/99) на 200%. Длина светового луча увеличена до 250 метров, а спектр излучения лампы — на 20% более белый, что создает эффект лазерного света. Новая лампа доступна в версиях стандартов D1S, D2S, D3S и D4S. В обновленную линейку входит также галогенная лампа Night Breaker Laser.

Лампа Osram Night Breaker Laser поставляется на рынок запчастей в вариантах цоколей H1, H3, H4, H7, H8, H11, HB3 и HB4. Обновленное семейство Night Breaker пополнила также новая галогенная лампа Night Breaker Silver ■



Heuyer модифицировал гибридные щетки

Компания Heuyer модифицировала щетки линейки Heuyer Hybrid, которые теперь оснащены двухсекционной пружинной конструкцией внутри плоского профиля.

Эти изменения сделали щетку более гибкой и благоприятно сказались на качестве очистки стекла. Изменена также и адаптерная основа для установки специальных адаптеров на нестандартные рычаги крепления, которые необходимы для ряда новых автомобилей.

Теперь щетки подходят моделям Mercedes начиная с 2015 года выпуска, Toyota Avensis и Renault Captur. При этом уменьшена высота базы адаптера, что значительно удорожает внешний вид автомобиля.

Для автомобилей со стандартным типом поводки «крючок» предлагается новый чехол, который уже включен в индивидуальную упаковку. Этот чехол придает щетке Heuyer Hybrid более эффектный вид. Рекомендованная цена щетки 50 см в рознице составляет 450 рублей ■



**FAG**

НА ВЕРШИНЕ ТЕХНОЛОГИЙ.

Инновации десятилетиями определяли успех нашей компании.

132 года назад основатель FAG, Фридрих Фишер, изобрел станок для шлифования тел качения. Это изобретение заложило основу высококачественного производства наших ступичных подшипников, которое день за днем мы совершенствуем, выпуская продукцию качества Schaeffler.

www.schaeffler.ru/aftermarket, www.repxpert.ru

**SCHAEFFLER**

ВИДЕОЭНДОСКОП
jProbe ST/NT

**ВСЕГО ЗА
19
ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ**

jProbe®

Москва
+7 (495) 540-58-75
msk@jprobe.ru

Санкт-Петербург
+7 (812) 748-29-23
spb@jprobe.ru

8 (800) 707-76-92
info@jprobe.ru
www.jprobe.ru

УПРАВЛЯЕМЫЙ
ВИДЕОЭНДОСКОП
ДЛЯ ДИАГНОСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Завод Kolbenschmidt в Неккарзульме



Роман Зубко

Компания Kolbenschmidt, напомним, отвечает в автомобильном подразделении концерна Rheinmetall за выпуск деталей Hardparts. Это поршни, вкладыши, блоки цилиндров и головки блока, картеры автоматических коробок передач и алюминиевые детали подвески (подрамники, рычаги).

В рамках нашего визита на завод в Неккарзульме мы побывали на производстве поршней малого диаметра. Силами 350 сотрудников здесь производятся алюминиевые поршни для легковых автомобилей (диаметр от 35 до 90 мм), алюминиевые поршни

для коммерческих автомобилей (диаметр от 90 до 160 мм), а также стальные поршни для легковых машин (от 80 до 100 мм в диаметре) и для коммерческих (свыше 100 мм).

Предприятие выпускает поршни, главным образом, для поставок в качестве оригинального оборудования на конвейеры автопроизводителей. На отдельной линии производятся поршни для вторичного рынка запчастей, но объем производства деталей на Aftermarket очень мал.

Завод также выпускает поршни большого диаметра, предназначенные для промышленного применения и для судовых двигателей. Диаметр таких поршней составляет до 640 мм, масса — более полутонны. В частности,

Каждый автоконцерн в производственном кластере имеет отдельный завод по выпуску двигателей. Фишка в том, что, как и производство автомобилей в целом, завод двигателей является линией окончательной сборки. Компоненты для двигателя выпускают совершенно другие предприятия-поставщики. Журнал «Движок» побывал на заводе компании Kolbenschmidt в Германии, где выпускаются поршни и другие литые детали для моторов, в частности знаменитых TSI и TDI, устанавливаемых в том числе на Skoda Kodiaq.



Фото: журнал «Движок», пресс-служба завода



поршни Kolbenschmidt стоят на двух крупнейших современных круизных лайнерах Harmony of the Seas и Symphony of the Seas. Внутри двигателей этих судов работают по 84 поршня диаметром 460 мм и весом 250 кг каждый!

Производственные мощности позволяют заводу выпускать ежегодно около 600 тыс. стальных поршней для грузовиков, столько же стальных поршней для легковых автомобилей и около 500 тыс. алюминиевых «грузовых» поршней.

В 2017 году завод поставил покупателям 1,99 млн единиц продукции, на 5% больше, чем в 2016-м. В денежном выраже-

нии продажи предприятия выросли с 2016 по 2017 год на 12% и достигли почти 100 млн евро.

К слову, завод одного из основных покупателей продукции Kolbenschmidt — концерна Volkswagen AG и его премиум-бренда Audi — расположен там же, в Неккарзульме, причем в буквальном смысле по соседству с предприятием Kolbenschmidt: в соседнем здании. Еще один крупный покупатель продукции завода — корпорация Daimler. В Неккарзульме, в частности, выпускаются поршни для новейших рядных шестици-



линдровых двигателей Mercedes-Benz.

В настоящее время завод Kolbenschmidt в Неккарзульме переходит от производства алюми-

ниевых поршней к выпуску стальных и производит существенно больше стальных деталей. Сейчас на заводе три линии по производству стальных «грузовых» поршней, две — по производству стальных «легковых» поршней; линия по выпуску алюминиевых поршней осталась лишь одна: на ней делают поршни для коммерческих авто. Основное производство алюминиевых поршней перенесено в Чехию.

«Нас часто спрашивают, почему мы переключаемся с алюминиевых поршней на стальные. Прежде всего потому, что стальные детали

Как делают **автомобильные поршни** для моторов TSI и TDI



способны выдерживать большие нагрузки в двигателе, — рассказывает представитель завода в Неккарзульме. — По весу же они примерно сопоставимы за счет особенностей конструкции современных стальных поршней. Кроме того, применение стальных поршней позволяет снизить расход топлива в двигателях».

На первом этапе производства заготовки для будущих поршней попадают на участок предварительной обработки. Сами заготовки приходят на завод с предприятия в Чешской Республике.

Ранее на завод поставлялись уже сваренные детали, которые проходили здесь финишную обработку. Однако затем, в свете решения руководства Kolbenschmidt сделать компанию менее зависимой от сторонних поставщиков, на заводе были установлены линии предварительной обработки деталей, а также машина для сварки поршней. Последняя сваривает



ИННОВАЦИИ И КАЧЕСТВО С 1916 ГОДА

MONROE



юбку и головку поршня за счет трения и давления.

Процесс этот завораживает настолько, что на него, как на горящий огонь и текущую воду, кажется, можно смотреть бесконечно. Робот, забирая готовую деталь, одновременно подает в машину две части будущего поршня. Машина начинает вращать одну часть, вторая при этом остается неподвижной, и прижимать их друг к другу, создавая давление порядка 170 бар. Металл в процессе сварки раскаляется докрасна.

Сварив две части будущего поршня, машина останавливает вращение и освобождает робота доступ к будущему поршню. Робот достает его из машины, подает новые заготовки, и процесс начинается снова.

После сваривания поршни проходят специальный процесс термической обработки, в результате которого две сваренные детали приобретают единую структуру металла. Поршни проходят также процессы лазерного упрочнения, электрохимической обработки, кроме того, на них наносится специальное покрытие, в состав которого входит, в частности, фосфат марганца. Такое покрытие призвано как предотвращать коррозию металла, так и снижать потери на трение при движении поршня внутри цилиндра.

Прежде чем покинуть завод, каждый поршень проходит как визуальный, так и инструментальный контроль на специальной линии финальной проверки. Количество брака, по словам представителей завода,



составляет менее 3%, причем это общее количество бракованных деталей, которые выявляются во всей производственной цепочке, а не только на финальном этапе.

Бракованные поршни отправляются на переработку, однако подобного рода

работами завод в Неккарзульме не занимается — детали, предназначенные для переработки, отправляются на стороннее предприятие. Так что это, как говорится, совсем другая история...



ŠKODA

MONROE



Zimmermann



Движок благодарит спонсоров пробега «Россия — Германия: из чего сделан Skoda Kodiaq?».

TENNECO

ВЕДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
АМОРТИЗАТОРОВ И СИСТЕМ ПОДВЕСКИ





ВАШ ПОСТАВЩИК №1
ДЛЯ ПОДВЕСКИ И
РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ



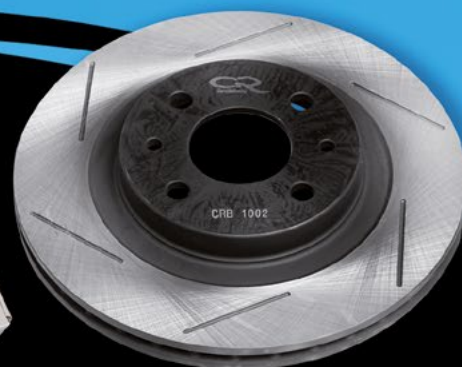
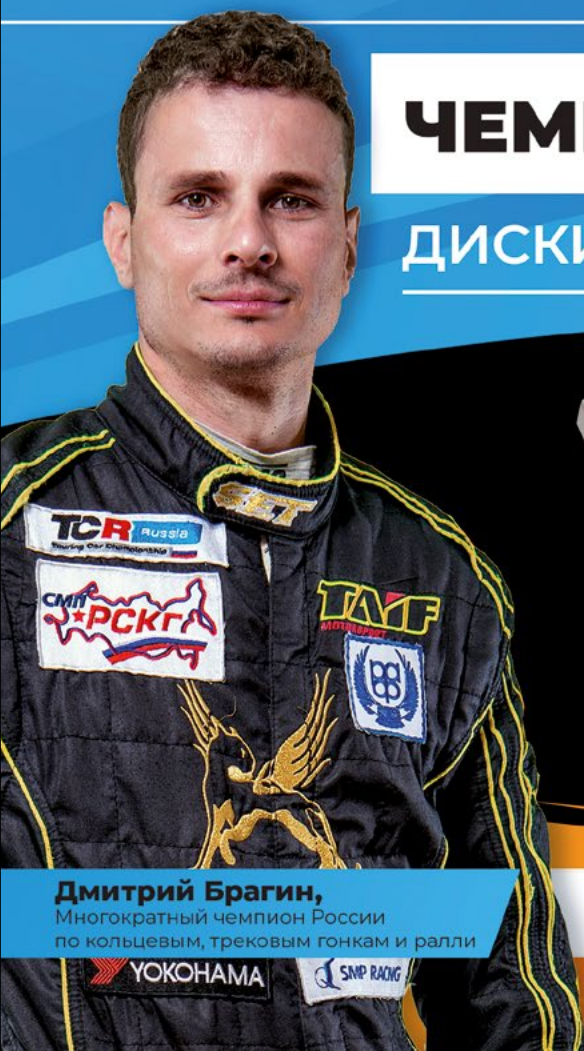
SOLUTIONS MADE IN GERMANY™

www.febi.com

bilsteingroup

ЧЕМПИОНЫ РЕКОМЕНДУЮТ

ДИСКИ ТОРМОЗНЫЕ CARVILLE RACING



- + ВЫСОКОУГЛЕРОДИСТАЯ СТАЛЬ
- + УВЕЛИЧЕННАЯ ТЕРМОСТОЙКОСТЬ
- + НАЛИЧИЕ СЛОТИРОВАНИЯ
- + УСОВЕРШЕНСТВОВАННАЯ СИСТЕМА ВЕНТИЛЯЦИИ

Дмитрий Брагин,
Многократный чемпион России
по кольцевым, трековым гонкам и ралли

ДЕТАЛИ ДЛЯ АВТОСПОРТА И ТЮНИНГА



WWW.CARVILLE.RACING

Automechanika Frankfurt 2018

 ЧАСТЬ
1

 ЧТО ПОКАЗАЛИ НА ГЛАВНОЙ
МИРОВОЙ ВЫСТАВКЕ
АВТОКОМПОНЕНТОВ

Sogefi

Компания Sogefi представила на нынешней «Автомеханике» новое поколение салонных фильтров Cabin3Tech+. Трехслойный фильтр призван не допускать попадания содержащихся в воздухе мелких частиц и аллергенов внутрь автомобиля. Новинка, как сообщила «Движку» руководитель отдела коммуникаций Sogefi Filtration Aftermarket Марчелла Сараччо, стала номинантом премии Innovation Award, вручаемой организаторами Франкфуртской выставки.

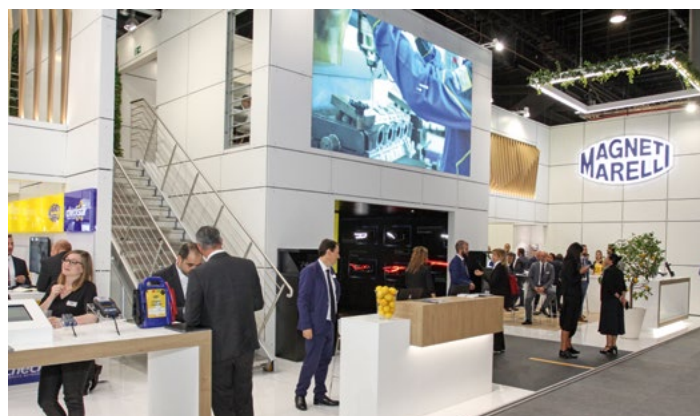
Новый фильтр станет доступен на вторичном рынке запчастей под брендом Fram. Серия Cabin3Tech+ включает 56 моделей, которые могут быть установлены на 150 млн автомобилей, эксплуатируемых в Европе.

Кроме того, Sogefi Group показала во Франкфурте масляный фильтр, разработанный компанией для дизельных двигателей V6 TDI, устанавливаемых на Audi A6 нового поколения.

Фильтр, как заявляют в Sogefi, отличается высокой прочностью, долговечностью и производительностью; кроме того, он способен выдерживать высокие температуры и сложные условия эксплуатации. Корпус нового фильтра изготовлен из пластика — за счет этого он легче алюминиевых аналогов, что, как заявляет производитель, способствует дополнительной экономии топлива ■



Фото: журнал «Движок»



Magneti Marelli

Во Франкфурте компания Magneti Marelli Aftermarket представила системы светодиодного освещения, которые производятся подразделением Automotive Lighting. Данные системы входят в линейку решений, предлагаемых для независимого рынка автозапчастей.

В частности, Magneti Marelli Aftermarket показала светодиодные матричные фары последнего поколения для Audi Q5, фары для BMW 4 серии с адаптивным управлением светом, а также фары особого дизайна для Mercedes-Benz GLA. На стенде компании были представлены также полностью светодиодные модификации задних фонарей для Alfa Romeo Stelvio, Porsche Panamera, Renault Megane и Range Rover Sport.

В «Галерее технологий» компания показала панель приборов для Porsche 911 GT3 RS и Audi A4, а также ряд решений для «Формулы Е» — в частности, мотор-генератор мощностью 400 л.с. и инвертор.

Стенд «Механика» в Magneti Marelli Aftermarket посвятили компонентам подвески и тормозной системы. На нем компания представила в том числе амортизаторы и сдвоенные рычаги подвески, изготовленные в соответствии со спецификациями оригинального оборудования, а также ассортимент газовых пружин.

Кроме того, производитель показал недавно обновленную линейку тормозных дисков, передних и задних тормозных колодок Magneti Marelli, а также изделия, аналогичные типам деталей, созданных в сотрудничестве с компанией Brembo. Среди последних — спортивные тормозные диски Max и Xtra и линейка премиальных тормозных дисков, представленная композитными, плавающими и двусоставными деталями ■

В середине сентября во Франкфурте-на-Майне прошла юбилейная, 25-я выставка автозапчастей и компонентов Automechanika Frankfurt 2018. Корреспонденты «Движка», работавшие на выставке в рамках двух пресс-дней, рассказывают о главных премьерах нынешней «Автомеханики».

В первой части читайте о новинках брендов Sogefi, Magneti Marelli, NGK, Valeo, Philips, Denso и Hella.



Роман Зубко

NGK

Компания NGK Spark Plug Europe объявила на Automechanika Frankfurt 2018 о расширении линейки датчиков NTK за счет датчиков частоты вращения и положения валов двигателя. Новая программа, как сообщает пресс-служба компании, с учетом остальных продуктовых групп NTK позволит «предложить комплексное решение в области датчиков двигателя».

Линейка датчиков частоты вращения и положения валов двигателя NTK включает 567 артикулов, обеспечивающих покрытие 88% автопарка, что соответствует 270 млн автомобилей, эксплуатируемых в Европе.

Все новые датчики частоты вращения и положения валов двигателя поступают в продажу в ближайшее время и уже включены в основные электронные каталоги, такие как TecDoc. Кроме того, производитель впервые выпустил три каталога, содержащие весь расширившийся спектр датчиков на 2018–2019 годы.

Компания также объявила о запуске обновленного интерфейса на сайте ngkntk.com. Портал, как уточняют в NGK, получил более простую структуру, «прозрачный» визуальный ряд, многоплатформенное форматирование, легкий доступ к данным о продукте и множество возможностей смотреть, читать и делиться интересным контентом ■



Valeo

Компания Valeo показала на «Автомеханике» полный ассортимент систем трансмиссии, в частности продукцию фирмы FTE Automotive, приобретенной Valeo осенью 2017 года. FTE, как уточняет пресс-служба Valeo, специализируется на выпуске компонентов трансмиссии и является признанным экспертом в разработке электрических актуаторов, применяемых в автоматических коробках передач, а также в роботизированных КП с двойным сцеплением.

На выставке во Франкфурте Valeo объявила также о выпуске на вторичный рынок двух своих разработок: щеток стеклоочистителя, выполненных по технологии AquaBlade, и головных фар Matrix Beam.

Технология AquaBlade обеспечивает подачу омывающей жидкости непосредственно на лобовое стекло через специальные форсунки, расположенные на щетке. Стекло в результате очищается быстро и равномерно, водителю обеспечен лучший обзор, кроме того, расширяется поле зрения фронтальных камер, расположенных за лобовым стеклом. Щетки, изготовленные по новой технологии, пополняют семейство Valeo Silencio.

Светодиодные фары, выполненные по технологии Matrix Beam, автоматически распределяют поток света, не ослепляя водителей встречных машин и в то же время не оставляя возможные помехи в слепой зоне. Водитель при этом может не переключаться каждый раз вручную с ближнего света на дальний ■



Philips

Компания Lumileds, производитель светотехники брендов Philips и Narva, представила на выставке во Франкфурте несколько новинок. Основные премьеры относились к миру автомобильных ламп.

Во-первых, в ассортименте Philips появилась новая галогеновая лампа G-Force с усиленной нитью накаливания. Эта та же лампочка X-treme Vision +130%, только выдерживающая перегрузки до 10 g, то есть вибростойкая, подходящая для использования на плохих дорогах. Производитель сохраняет срок службы на уровне 450 часов. Стоимость усиленной лампы повысится незначительно, примерно на 10%.

Во-вторых, представлена лампа White Vision Ultra с увеличенной световой температурой. Обычная лампа White Vision выдает 4000 K с увеличенным на 60% световым потоком. Исполнение Ultra при тех же параметрах будет выдавать 4200 K, что повысит комфорт использования лампы в ночное время и будет меньше утомлять глаза. Правда, Philips не стал отрицать, что увеличенная температура снизила ресурс лампы — до 540 часов для H4 и до 200 часов для H7.

Представители компании отмечают, что с каждым годом спрос все больше смещается в сторону галогенных ламп со всевозможными улучшенными характеристиками, однако будущее все равно за светодиодами. Сегодня компания представляет светодиодные лампы второго поколения X-tremeUltinon gen2, обеспечивающие до 250% более яркий холодный белый свет. В них используется SMD-технология (Surface Mounted Device), то есть технология крепления на поверхность, которая применяется при производстве фар для конвейерных поставок.

Кроме того, на выставке Automechanika Frankfurt 2018 были представлены новинки в области дополнительного оборудования. О них читайте на стр. 50 ■

Denso

Компания Denso показала во Франкфурте датчик соотношения воздух/топливо, поставляемый компании Volvo для оснащения трехцилиндрового двигателя Drive E.

Датчик, как заявляет производитель, обеспечивает повышенную точность и обладает надежной конструкцией; кроме того, деталь отличаются длительным сроком службы и высокими рабочими характеристиками.

Датчик также позволяет обнаруживать пропуски зажигания, быстро выявляет отклонения в работе цилиндра и позволяет оптимизировать процесс управления двигателем. К тому же он обеспечивает переход двигателя на режим управления с замкнутой обратной связью в течение 7 секунд после холодного пуска, что приводит к снижению выбросов вредных веществ.

Помимо поставляемого для Volvo датчика, компания Denso привезла во Франкфурт обновленную линейку деталей электросистемы, расширенную за счет стартеров типа PA90 и P5/P8 и бесщеточных генераторов ■



В середине сентября во Франкфурте-на-Майне прошла юбилейная, 25-я выставка автозапчастей и компонентов Automechanika Frankfurt 2018. Корреспонденты «Движка», работавшие на выставке в рамках двух пресс-дней, рассказывают о главных премьерах нынешней «Автомеханики».

В первой части читайте о новинках брендов Sogefi, Magneti Marelli, NGK, Valeo, Philips, Denso и Hella.



Роман Зубко

Hella



Главной новинкой компании, бесспорно, стали жидкокристаллические фары с интегрированным LCD-модулем. Источником света тут является блок из 25 высоко-мощных светодиодов, расположенных в три ряда. Между модулем и проекционной линзой находится жидкокристаллический дисплей с разрешением 100х300 пикселей с возможностью изменения цвета и яркости каждого отдельного пикселя. Такая технология предоставляет поистине впечатляющие возможности, вплоть до реализации любых проекций на дорогу.

Уже реализованная технология — матричные фары с лазерным дальним светом. В каждой фаре размещается двухстрочный источник света на 32 светодиода, фары дополнены лазерными источниками света, которые включаются после достижения 70 км/ч, позволяя водителю различать объекты на дистанции до 600 метров, что вдвое дальше по сравнению со светодиодным дальним светом.



Кроме того, на выставке был представлен датчик дождя Hella нового поколения, который определяет работу сразу пяти систем. На основании информации, получаемой с него, автоматически регулируется не только работа дворников, но и интенсивность подогрева лобового стекла, температура климат-контроля, происходит корректировка света фар, а также изменяется контрастность проекционного дисплея.

Помимо презентации новинок, представители Hella рассказали о новой бизнес-стратегии, а также о дальнейшем развитии компании. Суть заключается в том, что Hella будет в большей степени концентрироваться на своих ключевых направлениях, к которым отнесены оптика и светотехника, электрика и электроника, а также онлайн-технологии.

Для реализации стратегии, в частности ее интернет-части, в компании даже создан отдельный департамент по развитию онлайн-приложений и онлайн-бизнеса в целом. Более активная работа с онлайн-сегментом подразумевает максимизацию охвата интернет-магазинов по всему миру и создание для них специального контента. Таким образом, основная задача будет сконцентрирована вокруг B2B-сегмента. В плане взаимодействия с B2C-сегментом основной упор будет делаться на повышение узнаваемости бренда.

Еще одним приоритетным проектом является подразделение Hella Gutmann Solution, занимающееся решениями для сервиса и диагностики. Задача состоит в том, чтобы максимально соединить OE-решения по части электрики и электроники и решения по сервисному обслуживанию, которые будут реализованы, например, в виде удаленной диагностики через интернет или с помощью очков дополненной реальности.

Инструментом тут выступит глобальный комплекс программ Hella для сервисных станций, который будет действовать и в России под названием «HaCTOящий друг» ■

Движок благодарит спонсоров пробега «Россия — Германия: из чего сделан Skoda Kodiaq?».



ИННОВАЦИИ И КАЧЕСТВО С 1916 ГОДА



ТЕСТ НОВЫХ ЗИМНИХ ШИН



Догнать
и перегнать
шипы



Илья Огородников



Nokian Hakkapeliitta R3

Самый северный полигон Nokian Tyres с устрашающим названием White Hell и по совместительству притягательный заполярный курорт Ивало стал уже практически родным, а поездка — непременно долгожданной. Именно сюда, на родину северного сияния, финский производитель шин привозит журналистов, чтобы те в экстремальных условиях оценили его последние новинки. На этот раз — фрикционные шины Hakkapeliitta серии R, представшие уже в третьей генерации. Насколько улучшились характеристики? В чем они лучше шипованных Nokian? И так ли велика разница по сравнению с зимними шинами для континентальной Европы? Отвечаем на все вопросы.

На премьерных тестах своих шин для журналистов Nokian Tyres никогда не берет во внимание соперников, сравнивая характеристики новых покрышек только со своими уже существующими моделями. Делается это потому, что при сегодняшнем уровне технологий топовых моделей шин от разных производителей оценить характеристики возможно только с помощью измерительной аппаратуры. При субъективном восприятии понять, какие шины и по каким параметрам лучше, учитывая совершенно разный опыт

экспертов, практически невозможно. Сколько экспертов, столько и мнений, что никак не помогает потенциальным покупателям сделать выбор.

А вот оценить улучшения по сравнению с предыдущим поколением покрышки или альтернативными моделями компании — пожалуйста. Причем инженеры Nokian Tyres находятся рядом и подсказывают, на что и где обратить особое внимание, учитывая широчайшие возможности полигона White Hell.



ВЕДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
АМОРТИЗАТОРОВ И СИСТЕМ ПОДВЕСКИ





По традиции одновременно с новыми фрикционными шинами R3 выходит и версия R3 SUV для кроссоверов и внедорожников с иными размерностями. Такие шины отличаются расширенным центральным ребром, дополнительными зацепами на боках шашек для езды по глубокому снегу, а также более жесткой смесью с арамидными волокнами в боковинах шины, обеспечивающими беспрецедентную прочность при езде по бездорожью

^ | Nokian Hakkapeliitta R3 SUV

Именно поэтому на тесте новейших фрикционных шин Nokian Hakkapeliitta R3 снова остро встал главный вопрос: дотянулись ли «фрикционки» до возможности шипованной резины при сохранении своего главного достоинства — комфорта. Само собой, условной точкой отсчета для сравнения стала прошлогодняя шипованная новинка компании, собравшая уже не одну победу на сравнительных тестах в России и Европе, — Hakkapeliitta 9. Ну а с другой стороны, Nokian WR D4 — тоже фрикционные покрышки, только предназначенные для мягких европейских зим.

Итак, новые шины R3 построены не заново, а по традиции являются плодом эволюции предыдущего поколения покрышек R2, которые получили нововведения абсолютно по всем составляющим, главными из которых для фрикционных шин являются состав смеси и протектор.

Немаловажный момент: поскольку смесь в шипованных шинах должна не только обеспечивать сцепные свойства с дорогой, но еще и прочно удерживать шипы, производителям приходится искать компромисс между прочностью и цепкостью. Нешипованным

покрышкам такой выбор не нужен, в результате чего все усилия производителя сконцентрированы на сцепных свойствах на разных поверхностях. Именно в этом секрет порой лучших возможностей фрикционных шин.

В протекторе Nokian Hakkapeliitta R3 применено два слоя резиновой смеси: нижний отвечает за прочность шины и управляемость на асфальте, верхний, мягкий, — за ездовые характеристики на льду и на снегу. В последнем финны продолжают активно использовать силику (диоксид кремния) — один из самых дорогих компонентов, обеспечивающий, помимо прочего, стойкость протектора, что положительно влияет на управляемость и снижает показатель сопротивления качению, который, в свою очередь, немного снижает расход топлива.

Само собой, в строю и фирменная технология Cryo Crystal 3 (фото 4), или микрошипы, — специальные твердые частицы по всей глубине смеси, делающие покрышку шершавой и обеспечивающие дополнительный зацеп, причем даже при максимально допустимом уровне износа.

Но основные изменения коснулись протектора. Прежде всего все

Улучшение характеристик управления сказалось на повышении индекса скорости: на всех шинах Nokian Hakkapeliitta R3 с профилем 45 и ниже отныне можно официально разогнаться до 190 км/ч

шины Hakkapeliitta R3 получили ярко выраженное прочное центральное ребро (фото 3), которое до этого использовалось только на версии R2 SUV для внедорожников и кроссоверов. Благодаря этому удалось заметно улучшить управляемость на сухом покрытии и устойчивость при прямолинейном движении на высоких скоростях. В целом протектор получил

сразу три типа ламелирования (фото 5), каждый из которых отвечает за свой набор функций.

Представители компании на предыдущей модели отметили особую эффективность так называемых ламелей-насосов (фото 6), отводящих из пятна контакта воду, а поэтому на новых Nokian Hakkapeliitta R3 их количество увеличено сразу вдвое (!) и располагаются эти ламели теперь по всему протектору.

Боковые шашки имеют еще два типа ламелей: одни сделаны в виде зигзагообразной «расчески», другие — в виде волн с изменением формы даже в глубине протектора. Последнее нововведение позволяет соседним блокам держать форму при нагрузках, сохраняя управляемость. Кроме того, у ламе-



лей разная высота разреза, что обеспечивает систему опор между блоками. На месте и клиновидные ламели зацепа, получившие название «медвежьи когти», а также продольные широкие стреловидные ламели, обеспечивающие быструю самоочистку пятна контакта от снега для сохранения максимальной функциональности шины. Такое разнообразие позволяет шине куда эффективнее работать при быстро меняющихся условиях движения, когда один тип активирует работу другого в зависимости от покрытия.

Обратили внимание, на что сделан акцент улучшений? Правильно, на поведение шин на сухом покрытии, управляемость и экономичность, а также скорость и сцепление на льду. Первые пункты характерны для городского движения — именно за свойства в этой дисциплине фрикционные шины под брендом *Nokian Tyres* частенько критиковали. Больше, собственно, не за что: комплексные характеристики движения покрышек *Nokian* на снегу и на льду (особенно в пределе) остаются практически вне конкуренции, так что улучшение параметров сцепления на чистом льду — это, по сути, гонка самих с собой, а точнее — с шипованными шинами *Nokian Hakkapeliitta 9*.

Традиционно тест шин *Nokian* состоит из двух частей: езда по дорогам общего пользования, где чаще можно встретить северных оленей, нежели автомобили, и целый комплекс трековых испытаний, которые проходят на замерзших озерах с разными типами покрытия: перегоны



с укатанным и рыхлым снегом, чищенный (абсолютно гладкий) и нечищенный лед, а также трассы со смешанным покрытием. В распоряжении, как всегда, спорткары *Audi RS5* и *RS4 Avant*, гибридные кроссоверы *Q5*, а также хэтчбеки *Volkswagen Golf*.

Прежде чем выбрать лучший вариант, создатели Nokian Hakkapeliitta R3 перепробовали 35 вариантов протектора, после чего 7000 шин было отправлено на испытания. В общей сложности они прошли 1000 разных тестов с общим пробегом более 100 000 км по нескольким континентам и странам — от Финляндии и России до ЮАР

Купе с шипованными шинами *Hakkapeliitta 9* здесь же, в Лапландии, еще в прошлом году оставили неизгладимое впечатление своей непоколебимостью и устойчивостью при заметно возросшем уровне комфорта, в частности звукового. Так что первую часть пути на *RS5* с «девяткой» я больше анализирую свои воспоминания и соотношу с повторными ощущениями. Нет, никаких ошибок: специально отставая от колонны коллег, резко ускоряюсь и торможу, дергаю рулем, прохожу виражи на нерекондованной скорости — и никакой опаски за срыв машины

с дороги или потерю контроля, реакции почти мгновенны! А ведь под колесами закатанный в лед асфальт. Понятно, что на многое способна и сама машина, но, как ни крути, законы физики она обманывать не умеет.

Пересадка на *RS5* с фрикционными *Hakkapeliitta R3* тут же избавляет от главного — приглушенного шумоизоляцией и рокотом безумного мотора высокочастотного гула. Какие технологии не применяй, а от цокота металла по асфальту может спасти только исчезновение этого самого металла в виде шипов. Из очевидных улучшений — почти полное прекращение микропотряхиваний на мелких неровностях.

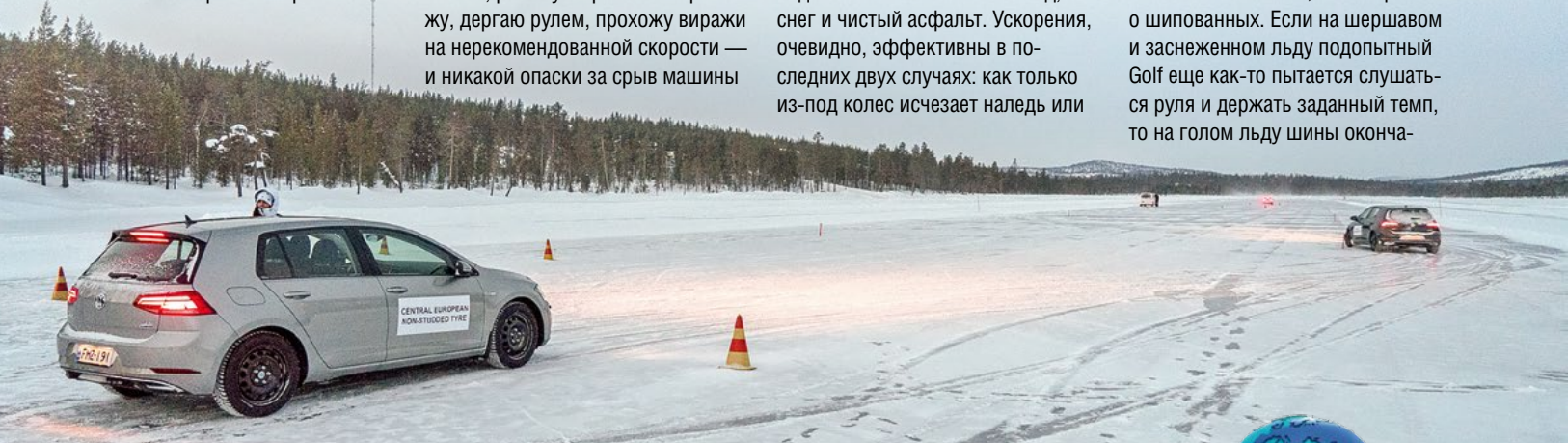


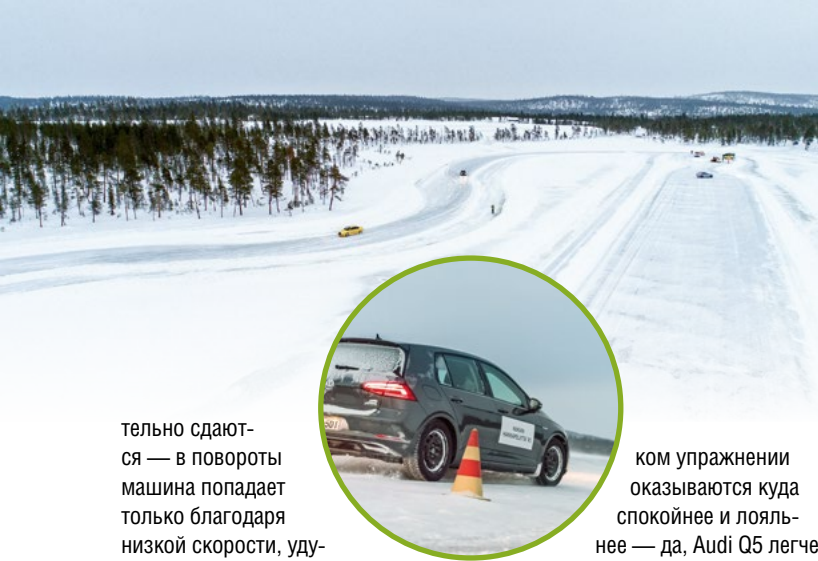
Ездовые свойства прямо зависят от того, в каком соотношении под колесами оказывается лед, снег и чистый асфальт. Ускорения, очевидно, эффективны в последних двух случаях: как только из-под колес исчезает наледь или

укатанный снег, купе *Audi* стартует почти так же четко, как и на шипах, а в поворотах держится без микросносов и соскальзываний. Но провоцировать «злую» машину желания уже не возникает: резкие действия идут через паузу, уходящую на поиск шины зацепа, и тут ничего не поделаешь.

Съезд на полигон уже на гражданских «Гольфах» с проверкой управляемости и торможения на чистом и шершавом льду окончательно расставляет акценты: *Nokian Hakkapeliitta R3* уступает шипам только в скорости прохождения трассы и начальной точке торможения. За вгрызающейся в лед шипами «девяткой» на змейке не угнаться: та едет как по асфальту! Зато, как только водитель на *R3* концентрируется на собственной скорости, тут же исчезают ошибки и безостановочное стрекотание систем безопасности: машина начинает четко попадать в траекторию, ровно заходить в виражи и довольно стремительно ускоряться на прямых. Главное — вовремя ударить по тормозам: едущая впереди машина на шипах тут, как ни посмотри, эффективнее. На шершавом льду разница в ускорениях и торможениях между *9* и *R3* очевидно ниже, аккуратничать приходится только в виражах. Интересно, что от шин *Hakkapeliitta R3* на гладком льду остаются почти такие же следы, как от шипов, — наглядная работа технологии *Cryo Crystal*.

А что же фрикционные покрышки *Nokian WR D4* для мягких зим Европы? Признаться, после *Hakkapeliitta R3* на них едешь почти как на летних, не говоря о шипованных. Если на шершавом и заснеженном льду подопытный *Golf* еще как-то пытается слушаться руля и держать заданный темп, то на голом льду шины оконча-





тельно сдают-
ся — в повороты
машина попадает
только благодаря
низкой скорости, уду-
шенной ESP, и подготовке
водителей, многие из которых
имели опыт зимней контраварий-
ной езды.

Пересадка на Audi Q5 с шинами
Hakkapeliitta R3 SUV в этот раз
стала самой интересной частью
программы, поскольку предстояло
преодолеть участок заснеженного
лесного бездорожья и скоростную
трассу смешанного снежно-ле-
дяного покрытия. Фрикционные
покрышки (к тому же усиленные)
показали, что, во-первых, они
почти невосприимчивы к неровно-
стям и неоднородности покрытия:
подскакивающий на ямах и впа-
динах Q5 всегда оставался под
контролем, четко следуя за рулем
на не потерявших сцепления
колесах.

Во-вторых, шины действительно
показывают неплохие способности
в рыхлом снегу: коллеги, перебор-
щившие со скоростью и угловидные
одной стороной в бруствер, через
несколько минут раскачиваний
выбрались из него сами.

Ну а в-третьих, Hakkapeliitta
R3 SUV на внедорожно-скоростной
трассе со смешанным покрытием
оказались в чем-то даже интерес-
нее шипованных Hakkapeliitta 9.
«Шиповка», благодаря своей
мертвой хватке, слишком безопас-
ная: проходить боком скоростную
«восьмерку» на трассе на ней
сложно: нужно либо просто и акку-
ратно следовать траектории, либо
срывать колеса в безостановочную
пробуксовку перебором газа, на-
силуя шипы и рискуя переборщить
со скоростью. «Фрикционки» в та-

ком упражнении
оказываются куда
спокойнее и лояль-
нее — да, Audi Q5 легче
срывается в занос, но легче
в нем контролируется и выводится
из него: стоит лишь аккуратно
доскользить боком до снежно-
го пятна или шершавого льда
на кромке трассы и добавить газ,
как кроссовер снова на траекто-
рии. Причем фрикционные шины
не так резки при переборе тяги,
когда на шипах машина, дорывша-
я до грунта, может неожиданно
прыгнуть вперед.

Каков итог?

Признаюсь, при всех оче-
видных улучшениях Nokian
Hakkapeliitta R3 не перевели меня,
убежденного сторонника шипов,
в стан поклонников фрикционной
зимней резины. Слишком часто
мне приходится путешествовать
по трассам северных регионов
нашей страны с непредсказуемым
состоянием дорог и направлений
в зимний период времени. На таких
дорогах «железные когти» — ино-
гда залог выживания. Враг фрикци-
онных покрышек — по-прежнему
голый лед, на котором главное —
не переборщить со скоростью,
тогда шины R3 будут вести себя
максимально безопасно. Очевидно
и другое: Nokian Hakkapeliitta R3 —
одни из лучших нешипованных
шин именно вне чистого асфальта.
Параметры управления на комбини-
рованных поверхностях предсказу-
емы и очень стабильны, а на снеж-
ных перегонах покрышки и вовсе
не уступают шипованным шинам,
в чем-то даже превосходя их.



**Nokian Hakkapeliitta R3 и R3 SUV уже доступны для покупки
в общей сложности в 131 типоразмере от 14 до 21 дюйма.
В строю остаются и модели предыдущего поколения R2 и R2 SUV,
которые будут предлагаться по более выгодным ценам**

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

Производители аккумуляторов:

«Покупатели жертвуют качеством ради цены»



Илья Огородников

Традиционно на выставке MIMS Automechanika один из залов целиком отдают производителям аккумуляторов и сопутствующей техники. И хотя мировые бренды предпочли московскому шоу мероприятие в Германии, российские бренды предстали почти в полном составе. Обозреватель «Движка» пообщался с ведущими производителями аккумуляторных батарей и узнал, как расширяются их модельные линейки, а также как они видят будущее данного сегмента в России.



Solite

Южнокорейский бренд Solite, который является в том числе конвейерным поставщиком мировых автомобильных заводов, отметил, что, несмотря на непростую экономическую обстановку в России, дела идут достаточно неплохо — лучше, чем в 2017 году. Прирост составляет порядка 15% и осуществляется за счет появления новых клиентов, а также хорошей работы партнеров в Южном федеральном округе. Своей главной задачей компания видит максимальный охват клиентов, чтобы они получили как можно больше вариантов продукции.

В целом же представители Solite отмечают, что покупательская способность российских автолюбителей заметно упала и на первый план вышел сегмент самых дешевых батарей.

«Очень жаль наблюдать, как люди покупают аккумуляторы за 1500–2000 рублей и меняют их каждые полгода, потому что на большее таких батарей не хватает: там просто нет половины свинца. Куда выгоднее было бы купить качественный аккумулятор за 4000–6000 рублей, который прослужит лет пять. Но объяснить это не получается, потому что потребители экономят буквально на всем. С другой стороны, еще хуже видеть, как работают заводы по выпуску сверхдешевых батарей, которые их собирают „на коленке“ буквально из мусора и без зазрения совести выставляют на рынок», — сокрушаются в Solite ■

<<АКОМ>>

Линейку новинок представил отечественный производитель «Аком». Аккумуляторы уже находятся в серийном производстве и на выставке были предложены для ознакомления широкой публике. Главные экспонаты — обновленные батареи «Аком+EFB» и Ultimatum AGM. Кроме того, компания представила аккумуляторы с Punch-технологией для грузовых автомобилей.

Также нельзя не отметить продукты под брендами «Русбат» и «Русбат+», которые активно продвигаются в сегменте батарей эконом- и среднего класса для автомобилей европейских марок. Для японских, корейских и китайских машин компанией «Аком» разработана отдельная модель — «Аком Азия».

По словам представителей компании, «Аком» продолжает успешно развиваться с приростом 30% в год и удерживать основную долю на российском рынке. Такое положение обусловлено выигрышными конкурентными преимуществами: из российских производителей только «Аком» массово предлагает современные аккумуляторы с технологиями EFB и AGM, а аналоги известных мировых брендов оказываются заметно дороже ■



«Алькор»



Еще один российский производитель — «Алькор» — продолжает активно продвигать свои батареи, выполненные исключительно с использованием Punch-технологии (производство положительных токоотводов методом штамповки). По словам представителей компании, спрос на подобные аккумуляторы продолжает расти. Кроме того, все необходимые тесты прошли гибридные батареи, выдержавшие четыре цикла испытаний, а кальцевые батареи «Алькор» смогли продержаться вдвое дольше.

Еще одна технологическая новинка — лабиринтовая крышка на легковую группу аккумуляторов. Она применяется на необслуживаемой батарее бюджетного сегмента. Благодаря наличию «лабиринтов» улавливаются различные испарения электролита и превращаются обратно в воду. Решение эффективное, и оно никак не отразится на цене аккумулятора.

В целом представители компании «Алькор» отмечают, что на сегодняшний день реализация продукции находится на стабильном уровне. По отзывам партнеров, аккумуляторы «Алькор» отличаются хорошим качеством с минимальным процентом брака, что помогает продвигать продукцию на рынке. Что касается тенденций, то тут представители бренда соглашаются с коллегами, отмечая, что с каждым днем спрос сдвигается в сторону минимальной цены, ради которой потребители готовы жертвовать качеством ■



ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ

КОНТАКТ

WWW.SIBKLEMMMA.COM

ПОД КАЖДЫМ КАПОТОМ

Отдел продаж:
+7-909-530-2050
sibklemma@mail.ru



ТЕСТ НОВЫХ ШИН



Как
держит
рекордное
количество
шипов



Роман Зубко

Michelin X-Ice North 4

Компания Michelin представила в России новое поколение зимних шипованных шин X-Ice North 4, в которых применено рекордное количество шипов. Журнал «Движок» испытал новые покрышки на «Автодроме Санкт-Петербург», сравнил их с новыми моделями от конкурентов французского концерна и выяснил, что важнее: количество шипов или их правильное расположение.

Новую модель французский производитель называет едва ли не самой важной новинкой в обновленной линейке зимних шин Michelin, представленной в России к сезону 2018/2019. По данным компании, спрос на шипованные покрышки в нашей стране в настоящее время растет, а доля, которую занимают модели подобного типа на российском шинном рынке, составляет 77%.

Модель X-Ice North 4, как заявляют французы, разработана с расчетом на эксплуатацию в суровых климатических условиях и предназначена как для легковых автомобилей, так и для кроссоверов.

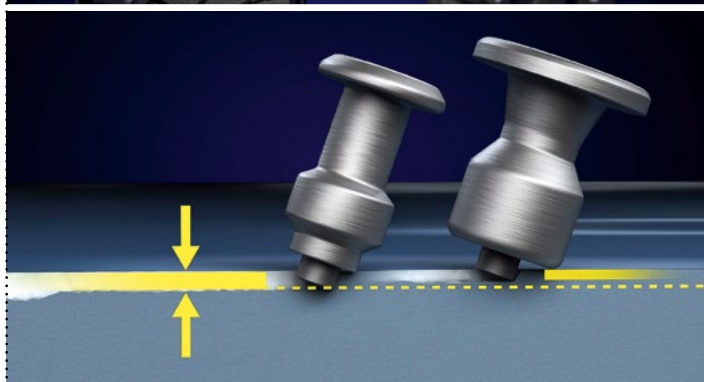
Главная особенность новой модели — примененное производителем рекордное количество шипов: в шине размерности 205/55 R16, например, их две с половиной сотни. Это в два раза больше, чем в шинах семейства X-Ice North предыдущего поколения.

Сами шипы имеют особую форму и конструктивно весьма схожи с шипами, применяемыми на гоночных покрышках Michelin, поставляемых концерном участникам чемпионата мира по ралли (WRC). Твердосплавную вставку в таких шипах удерживает специальный



ВЕДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
АМОРТИЗАТОРОВ И СИСТЕМ ПОДВЕСКИ



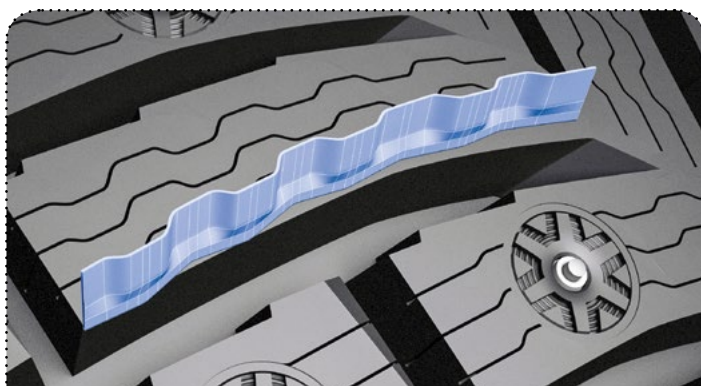


Главная особенность примененных в новых покрышках шипов — особая форма сердечника: твердосплавная вставка удерживается специальным ободом. За счет такой конструкции корпус шипа меньше контактирует с покрытием, а твердая вставка — эффективнее «цепляется» за лед

обод — подобное решение препятствует соприкосновению корпуса шипа со льдом; твердая сердцевина, в свою очередь, «вгрызается» в лед максимально эффективно.

Посадочные места для шипов рассчитывались при помощи особого математического алгоритма с прицелом на высокую эффективность торможения на льду, с одной стороны, и минимально возмож-

ный уровень шума — с другой. Программа проанализировала 1400 вариантов посадочных мест для шипов и подобрала позицию для каждого из них, оптимальную с точки зрения как сцепных свойств, так и комфорта. Как заявляет производитель, по уровню издаваемого шума покрышки X-Ice North 4 соответствуют модели предыдущего поколения. (В кото-



Ламели в новых покрышках Michelin частично позаимствованы у шин семейства Pilot Alpin и представляют собой П-образные зубцы. Такие ламели улучшили поведение шин как на снегу, так и на льду

рой, напомним, шипов было в два раза меньше.)

Помимо количества шипов, их формы и размещения посадочных мест под них создатели шин X-Ice North 4 поколдовали над протектором и резиновой смесью, из которой изготовлены покрышки. Новые шины получили направленный рисунок с особым кластером из плотно посаженных секторов, соединенных центральным «ребром жесткости». Ламели в новых покрышках частично позаимствованы у шин семейства Pilot Alpin и представляют собой П-образные зубцы. В итоге, как заявляет производитель, новинка эффективно работает как на льду и на снегу, так и на сухом и мокром асфальте.

Резиновая смесь, из которой изготовлены новые покрышки, также была переработана в сравнении с моделью-предшественницей X-Ice North 4. В ней, в частности, применены эластомеры нового поколения, благодаря которым шина остается эластич-

ной и может деформироваться при контакте с неровностями покрытия даже при сверхнизких температурах. Кроме того, новинку, по утверждению французов, отличают высокие показатели ходимости.

Как все перечисленное работает в реальной жизни? Это мы выясняли на «Автодроме Санкт-Петербург».

Первым значилось испытание на интенсивность торможения на льду. В рамках этой части теста мы разогнались на автомобилях BMW 320d до 25 км/ч и тормозили «в пол» до полной остановки. При этом прибор RaceLogic замерял тормозной путь с 25 до 5 км/ч. Замеры проводились на автомобилях, оснащенных как новыми, так и изношенными покрышками. В сравнительном тесте принимали участие новинки Michelin, Nokian и Continental.

Результаты в целом оказались весьма близки: ни одна из моделей не выдала результат, «разгромный» для конкурентов. Наименьший же тормозной путь довольно





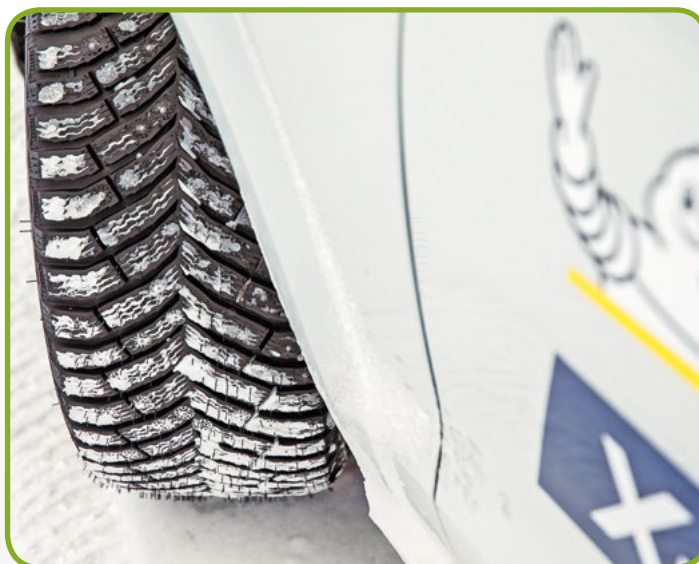
неожиданно продемонстрировала «трешка», «обутая» в покрышки Continental, в то время как в Michelin нас убеждали, что мы непременно ощутим преимущество новых X-Ice North 4.

На деле же эти шины на торможении оказались настолько близки к покрышкам Nokian, что при «слепом» сравнении мы бы ни за что не отличили, на каком автомобиле стоит финская резина, а на каком — французская.

По ощущениям, и с теми и с другими шинами «трешка» тормозит настолько эффективно, насколько вообще возможно на голом льду. И не «рыскает» при паническом ударе по педали.

Что касается шумности, то на коротком асфальтовом отрезке автодрома, где мы могли проверить тестируемые покрышки, мы не заметили большой разницы по данному показателю между новыми Michelin и новыми Nokian. А вот Continental оказался ощутимо шумнее обоих конкурентов: в «трешке», оснащенной этими шинами, «цоканье» шипов по асфальту слышно гораздо более отчетливо.

Второй частью испытаний были заезды на снежно-ледовой трассе управляемости: специально подготовленный малый круг «Автодрома Санкт-Петербург» и ряд одинако-



вых Audi A6 Allroad, «обутых» как в шины X-Ice North 4, так и в новые покрышки от таких конкурентов, как Continental, Nokian, Bridgestone и Pirelli.

Наша «табель о рангах» по итогам тестов оказалась следующей. Самыми «скользкими» шинами и мы, и наши коллеги признали Bridgestone Blizzak: занос происходит слишком рано, при этом контролировать скольжения трудно — равно как и развить на льду более-менее приличную скорость. Весьма охотно срывается в занос и автомобиль на шипованных Pirelli Ice Zero, однако контролировать скольжения с этими шинами гораздо проще, а грань, за которой покрышка перестает «держаться», чувствуется лучше.





Второе место в этом тесте мы отдаем новой модели Nokian Hakkapeliitta. Поведение A6 Allroad на этих шинах — самое, если можно так выразиться, безопасное: автомобиль до последнего «вгрызается» в лед, намеренно сорвать его в скольжение трудно, но если занос все же начался, развивается он, по нашим ощущениям, резковато. Для неподготовленного водителя это может оказаться сюрпризом...

Ну а первое место, на наш взгляд, разделили покрышки Continental IceContact и «четвертый» Michelin X-Ice North. Обе модели демонстрируют весьма высокие сцепные свойства на льду, при этом скольжения — плавные и предсказуемые. Кроме того, автомобиль, оснащенный и теми и другими шинами, отлично держит трассу на грани скольжений, а сама эта грань очень хорошо чувствуется. Вести машину, «обутую» в такие покрышки, по снежно-ледовой трассе легко и приятно.

Здесь нужно оговориться, что погодные условия в момент проведения теста были отнюдь не экстремальными: солнце и легкий мороз, порядка -5°C . Организаторы заездов, которые провели на автодроме несколько дней в рамках подготовки теста, уверяли, что шины Continental оказались чувствительны к перемене погоды. И что идеальный температурный режим для них — от -5 до -8°C : при более сильных морозах они начинают резче срываться в сколь-

жения. Впрочем, это комментарий, так скажем, заинтересованной стороны...

Каков итог?

Нельзя сказать, что, применив в новых шинах рекордное количество шипов, а также оптимизировав их форму и расположение, в Michelin буквально уложили конкурентов на обе лопатки. Однако работают новые технологии французских шинников весьма эффективно.

Покрышки X-Ice North 4 цепко держат на льду, не допускают резких срывов автомобиля в скольжения и позволяют весьма тонко чувствовать поведение машины на зимней дороге. Кроме того, шины эффективны при торможении, а на асфальте не докучают излишним гулом. (Последнее, впрочем, нам еще предстоит проверить не на автодроме, а на дорогах общего пользования.)

В общем, X-Ice North 4 вполне справедливо позиционируется как премиальная модель, которая подойдет для автомобилей не только среднего, но и бизнес-класса.

Остается лишь отметить, что на первых порах шины Michelin X-Ice North 4 будут доступны в 35 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 15 до 19 дюймов. Впоследствии гамма размеров будет расширяться, в том числе за счет версий для премиальных авто (с протектором 275 мм и шире).



Continental
The Future in Motion



Ясность вместо пустых слов: **5-летняя гарантия.**

Профессионалы в автосервисе не нуждаются в пустых обещаниях — им нужно качество, на которое они могут положиться. Поэтому для зарегистрированных партнеров мы обеспечиваем 5-летнюю гарантию на все товары Continental Power Transmission Group для рынка послепродажного обслуживания автомобилей.

Без «если» и «но». www.contitech.de/5

**5-ЛЕТНЯЯ
ГАРАНТИЯ**



Power Transmission Group
Automotive Aftermarket



Из чего сделаны ГЛУШИТЕЛИ для Lada



Илья Огородников

Проводим
лабораторную
экспертизу

12
ОБРАЗЦОВ

Основной задачей автомобильного глушителя является уменьшение шума и снижение температуры выхлопных газов двигателя. При этом параметры глушителя зависят как от его конструкции, так и от качества материалов, из которых он изготовлен. Определить состав металла и соответствие заявленным параметрам рядовому потребителю в магазине невозможно, а потому журнал «Движок» решил провести лабораторный анализ и узнать, из чего сделаны глушители для переднеприводных моделей ВАЗ популярного на вторичном рынке семейства Samara.

Классифицируя глушители по особенностям конструкции, можно выделить следующие основные типы: активный (диссипативный), комбинированный, прямоточный, реактивный (резонансный) и лабиринтный.

Принцип работы **активного глушителя** заключается в преобразовании звуковой энергии в тепловую при прохождении звуковых волн через звукопоглощающий материал — базальтовое волокно. Такие глушители имеют очень простую конструкцию, хорошо гасят высокочастотный шум, однако плохо справляются с низкими частотами.

Реактивный глушитель устроен в виде нескольких (от двух до четырех) резонирующих камер различной длины, через которые проходит одна или несколько перфорированных труб. Принцип работы такого вида глушителей основан на складывании звуковых волн до их взаимного уничтожения. Но такие глушители гасят только определенные частоты шума.

Комбинированный глушитель состоит из резонансных и диссипативных камер, а **прямоточный глушитель** — из единой трубы, которая направляет поток выхлопных газов через все камеры. Плюсом последнего является низкое сопротивление.

Лабиринтный глушитель состоит из отдельных входной и выходной труб и нескольких камер, в которых поток газов движется произвольно, что позволяет эффективно снижать уровень звука. Обратная сторона таких глушителей заключается в том, что создается большее сопротивление, следовательно, уменьшается тяга двигателя. Но для легковых авто, где низкий уровень шума и комфорт пассажиров являются приоритетом, лучше всего подходит именно такой тип глушителей.

Итак, нами было закуплено следующие образцы.

TENNECO



«Автоглушитель»

Самый дешевый из купленных нами образцов, что и сказывается на качестве его изготовления. Глушитель прямоточно-реактивного типа покрашен вместе с кусками скотча. Сама краска обсыпается от прикосновений. Из-за уменьшенной длины банки производителю пришлось удлинять крючки для крепления глушителя. По сравнению с другими производителями используется труба самого меньшего сечения, изгибы дополнительно заушают трубу до 32 мм по наружному диаметру. В местах повреждения краски уже появилась ржавчина. Внутри глушителя используется перфорированный закрученный лист с точками сварки. На корпусе глушителя еле видна слабо выдавленная выштамповка производителя АГ. На банку скотчем приклеена этикетка с перечнем выпускаемой продукции. Про гарантию ни слова.

Transmaster

Глушитель бюджетной линейки серии Carbon с уменьшенной до 1 года гарантией. Реактивного типа, но без базальтового волокна и применения алюминия, с простым расположением труб внутри конструкции. Боковое крепление из-за недостаточной жесткости легко деформируется.

«Ижорский глушитель» 135884

По конструкции глушитель относится к простым трехкамерным глушителям реактивного типа. В местах сгиба труб образовались складки-гармошки. Мягкий боковой крючок-крепление приваривается к стенке банки только одной стороной — высокий риск, что он будет деформирован при транспортировке. На поверхности банки присутствуют прилипшие капли-брызги от сварки.

AS

На банке глушителя выштампован фирменный логотип бренда. Глушитель реактивного типа, трехкамерный, то есть наиболее простой по конструкции. По внешнему виду есть замечания к образовавшимся гармошкам в месте сгиба труб. Также есть замечания к небольшим брызгам сварки.

СВД G014

На трубах реактивного лабиринтового глушителя уже присутствуют следы ржавчины, причем это не является гарантийным случаем, что указано тут же, на упаковке. Срок гарантии составляет 1 год. На корпусе банки глушителя выдавлен фирменный логотип.

«Экрис» 1201005

Данный глушитель тяжелее второй модели с индексом -01 из-за увеличенной толщины труб. К сожалению, никакой другой информации о различиях между двумя моделями найти не удалось даже на сайте производителя. На упаковке указано, что глушители бывают двух видов: усиленные и алюминированные. Но указаний, к какой модели глушителя относится каждый вид, найти также не удалось. К внешнему виду изделия претензий нет: изгибы труб плавные, сварка выполнена аккуратно. Небольшие замечания могут возникнуть к боковому крючку-креплению — он крепится к банке только одной стороной и может легко погнуться при транспортировке. Сведений о гарантии нет.



«Ижорский глушитель» 136018

По конструкции и внешнему виду глушитель ничем не отличается от более дешевой линейки этого же производителя. Внешний вид портят многочисленные брызги металла от сварки.

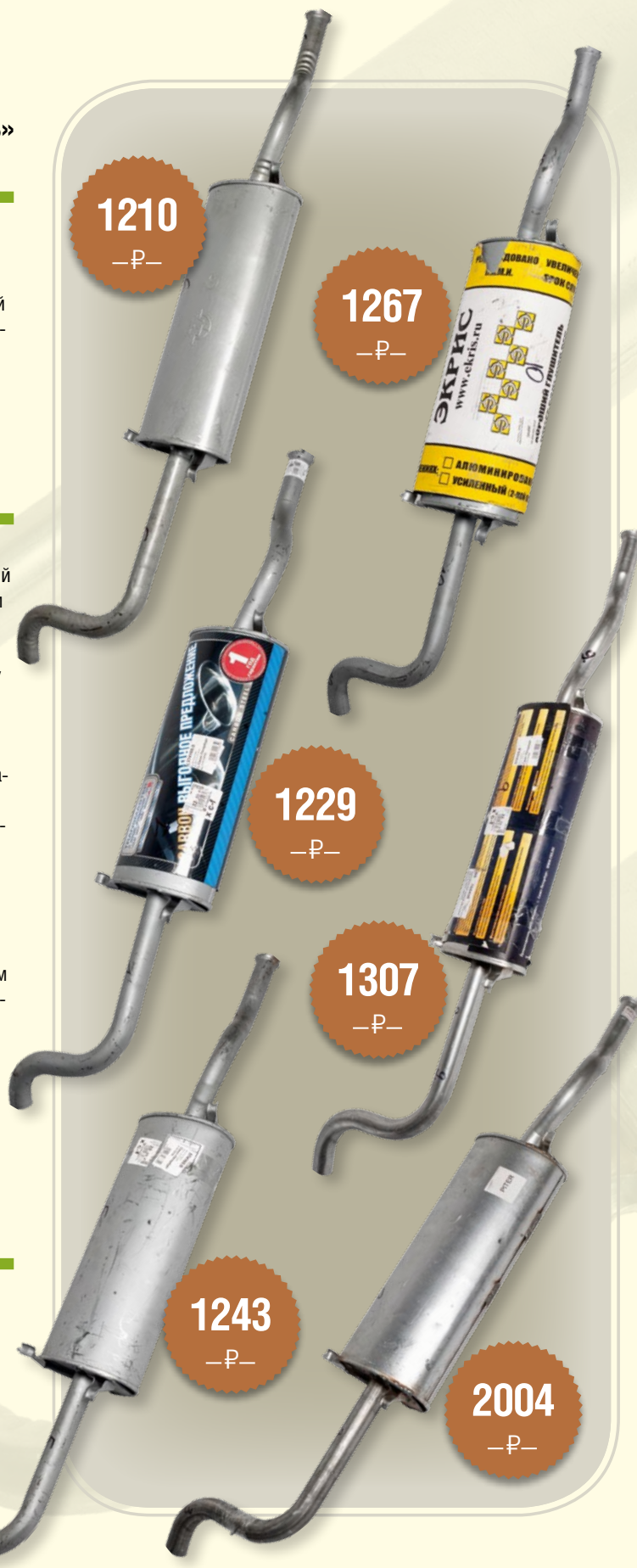
Transmaster AL

Это улучшенный продукт предыдущей версии, выполненный из алюминированной стали, о чем говорят буквы AL в названии, и с дополнительным двусторонним покрытием. К внешнему виду претензий нет: сделан аккуратно, крепежные кронштейны усилены дополнительными приваренными перемычками. При вскрытии обнаружилось, что перфорированная трубка внутри глушителя уже имеет следы ржавчины, что говорит о ее изготовлении из обычной стали.

На банку глушителя намотана фирменная картонная упаковка с информацией о гарантии сроком 2 года. Это единственный из представленных глушителей комбинированного типа, в одной из камер которого заложено базальтовое шумопоглощающее волокно.

СВД GAL012

По внешнему виду и конструкции изделие не отличается от более дешевой версии, однако сварной шов, который должен удерживать от изгиба боковой кронштейн, свободно болтается.



«Экрис» 1201005-01

Это улучшенная и более дорогая версия модели «Экрис» 1201005. Глушитель лабиринтного реактивного типа, все внутренние трубы цельносварные с толщиной стенки 1,5 мм, но изготовлены из обычной стали, о чем свидетельствует массово появляющаяся ржавчина внутри глушителя. Глушитель полностью повторяет все достоинства и недостатки своего описанного выше «собрата».

«Баксан»

Глушитель лабиринтного реактивного типа. На сгибах труб присутствуют небольшие складки-гармошки, образовавшиеся при изгибе. Крючок-крепление, как и на оригинале, приварен к банке всего лишь одной стороной. В остальном претензии к внешнему виду отсутствуют.

«АвтоВАЗагрегат»

Оригинальный и самый дорогой глушитель для автомобилей ВАЗ имеет самый непрезентабельный вид. Многочисленные капли-брызги и закопченность от сварки, очень мягкое боковое крепление, приваренное только одним краем к банке, — гнется от прикосновения пальца. Глушитель лабиринтного реактивного типа. Внутренние трубки, образующие лабиринт для выхлопных газов, имеют обширные площади, покрытые ржавчиной. Никаких документов в комплекте с глушителем не поставляется, поэтому про гарантию узнать ничего не удалось.

Испытание

Вначале проводилась проверка геометрических размеров и толщин используемого металла, а также измерялся вес каждого глушителя.

Затем от каждой банки было вырезано по полоске металла, которые были отданы на металлографическую экспертизу в НПО «Завод „Волна“», чтобы определить содержание легирующих элементов (в частности, алюминия), улучшающих свойства металла изготовления.

Алюминий применяется в качестве раскислителя стали, а его введение в процессе выплавки позволяет связать такие вредные примеси, как кислород и азот, которые снижают механические свойства стали.

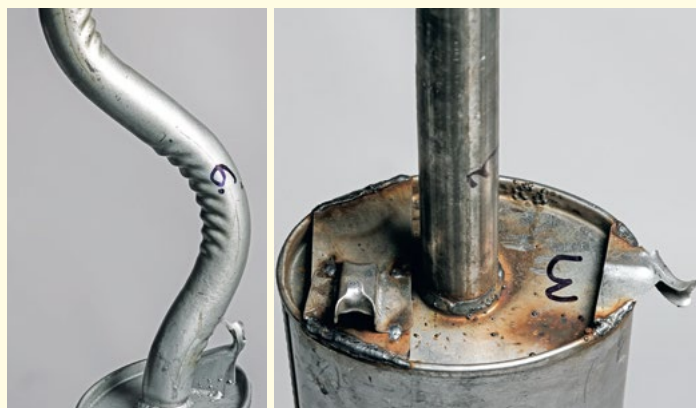
Как показали результаты спектрального анализа, алюминий содержали все испытываемые образцы, однако в глушителях Transmaster и Transmaster AL, СВД G014 и «Ижорский глушитель» 136018 его количество было мизерным, практически никак не влияющим на свойства стали. Последние два экземпляра, кроме того, имели самое большое количество вредных примесей в виде фосфора и серы.

А вот глушители «АвтоВАЗагрегат», «Автоглушитель», «Ижорский глушитель» 135884 и СВД GAL012,

№		Диаметр трубы, мм	Толщина трубы, мм	Размеры банки, мм	Толщина стенки банки, мм	Вес, кг
1	Transmaster	45	1,3	518x205x130	1,1	5,935
2	Transmaster AL	43	1,4	525x185x122	1	5,86
3	«АвтоВАЗагрегат»	43	1,7	523x202x131	0,8	6
4	«Автоглушитель»	38	1,4	494x199x103	0,75	4,79
5	«Баксан»	43,3	1,7	524x203x132	1	6,54
6	«Ижорский глушитель» 135884	43	1,55	525x202x133	1	5,53
7	«Ижорский глушитель» 136018	42,7	1,55	524x200x131	1	5,69
8	СВД G014	43	1,5	525x186x115	1,2	6,1
9	СВД GAL012	43	1,5	523x184x117	1,2	6,2
10	«Экрис» 1201005-01	43	1,5	525x203x133	1,2	7,07
11	«Экрис» 1201005	43,4	1,6	520x202x133	1,2	7,225
12	AS	43	1,8	540x214x122	0,9	5,63

наоборот, дополнительно содержали титан, ниобий и ванадий, что говорит о применении стали более высокого качества.

Однако долговечность глушителя складывается не только из качества металла, но еще и из его толщины, а также хорошей конструкции, не создающей избыточного сопротивления. Из последних двух параметров, увы, выпал продукт компании «Автоглушитель» с недостаточной толщиной металла (0,75 мм) и диаметром выпускной трубы (38 мм), которая к тому же заужается до 32 мм, что неизбежно приведет к возрастанию сопротивления.



Качество производства - самый наглядный недостаток почти всех испытываемых глушителей. Грубые сварные швы, ржавчина, кривые загибы и крепления, потертости и вмятины. Ощущение, что глушители в России делают в концлагерях из подручных средств.



Каков итог?

Таким образом, в тройку призеров вошли «Ижорский глушитель» 135884, СВД GAL012 и оригинальный продукт «АвтоВАЗагрегат».

Редакция журнала «Движок» выражает благодарность НПО «Завод „Волна“» и лично инженеру-испытателю Павлу Николаевичу Щеголеву за помощь в подготовке материала.



Каждый автолюбитель когда-нибудь сталкивался с проблемой перегоревшей лампы, которая неизбежно вела в магазин автозапчастей. Там же на выбор автовладельца представала целая россыпь ламп на любой вкус и цвет. Чтобы не потеряться в этом многообразии, попробуем вместе разобраться, какие разновидности галогенных ламп сейчас представлены на рынке, в чем их отличия и какие у них преимущества перед штатной лампой, которая идет с завода.

Какие бывают
и для чего
подходят

Галогеновые лампы

ВАРИАНТ

1

Дешевая лампа неизвестного бренда в картонной коробке — от 60 рублей. Данный вариант привлекателен, естественно, своей ценой. При этом обычно такие лампы не отличаются ни улучшенными характеристиками, ни длительным сроком службы, ни даже соответствием каким-либо стандартам.



ВАРИАНТ

2

Лампы с улучшенными характеристиками, обычно представленные в красочной упаковке. При покупке таких ламп клиент получает более яркий свет по сравнению со штатными лампами. Улучшения достигаются благодаря геометрии спирали, ее размерам и толщине. А за счет качественных комплектующих ресурс этих ламп будет выше, чем стандартных. При стоимости 150–200 рублей за штуку данный вариант можно считать достаточно интересной альтернативой.

ВАРИАНТ

3

Лампы топ-уровня с высокими яркостными характеристиками (+100–150% яркости). Стоимость комплекта таких ламп переваливает за 600 рублей и может достигать до 2000–3000 рублей. При производстве ламп изготовитель применяет полный технический набор средств для достижения максимальной яркости: особый сплав спирали, газ, закачанный в колбу лампы, тонкое кварцевое стекло. Как свидетельствуют независимые тесты и отзывы покупателей, лампы повышенной яркости действительно дают прибавку в освещении на дороге. Однако безоговорочно верить тому, что света станет в полтора-два раза больше, не стоит. Увеличение яркости достигается не в целом, а в определенных точках светового пятна на дороге, при этом срок службы таких ламп будет зависеть от интенсивности пользования фарами.

ВАРИАНТ

4

Лампы с голубым напылением на колбах. Такие обычно приобретают автолюбители, которым нравится более белый цвет света (имитация ксенона). Если судить по отзывам, многие предпочитают именно лампы с напылением. Свет от них действительно более белый, но напыление снижает яркость, поэтому такие лампы более уместны в городе, где есть дополнительное освещение дороги.



ЯРКИЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ВАШЕГО ДВИЖЕНИЯ!



ГАЛОГЕННЫЕ ЛАМПЫ



Победитель премии «АВТОКОМПОНЕТ ГОДА 2017»



100% ЯРКОСТЬ КАЧЕСТВО РЕЗУЛЬТАТ

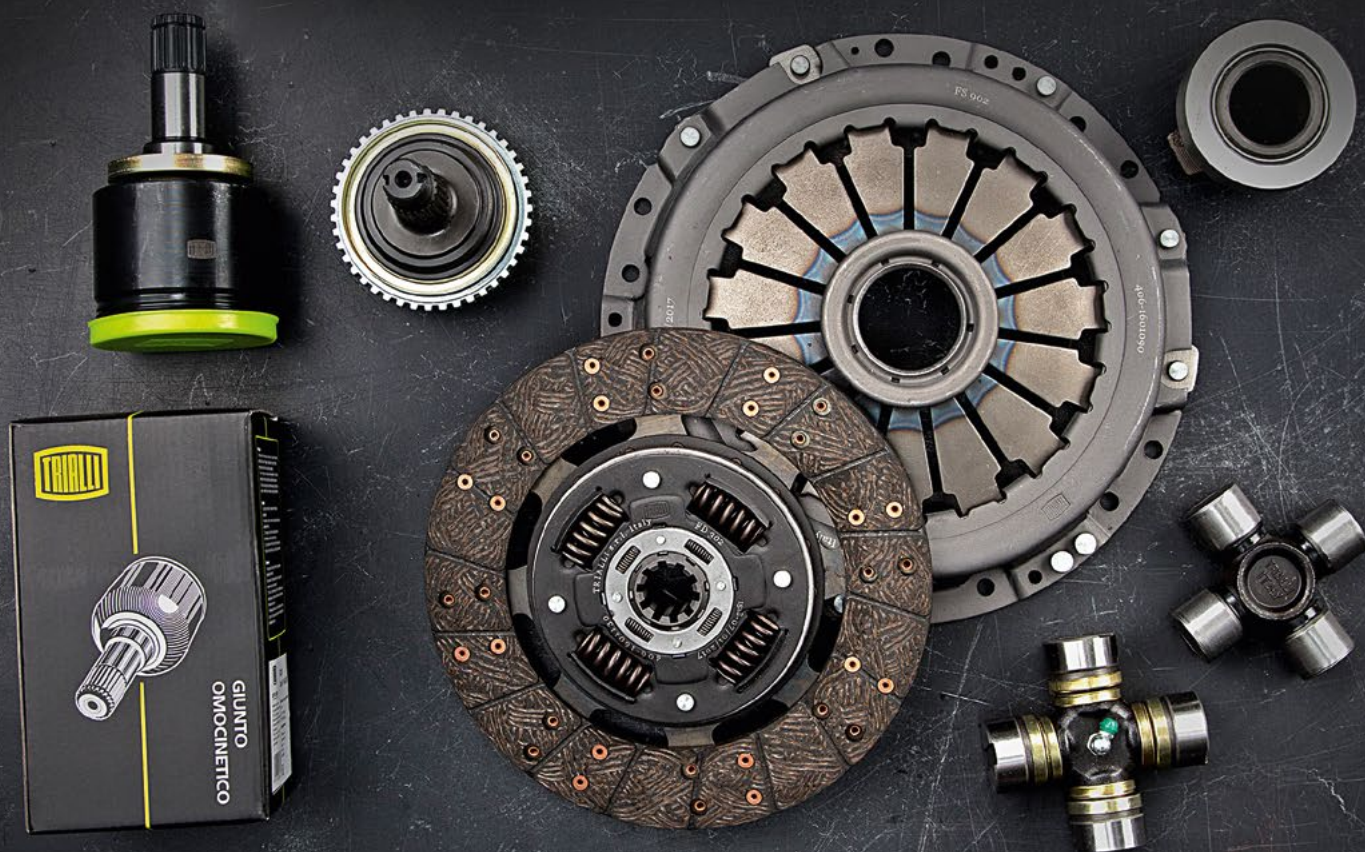
www.xenite.ru

тел.: +7 (495) 781-59-55



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ТРАНСМИССИИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Большой запас по
мощности передаваемого
момента



100% контроль
качества



Высокая статическая
и динамическая
грузоподъемность



Усиленная конструкция



Диски сцеплений, выжимные
подшипники и крестовины
карданных валов
профессионального
уровня производства!

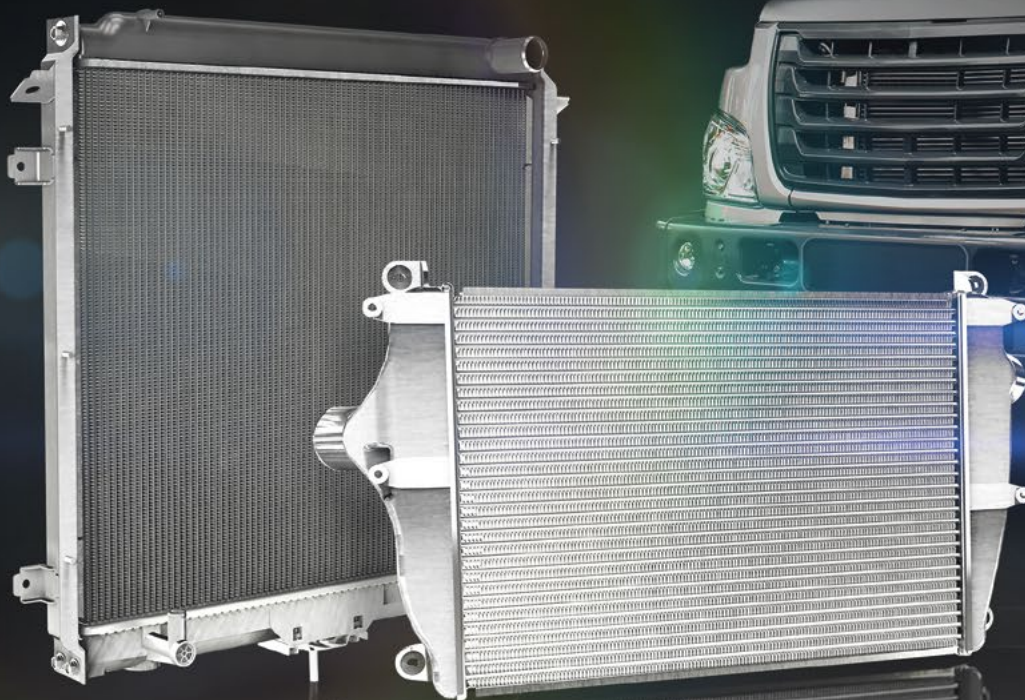


Расширенная гарантия
120 000 км пробега

WWW.TRIALLI.RU

**LUZAR**

детали системы охлаждения



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ

Грузовая программа LUZAR

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

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

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

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

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

редактор рубрики
Роман Зубко

Airline предлагает меховые накидки на сиденья



Компания Airline представляет накидки на сиденья из искусственного меха, которые защищают штатную обивку от истирания и выцветания.

Накидки сшиты из износостойчивого искусственного меха, который широко используется в производстве мягкой мебели. Накидки обеспечивают комфортную температуру при контакте с сиденьем в холодную и жаркую погоду. Благодаря своей форме и продуманному креплению они позволяют без затруднений надевать их на кресла любого типа, не прибегая к демонтажу подголовников и подлокотников, а также не препятствуют раскрытию подушек безопасности.

Все модели имеют универсальную систему крепления, позволяющую применять изделие на 99% существующего автопарка России. В ассортименте накидки черного и белого цвета, на передние и задние сиденья. Розничная цена — от 405 рублей ■

Philips представил новинки в Германии

Компания Philips, известная многим как производитель элементов освещения, представила на выставке Automechanika во Франкфурте несколько своих продуктов из линейки дополнительного оборудования.

Первой новинкой стал автомобильный очиститель воздуха GoPure 7101. Прибор позволяет минимизировать неприятные запахи в машине, а также удалить из воздуха в салоне до 90% аллергенов. Благодаря системе Philips SelectFilter можно уничтожить 78 видов загрязняющих частиц и 47 видов химических загрязнителей. Производительность системы очистки — до 22,9 кубометров в час твердых частиц и от 7 до 18 кубометров различных летучих примесей. Помимо традиционных систем управления использовать очиститель воздуха можно и через приложение в смартфоне.

Еще одной премьерой Philips стал набор датчиков давления в шинах, которые устанавливаются вместо ниппеля в колесе. Управляющий блок с дисплеем и питанием от солнечной батареи не имеет никаких проводов и оснащен интуитивно понятным интерфейсом. Датчики контролируют не только давление, изменение которого улавливается вплоть до 0,1 бар, но еще и температуру.

Целый стенд был отдан под видеорегистратор Philips GoSure ADR 820. Это модульный видеорегистратор с поддержкой блока GPS20 и задней камеры Full HD RC20. Устройство оснащено датчиком изображения Sony, 2,7-дюймовым экраном, модулем Wi-Fi, акселерометром с автоматическим пуском экстренной записи и датчиком неисправности карты памяти. Угол съемки составляет 140 градусов.

Кроме того, компания Philips представила полный спектр инспекционных светодиодных фонарей, предназначенных для профессионального использования на сервисных станциях ■



Prestigio представляет видеорегистратор RoadRunner Mirror



Бренд Prestigio, производитель портативной электроники, презентует новый видеорегистратор RoadRunner Mirror с разрешением съемки Full HD.

У новинки 7-дюймовый тачскрин-экран, две 12 МП-камеры и угол обзора 120 градусов. Модель выполнена в форме зеркала, которое крепится на оригинальное зеркало автомобиля.

RoadRunner Mirror многофункционален: модель сочетает функции видеорегистратора и парковочного монитора. Как только водитель включает заднюю передачу, RoadRunner Mirror автоматически запускает камеру заднего вида и транслирует картинку на экран зеркала.

Встроенный детектор движения экономит память устройства, а G-сенсор сохраняет файл с записью происшествия от циклической перезаписи. Модель RoadRunner Mirror оборудована NTC-датчиком, защищающим устройство от перегрева, а также OVP-системой, которая блокирует скачок напряжения во время старта автомобиля, защищая устройство от перегорания. Стоит RoadRunner Mirror 5990 рублей ■



Germany

WINTER

Что ещё нужно?

Оптимальна для зимы
благодаря специальному миксу
резины и водонепроницаемому чехлу.
Подходит почти для всех автомобилей.



Немецкий стандарт качества
www.heynermobil.de

Heyner усовершенствовал ножной насос



Немецкий бренд автоаксессуаров усовершенствовал двухцилиндровый ножной насос PedalMax Pro.

В октябре выходит новая модификация данного ножного насоса. В ней проработана педаль, которая предотвращает соскальзывание. Таким образом, насос стал более устойчивым и удобным в работе. Прибор оснащен точным манометром и мультiventильным соединением для авто- и велосипедов.

Рабочее давление прибора 10 бар, длина пневматического шланга — 65 см, размеры — 300х135х90 мм. У насоса два особо прочных цилиндра. Рама изготовлена из качественной стали. Рекомендованная розничная цена — 3200 рублей ■

редактор рубрики

Роман Зубко



Ritmix выпустил новые инверторы

Бренд Ritmix объявил о поступлении в продажу четырех новых моделей автомобильных инверторов.

На российский рынок вышли модели RPI-3002, RPI-4002, RPI-6024 и RPI-6102. Каждое устройство имеет евророзетку и USB-порт для подключения питания. Все модели оснащены защитой от перегрузки, перегрева, короткого замыкания и низкого напряжения.

Предохранители электрической цепи устройств вынесены на внешнюю часть корпуса. Выходная мощность инвертора Ritmix RPI-3002 составляет 300 Вт, RPI-4002 — 400 Вт. Самую высокую выходную мощность имеют модели RPI-6024 и RPI-6102 — 600 Вт.

Инверторы RPI-3002 и RPI-4002 можно подключить как к прикуривателю, так и напрямую к аккумулятору автомобиля. Новый инвертор Ritmix RPI-6024 работает от сети с напряжением 24 В и не подходит для использования в 12-вольтовых сетях.

Самым функциональным инвертором в модельном ряду Ritmix станет инвертор RPI-6102. Устройство оснащено двумя евророзетками и имеет максимально надежный выходной сигнал — чистую синусоиду. Последнее важно для питания электродвигателей и компрессоров, а также другого чувствительного оборудования, например бытовой или медицинской техники.

Средняя цена инвертора Ritmix RPI-3002 на российском рынке — 2000 рублей, RPI-4002 — 2500 рублей, RPI-6024 — 2800 рублей, RPI-6102 — 7000 рублей ■



Inspector представляет новый регистратор Katran

Бренд Inspector представляет новый GPS-видеорегистратор Katran, который способен вести съемку в разрешении Full HD.

Устройство создано на базе процессора NTK96658 (432 МГц) и матрицы Sony IMX323 (1/3"). Широкий угол обзора в 130 градусов обеспечит самую полную картину происходящего на дороге. Просмотреть отснятое видео или выставить оптимальные настройки можно на встроенном дисплее с диагональю 2,7 дюйма.

В арсенале видеорегистратора присутствуют функция улучшения качества изображения WDR, функция «Парковка», а также датчик движения и G-сенсор (датчик удара). Информация сохраняется на карту памяти microSDHC объемом от 8 до 64 Гб (10 класс скорости). Розничная цена новинки — 6250 рублей ■



HEYNER ORIGINAL QUALITÄT



Germany

**ALL
SEASONS**
Graphit

Wischerblatt
500mm-20"

Aerodynamisches
Profil mit Spoiler.

Korrosions-
beständig.

Kein
Einfrieren
der Gelenke
bei Frost.



КРИСТАЛЬНАЯ ВИДИМОСТЬ В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ ГОДА

Отличный результат очистки даже под влиянием солнца, ветра, мороза и снега. Идеальна для зимы благодаря морозоустойчивому бескаркасному стеклоочистителю со специальным каучуком для морозных температур.

Две жизни благодаря сменной резинке

**NANO
GRAPHIT**
For Extra Long Life

Немецкий стандарт качества.

www.heynermobil.de

Лукьянюк и Арнаут

стали чемпионами Европы по ралли

Впервые в истории соревнований россияне стали чемпионами в европейском раллийном первенстве, причем за два этапа до окончания сезона. Ранее дуэт из города на Неве дважды становился бронзовым призером серии (в 2015 и 2017 годах) и вице-чемпионом Европы (в 2016-м).

В нынешнем году Лукьянюк и Арнаут стали лидерами серии по числу побед на этапах, набрав 150 очков к моменту старта на «Ралли Польша» — предпоследнем этапе сезона. Это позволило двум Алексеям досрочно стать чемпионами Европы еще до старта на сентябрьском ралли, когда их основной соперник Бруно Магальяэш из Португалии отказался от участия, не имея математических шансов на победу.

Лукьянюк и Арнаут выступают в чемпионате Европы на автомобиле Ford Fiesta R5 при технической поддержке чешской команды H-Racing. «Мы стартовали на „Ралли Польша“ и уже знали, что мы победители серии. Очень хотелось проехать незнакомую нам гонку в свое удовольствие, хотя мне и не удалось выжать из этого мероприятия максимум», — заявил Алексей Лукьянюк ■



Две бронзы Васильева и Жильцова

Экипаж G-Energy Team занял третье место на восьмом и девятом этапах Кубка мира по ралли-рейдам, которые прошли в Венгрии и Польше.

Дистанцию Hungarian Baja 2018 организаторы разбили на два дня: в субботу проходил короткий пролог, на воскресенье было запланировано 409 скоростных километров, «упакованных» в две секции по два спецучастка, разделенных небольшой зоной нейтрализации.

Маршрут бахи пролегал вдоль полей, устьев рек, холмов. Плотный грунт стрелкового полигона сменялся песчаным покрытием, затем переходил в укатанные дороги общего пользования. Штурманам добавляло работы обилие перекрестков и развязок.

Короткий утренний спецучасток дня россияне взяли без проблем, отметившись первыми на финише 22-километровой трассы. Однако на следующем спецучастке пришлось нелегко: ехать первым автомобилем по мокрой, раскисшей после ночного дождя дороге было крайне сложно. Поэтому результат оказался закономерным — российский экипаж был здесь вторым после Хуана «Нани» Ромы.

В рамках второй секции испанец был лидером на каждом из двух заключительных спецучастков. Принципиального соперника Васильева Мартина Прокопа подвела удача на СУ-3, где он потерял слишком много времени, чтобы хотя бы вмешаться в борьбу за призовые места венгерской бахи.

Победителем скоротечной гонки стал в итоге экипаж Хуана Ромы, вторую позицию занял польский пилот и лидер кубковой серии Якуб Пшигоньски, а Владимир Васильев сумел отстоять третье место — бронза в Венгрии стала подарком пилоту к дню его рождения.

«Баха Польша» стартовала в городе Щецине с 18-километрового спецучастка, где лучшее время показали хозяева трассы — польские пилоты, которые отлично ориентировались на местных дорожках.

Кшиштоф Холувчик лишь на две секунды был быстрее своего однокомандника Якуба Пшигоньского, а Владимир Васильев замкнул тройку лидеров. Следующий спецучасток секции был еще короче — всего 10 км скоростной дистанции, здесь лидерство отхватил Пшигоньски, а Владимир Васильев финишировал на четвертой позиции.

Вторая секция после дневного сервиса полностью повторяла утреннюю трассу, и экипажи снова преодолевали два спецучастка. Здесь экипаж команды G-Energy Team показал стабильное пятое время на шестом и на седьмом спецучастках и по итогам гонки отстоял свое место на подиуме, оказавшись на третьей ступени пьедестала.

Первые два места на Columna Medica Baja Poland разделили поляки — Якуб Пшигоньски продолжает лидировать в серии и гонке, а Кшиштоф Холувчик уступил земляку три с половиной минуты, расположившись на второй позиции по итогам трехдневной бахи ■



G-Drive Racing стала чемпионом «Европейской серии Ле-Ман»

редактор рубрики
Роман Зубко

Команда G-Drive Racing, выступающая в международных гонках на выносливость при поддержке компании «Газпром нефть», досрочно завоевала чемпионский титул.

Победным стал пятый и предпоследний этап «Европейской серии Ле-Ман», который прошел в воскресенье в Бельгии. На трассу Спа-Франкоршам команда G-Drive Racing приехала, возглавляя турнирную таблицу после трех уверенных побед на предыдущих этапах.

Еще один шаг на пути к титулу экипаж № 26 в составе Романа Русинова, Жан-Эрика Верня и Андреа Пиццитола сделал в квалификации, впервые в сезоне завоевав пол-позицию и получив бонусное очко. Это позволило увеличить преимущество над ближайшими соперниками в общем зачете до 35 очков.



В день гонки погода в бельгийских Арденнах резко испортилась — четырехчасовой марафон стартовал под проливным дождем. В таких экстремальных условиях начинавший борьбу в экипаже № 26 Пиццитола не смог избежать ошибок, дважды вылетев с трассы. Однако команде удалось продолжить гонку — севший затем за руль Вернь начал отыгрывать потерянное время.

Но только ухудшавшиеся погодные условия вынудили организаторов досрочно завершить гонку после двух часов борьбы. На тот момент пилоты G-Drive Racing занимали 14-ю позицию. Впрочем, даже этого российской команде хватило, чтобы за один этап до окончания чемпионата ELMS стать недосягаемой для соперников. Таким образом, G-Drive Racing выиграла титул в «Европейской серии Ле-Ман» третий год подряд ■

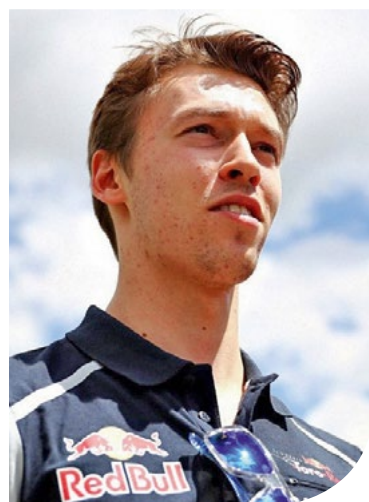
Даниил Квят возвращается в «Формулу-1»

Российский пилот, известный по выступлениям за команды Red Bull Racing и Scuderia Toro Rosso, возвращается на стартовую решетку «Королевских гонок».

Российский пилот дебютировал в «Формуле-1» в 2014 году, сразу после победы в «молодежной» серии GP3. За рулем болида команды Scuderia Toro Rosso Даниил занял только 15-е место в общем зачете, но показал очень уверенный пилотаж, особенно с учетом слабости итальянской команды в том сезоне.

Уже в следующем году руководство «головной» команды Red Bull Racing оценило талант россиянина и пригласило его за руль болида, который вполне позволял бороться за победы на этапах. В первом же сезоне Квят показал лучший результат для российских пилотов в «Королевских гонках», завоевав второе место на Гран-при Венгрии. До этого лучшим результатом была бронза Виталия Петрова в составе команды «Рено».

Однако уже в следующем сезоне Квят потерял стабильность, и руководство команды приняло решение посадить за руль болида юного Макса Ферстаппена, а Даниила отправить обратно в Toro Rosso. К сожалению, и там Даниил не смог показать свой лучший пилотаж и в конце года потерял место в «Королевских гонках». Весь прошлый сезон Квят провел за симулятором команды Ferrari, помогая развивать болид итальянской конюшни.



Однако в этом году команда Red Bull столкнулась с дефицитом квалифицированных гонщиков, а многие пилоты отказались переходить в стан «тауриновых» из-за не самой лучшей репутации команды. Таким образом, взоры руководителей гоночного коллектива вновь устремились в сторону опытного и уже заматеревшего Квята, который, хоть и не пилотировал в гонках, все же был близок к «Формуле» благодаря работе на симуляторе Ferrari.

Перед Гран-при России на автодроме в Сочи команда Toro Rosso официально подтвердила, что Даниил Квят с 2019 года станет «боевым» пилотом итальянского коллектива. С учетом того, что сейчас в «Формуле-1» выступает еще один россиянин, вероятна ситуация, что на старт «Королевских гонок» впервые выйдут сразу два гонщика из России ■



«Шелковый путь — 2018»



Вадим Аскарлов

Лидер общего зачета китаец Лю Кунь на внедорожнике SMG из команды Shanxi Yunxiang с самого начала скоростного участка задал высокий темп, а на финише показал третье время (2 часа 24 минуты), позволившее ему победить на ралли «Шелковый путь — 2018». Первое и второе места в заключительный день гонки заняли его партнеры по команде Ниу Бан Дин (2 часа 22 минуты 6 секунд), для которого эта победа стала второй за четыре дня, и Цжан Мин (2 часа 22 минуты 26 секунд).

Победитель китайской части ралли-рейда Лю Кунь преодолел четыре этапа, включавших в себя более 700 км спецучастков, за 11 часов 47 минут 17 секунд. Вторым стал пилот команды The Knight Аожи Геле (11 часов 51 минута 16 секунд), третье время показал гонщик команды Ningxia Лю Яньгуй (11 часов 55 минут 54 секунды).

По словам Лю Куня, четвертый этап гонки получился очень напряженным и интересным, борьба за победу на спецучастке шла до последних метров трассы. Команда Лю Куня осталась очень довольна тем, что смогла выиграть этот этап ралли-рейда «Шелковый

Лю Кунь



Андрей Каргинов победил на китайском этапе, а «КАМАЗ-мастер» занял весь подиум

Гонка завершилась в городе Алашань-Цзоци в КНР.

Плотность в общем зачете перед заключительным днем гонки была достаточно высокой, а каждая секунда — на счету. На изменение расклада сил в генеральной классификации пилотам было отведено 146 км «боевой» дистанции, на которую смогли выйти лишь 48 экипажей из 51.

✓ Андрей Каргинов



путь», так как это очень престижное соревнование, в котором принимают участие

сильные команды и пилоты.

В категории грузовиков первым к финишу четвертого спецучастка пришел экипаж команды «КАМАЗ-мастер» Эдуарда Николаева, сумевшего привести в порядок свой грузовик после поломки. Его результат составил 2 часа 41 минуту 6 секунд. Второе время показал еще один пилот российской команды Андрей Каргинов (2 часа 42 минуты 40 секунд). Китайско-российский экипаж «Один



пояс — один путь» под управлением пилота из КНР Цзы Жуна завершил четвертый этап со временем 3 часа 6 минут 15 секунд.

В общем зачете весь пьедестал заняли представители «КАМАЗ-мастер». Итоговое время российского гонщика Андрея Каргинова — 12 часов 33 минуты 2 секунды. Вторым стал Николаев (15 часов 3 минуты 59 секунд), третье время показал Цзы Жун (15 часов 55 минут 21 секунда).

Пилот команды «КАМАЗ-мастер» Андрей Каргинов отметил, что он очень хотел победить в китайской части «Шелкового пути» и теперь безумно рад, что его экипаж стал лучшим в ралли-рейде. Теперь к победе в российской части «Шелкового пути» нынешним летом добавился и титул в Китае. Каргинов также отметил, что гонка ему очень понравилась, так как команда смогла проверить технику на интересной трассе. Мастерство механиков,

штурманов и пилотов выросло на голову, а машина показала себя отлично.

Пилот экипажа «Один пояс — один путь» Цзы Жун сказал: «На сегодняшнем этапе было много скоростных участков, все прошло отлично. Я уже привык управлять КАМАЗом, с каждым этапом это было делать намного проще. Сейчас я могу сказать, что уже освоил управление этой отлич-

ной машиной. Тяжело расставаться с грузовиком, на котором я провел четыре замечательных и запоминающихся гоночных дня. Надеюсь, в будущем у меня получится продолжать ездить за рулем автомобиля команды «КАМАЗ-мастер», буду рад, если вновь удостоюсь такой чести».

Торжественное награждение состоялось у стен древнего храма Хэлань в Алашань-Цзоци. С речью и подведением итогов гонки выступил руководитель международного ралли-рейда «Шелковый путь» Владимир Чагин, который от имени дирекции ралли и от себя лично поблагодарил китайскую сторону, в особенности руководство города Сиань, аймака Алашань-Цзоци, а также представителей Федерации автоспорта Китая, которые на высоком уровне смогли в сжатые сроки организовать соревнование и такой красочный и запоминающийся финиш гонки. Также В. Чагин отметил вклад в организацию гонки партнеров в лице ПАО «Газпром», ПАО «Газпром нефть» и компании Toyota.



Победа на РСКГ 2018



Вадим Аскаров



В прошлом году команда из Санкт-Петербурга финишировала второй в общем зачете Российской серии кольцевых гонок в категории «Туринг-Лайт», совсем немного уступив подмосковным коллегам. Ошибки были определены, выводы сделаны. Результат сезона 2018 — чемпионский титул команды Carville Racing и лидера петербургского коллектива Григория Бурлуцкого. Журнал «Движок» решил подробно вспомнить о том, как команда добивалась долгожданного чемпионства и с какими трудностями пришлось столкнуться Григорию на пути к заветному титулу.

Сезон начался с гонки в Чечне, на трассе «Крепость Грозная». С первого гоночного дня команду начали преследовать трудности: пилот Carville Racing Андрей Радоснов был вынужден пробижаться наверх с последнего места на стартовой решетке, на котором он оказался из-за выявленного после квалификации несоответствия топлива бензину «Роснефть» АИ-100, положенному всем участникам РСКГ. Однако даже этот факт не помешал опытному гонщику в итоге замкнуть призную тройку.

Зато для пилота Григория Бурлуцкого дебютный этап сезона

стал успешным, хотя ему и пришлось вступить в борьбу с Андреем Масленниковым из команды «Подмосковье Мотоспорт». Забегая вперед, отметим, что это противостояние стало самым заметным на протяжении всего сезона,

а соперничество двух пилотов до последних метров последнего этапа подарило болельщикам невероятное по накалу страстей зрелище.

Но разрешилось оно не на трассе, а в судейских кулуарах: «под-

московный» пилот получил дисквалификацию за игнорирование предписания судей проехать через пит-лейн за несвоевременную смену шин перед самым стартом.

Во второй день пилоты петербургской команды также поднялись на подиум, даже несмотря на положенные призерам первой гонки балласт и старт из глубины пелотона. Андрей Радоснов финишировал вторым, Григорий Бурлуцкий — третьим.

По итогам первого этапа командный зачет чемпионата возглавила команда Carville Racing с 78 очками, а в личном зачете лидировал Григорий Бурлуцкий с 42 очками.

Второй этап серии в Смоленске ознаменовался важным событием в истории команды из Санкт-Петербурга. Carville Racing дебютировала в самой быстрой и зрелищной зачетной категории Российской серии кольцевых гонок — классе «Туринг». «Боевой» машиной команды в старшем классе РСКГ стал автомобиль SEAT Leon Cup. По словам руководителей команды, данная модель была выбрана как «хорошо зарекомендовавшая себя в кольцевых гонках и более доступная в обслуживании».

Естественно, команда Carville Racing в первую очередь поставила перед собой задачу проехать все этапы сезона в этом классе, чтобы подобрать настройки автомобиля, изучить тактику соперников

Carville Racing триумфально завершила сезон



и максимально профессионально выступать уже в сезоне 2019 года.

За рулем гоночного SEAT Григорий Бурлуцкий показал весьма неплохие результаты с учетом дебюта в старшем классе: 13-е место в первой гонке и 11-е — в гонке № 2.

В объединенном заезде классов «Туринг-Лайт» и «Супер-продакшн» Андрей Масленников на Ford Fiesta квалифицировался третьим, однако в заезде сразу вырвался вперед и выиграл гонку. На второе место поднялся его партнер по команде «Подмосковье Моторспорт» Владимир Черевань на Volkswagen Polo, пилот Carville Racing Андрей Радошнов стал только третьим. Однако уже в воскресной гонке Андрей Радошнов, несмотря на старт на самом тяжелом в классе Peugeot 208 из конца пелетона, оказался победителем, опередив Александра Малинина на Renault Twingo и Масленникова на Ford Fiesta.

В первые выходные лета на автодроме «Нижегородское кольцо» прошел третий этап РСКГ. Гонка ознаменовалась не только новой конфигурацией трассы и погодными капризами, но и чередой неожиданных происшествий, которые, правда, не смогли повлиять на итоговый результат в зачете «Туринг-Лайт» — два места подиума ушли фаворитам, команде Carville Racing.

В отличие от прошлых этапов в Нижнем Новгороде командой было принято решение целиком сосредоточиться на классе «Туринг-Лайт», объединенном с зачетом «Супер-продакшн», что и дало соответствующий результат.

На второе место в воскресной гонке поднимается Григорий



Бурлуцкий, на третье — Андрей Радошнов. Набранные за два гоночных дня очки позволили Григорию опередить главного соперника Игоря Самсонова из команды «Академия ралли» и возглавить общий зачет «Туринг-Лайт».

Следующий этап прошел на автодроме Kazan Ring близ столицы Татарстана. Одной из главных новостей гоночного уик-энда стала смена команды Климом Гавриловым, выступающим в старшем классе «Туринг»: пилот пересел с Audi RS3 коллектива Lukoil Racing на Volkswagen Golf GTI в цветах Carville Racing.

Возможно, Клим не сумел быстро подстроиться под автомобиль петербургской команды,



но в первой гонке казанского этапа Гаврилов неожиданно занял лишь 14-е место.

К сожалению, команду ждала неудача и в классе «Туринг-Лайт». Григорий Бурлуцкий не только не удержался на трассе на своем Peugeot 208, но и случайно выбил своего же партнера по команде Андрея Радошнова. Синхронным сходом лидеров сезона мог воспользоваться Андрей Масленников, однако и он не избежал аварии.

Чуть позже гонщики Carville Racing объяснили причину неожиданного происшествия: Григорий Бурлуцкий на торможении перед первым поворотом сместился вправо, ближе к пит-уоллу, рассчитывая пройти соперников по внутреннему радиусу. Однако эта часть трассы оказалась залита маслом после одной из предыдущих аварий. В результате Peugeot 208 Бурлуцкого, по сути, перестал тормозить. Пытаясь избежать аварии, пилот «выставил» машину боком и увел ее на траву, но погасить скорость это не помогло. Превратившийся в неуправляемый «снаряд» хэтчбек врезался в автомобиль одного из соперников, которым, по неудачному стечению обстоятельств, оказался партнер по команде Андрей Радошнов.

По итогам этапа РСКГ в Казани Григорий Бурлуцкий занял в личном зачете чемпионата вторую строчку со 120 очками, Андрей Радошнов — четвертую с 93 баллами. В командном зачете Carville

Racing шла на втором месте с 197 очками, на 9 очков отставая от лидера — команды «Подмосковье Моторспорт».

Следующий этап посетил столичный автодром Moscow Raceway. Пятый подарил зрителям новый рекорд по количеству автомобилей, стартовавших в самом престижном классе «Туринг»:

на старт субботней гонки выехали 22 автомобиля. Очень удачно проявил себя пилот команды Carville Racing Клим Гаврилов, который выиграл квалификацию, а затем уверенно одержал победу и в первой гонке уик-энда.

В классе «Туринг-Лайт» пилоты команды Carville Racing Андрею Радошнову удалось завоевать поул после квалификации, однако вскоре после начала гонки инициативу захватил Игорь Самсонов на Volkswagen Polo и опередил гонщика петербургской команды.

Зато настоящим украшением гонки стала борьба Андрея Масленникова на Ford Fiesta с Григорием Бурлуцким на Peugeot 208, которая хоть и закончилась в пользу подмосковного пилота, но позволила болельщикам по достоинству оценить накал страстей, кипящих в «младшем туринговом» классе.

Второй день класса «Туринг» подарил Климу Гаврилову только четвертое место, однако по совокупности двух гонок гонщик Carville Racing оказался самым результативным пилотом этапа, набрав больше всего очков.

Пилоты класса «Туринг-Лайт» также закрутили серьезную интригу. Григорий Бурлуцкий все-таки смог попасть на пьедестал гонки на московской трассе и занял на своей Peugeot 208 третью строчку.

Шестой этап Российской серии кольцевых гонок проходил на автодроме в Сочи и порадовал зрителей захватывающей борьбой и досрочным чемпионом в одном из младших классов. В первом заезде ситуация обострилась уже после первого поворота, в котором состоялся обоюдный сход гонщиков команды Suvar Motorsport. Таким образом, в лидеры вышли представители Carville Racing, которые начали борьбу между собой, а на третью позицию неожиданно вырвался Масленников.



Лидеры подарили зрителям настоящее пиршество обгонов. Вперед выходили то Бурлуцкий, то Радоснов, при этом отрываясь от пелотона. В итоге победителем в этом противостоянии стал Григорий, а Андрей ошибся на последнем круге и немного отстал.

Победе гонщиков команды Carville Racing не помешал даже пятисекундный штраф, выписанный каждому

за то, что они несколько раз покинули пределы трассы. Но отрыв от соперников был столь велик, что на итоговых результатах это никак не сказалось.

Во второй гонке с первого ряда уходили в бой пилоты «Подмосковья Моторспорт», за ними стартовал Самсонов, пилоты Carville Racing и Suvar Motorsport. Но уже на старте Григорий Бурлуцкий и Игорь Самсонов откатились в конец пелотона. Однако уже на четвертом круге стало известно о суровом решении судей — проезде через пит-лейн для совершивших фальстарт пилотов, среди которых оказался Андрей Масленников.

Так ситуация сложилась в пользу Григория Бурлуцкого — оба соперника по чемпионату оказались далеко позади лидера Carville Racing. Лидер гонки Тимур Богуславский при огромном отрыве уверенно довел гонку до победы. А вот за второе место борьба кипела вплоть до финишного флага — между молодым Григорием Бурлуцким и сверхопытным Владимиром Череванем. Как и в субботней гонке, Григорий показал себя зрелым гонщиком, но на этот раз обойти соперника не смог: Черевань финишировал вторым, а Бурлуцкий стал третьим.

По итогам этапа борьба в чемпионате обострилась до предела. Лидировал по-прежнему Самсонов, но Григорий Бурлуцкий проигрывал ему всего 8 баллов, а Масленников — 13. Все было напряженно и в командном зачете: Carville Racing опережала «Подмосковье Моторспорт» всего на 8 очков.

Финишный этап сезона РСКГ-2018 заканчивался там же,



где и начинался, — на трассе в Чечне «Крепость Грозная». Самсонову для успешного завершения сезона нужно было просто не растерять преимущество, но уже после квалификации стало понятно, что сделать это будет крайне непросто.

В ходе квалификации пилоты Carville Racing не оставили Самсонову шансов и заняли весь первый ряд стартового поля. Поул достался Андрею Радоснову, вторым был Григорий Бурлуцкий. Старт прошел спокойно, и пилоты сохранили практически тот же порядок, в котором стартовали, но уже на втором круге Масленников обошел Самсонова и бросился в погоню за пилотами Carville Racing.

На шестом круге гонки на трассу выехала машина безопасности

и гонка, по сути, началась заново. Масленников сразу начал пресинговать Бурлуцкого. Развязка наступила на 15-м круге гонки: пилот «Подмосковья Моторспорт» пошел в атаку и, казалось, уже прошел лидера Carville Racing, но Григорий смог остаться во втором повороте внутри. Масленников ушел внутрь, не заметив Бурлуцкого, и последовал удар. Судьи решили, что Масленников был виноват в столкновении, и выписали ему пять секунд штрафа, поэтому в итоговом протоколе Григорий оказался вторым, а Андрей третьим. Второй пилот Carville Racing Андрей Радоснов провел одну из лучших гонок в своей карьере и завоевал

«Большой шлем»: поул, победу, лучший круг в гонке и лидерство от старта до финиша.

Казалось, что для Игоря Самсонова еще не все потеряно, ведь во второй гонке он стартовал вторым, а пилоты Carville Racing Бурлуцкий и Радоснов замыкали стартовую решетку. Но во второй гонке скорости у Volkswagen Polo Самсонова было едва ли не меньше, чем в первой.

Главные события чемпионата произошли на 14-м круге, когда Самсонов пропустил вперед сразу двух пилотов, в том числе и Григория Бурлуцкого. При таком



раскладе титул с перевесом в один балл доставался петербургскому пилоту. Но расклад в борьбе за титул могло изменить лучшее время круга, ведь за него дают одно очко, а при равенстве очков титул уходил пилоту «Подмосковья Моторспорт» из-за большего, чем у лидера Carville Racing, числа побед.

Лучшее время круга показал Черевань, а результат Масленникова стал только вторым. До финиша гонки ни позиции, ни лучшее время не изменились, так что в победители драматичного финала вышли Григорий Бурлуцкий и Carville Racing. В личном зачете Григория и Андрея разделило одно очко, а в командном Carville Racing и «Подмосковье Моторспорт» — 8 баллов. Если в начале сезона казалось, что чемпионат для коллектива из Петербурга превратится в легкую прогулку, то по его ходу интрига обострилась до предела и всему коллективу пришлось приложить максимум усилий для победы.



SCHLOSS GABELHOFEN



Небанальная Австрия



Илья Огородников

Думаю, все согласятся с тем, что у каждого государства, имеющего более или менее развитую туристическую отрасль, в глазах иностранцев есть сформированный набор достопримечательностей, которые сразу ассоциируются со страной. У Австрии в этом плане два пункта прибытия основной массы туристов: альпийские горнолыжные курорты и, конечно, красивейшая Вена. А куда можно съездить, накатавшись на лыжах и нагулявшись по резиденции Габсбургов? Отправляемся по небанальному маршруту на кроссовере Audi Q5 и спортбеке A5.

О том, куда в первую очередь стоит держать путь из Вены, долго размышлять не придется. Дорогу подскажет главная артерия страны — величественная река Дунай, на берегу которой и построена столица Австрии. Всего в 70 км от Вены расположен регион долины Вахау с интереснейшими и загадочными историческими достопримечательностями, дорога в который частично проходит вдоль реки, по живописному берегу и через уютные австрийские деревушки.

Выбор для автомобильного путешествия по Австрии между кроссовером и купе не принципиальный, если вы путешествуете вдвоем, — все новинки Audi обладают превосходным уровнем комфорта и оснащения. Качество австрийских трасс и региональных дорог, причем даже грунтовых и исторических мощеных, таково, что не требует задумываться о клиренсе. Не помеха на выющихся серпантинах и нередкие в этих краях

дожди — и кроссоверы Q5, и купе A5 оснащены системой полного привода Quattro, заметно помогающей, в частности, на скользких подъемах.

А вот появление, к примеру, ребенка, скорее всего, вычеркнет из списка приоритета двухдверную модификацию A5. Учитывая, что останавливаться поглазеть на местные красоты и достопримечательности придется часто, кульбиты по выходу с заднего диванчика быстро утомят. Ну а если вы путешествуете компанией, то выбор однозначно в пользу кроссоверов Audi. Опять же, более крупный Q7 понадобится



только в том случае, если у вас много багажа, поскольку семи-местных версий все равно не предусмотрено. В целом же самым универсальным транспортом видится новейший Audi Q5.

Долина Вахау притягивает двумя факторами: более чем тысячетелней историей и, вероятнее всего, еще более древним искусством виноделия. Лучше всего останавливаться в средневековом городе Дюрнштайн, с одной из улиц которого открывается великолепный вид на Дунай. Маленький Старый город, включенный в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО, с населением всего-то около тысячи жителей, буквально пропитан историей: здесь, к примеру, находятся развалины замка Кюрингербург, где в конце XII века был заточен король Англии Ричард I Львиное Сердце. Собственно, замков в округе немало. Кроме них, в окрестностях



Долина Вахау



Дюрнштайна находится монастырь августинцев начала XV века и символ города — церковь Мариз-Хим-



мельфарт, построенная в стиле австрийского барокко.

Все это исторические велико-лепие окружено бесчисленными виноградниками, которые здесь возделываются со времен Римской империи. Ну а визитной карточкой региона является винодельня Domane Wachau — она особенно славится своим рислингом. Отправиться на экскурсию с дегустацией

местных вин из вековых подвалов — просто необходимая часть программы. Кстати, производство Domane Wachau известно еще и экспериментами с методами хранения вина: в закромах есть сосуды из глины, гранита и даже бетона!

Ну а дальше мы советуем отправиться на юг, в сторону величественного замка Хохоостервиц. Но мчаться туда на всех парах не стоит, поскольку по дороге будет немало мест, в которых следует остановиться.

Первую остановку на кофе-брейк можно сделать через 100 км, рядом с городком Мюнх-таль около озера Леопольдштайнер, расположенного в скальном ущелье. Таинственное эльфийское место с вьющимися через лес дорожками и лежащими на вершинах облаками как будто сошло со страниц сказочных рассказов Толкиена.

Все, кто увлекается пейзажными фотоснимками, могут задержаться тут не на один час, поскольку со стороны подъезда можно и найти заброшенный пирс или загадочную одинокую избушку, и подкараулить местную фауну.

Ну а затем всем, кто неравнодушен к скорости, реву моторов, а также к красивым и дорогим автомобилям, стоит направиться далее, вглубь Штирии и в городок Шпильберг, где расположена знаменитая гоночная трасса Red Bull Ring, до которой нужно будет проехать еще около 60 км.

Вход на трассу сделан через небольшой, но интересный магазин-музей с экспонатами, галереями гонщиков, а также сувенирной автоспортивной утварью, большую часть которой можно купить. Удивительнее всего то, что доступ на трассу в момент, когда не про-

Путешествуем по родине Моцарта на Audi Q5 и A5, не заезжая в столицу

Audi A5 доступна в России с 2,0-литровым бензиновым двигателем в двух вариантах форсировки (190 и 249 л.с.), а также в спортивном исполнении S и RS. Стартовая цена — от 2 385 000 рублей, что является одним из лучших предложений в классе. Правда, сам этот класс в России считается нишевым, и потому ажиотажного спроса на модель нет. А вот популярнейший некогда кроссовер Q5 почему-то предлагают либо с 249-сильным, либо с 354-сильным мотором по минимальной цене от 3 160 000 рублей. В результате продажи тормозятся из-за отсутствия менее мощных и дорогих версий, поскольку в семейном премиум-классе избыточная мощность нужна далеко не всем



Озеро Леопольдштайнер



водятся соревнования, абсолютно свободный. Можно посмотреть тренировочные сессии, прогуляться по боксам, где готовятся к заездам суперкары — никто не обратит на вас никакого внимания. Да что там прогуляться — теоретически прямо с дороги можно даже выехать на трассу, но без разрешения делать этого мы, конечно, не стали.

А на самом деле очень хотелось, ведь Audi A5 Sportback великолепно настроен для активной езды. Во-первых, не перестают радовать возможности 249-сильного мотора с 370 «ньютонами» момента, позволяющими «стрелять» до 100 км/ч за 6 секунд. Во-вторых, постройка купе на новой платформе MLB evo в паре с мехатронным шасси самым положительным образом отразилась на устойчивости и управляемости автомобилем в пределе. Причем последнее слово не случайно: большая часть кайфа за рулем A5 сосредоточена в зоне от 100 км/ч и выше. Именно тогда руль наливается сочным усилием, полной грудью дышит турбированный двигатель, а скорострельная коробка без промаха



Гоночная трасса Red Bull Ring



попадает в нужные передачи. Главное — не забыть все это дело перевести в режим Sport.

Завершить вечер можно в соседнем городке Фонсдорф, где расположен атмосферный и очень уютный отель-замок «Шлосс Габельхоффен». Тут уж проникнуться атмосферой Средневековья можно по полной программе, начиная от аутентичных номеров и заканчивая ужином в подвалах замка с винными погребами.

Стоимость, кстати, не космическая: за ночь за двоих попросят около 10 000 рублей. Как говорится, один раз можно себе позволить.

А уже утром стоит отправляться на самый юг Австрии для того, чтобы увидеть жемчужину средневекового каменного зодчества — замок Хохостервиц, первые упоминания о котором датируются 860 годом. Цитадель возвышается на 160-метровой скале, имеет четыре ряда стен и 14 идущих друг за другом укрепленных ворот.

Невероятная оборонная мощь сооружения привела к тому, что замок так ни разу никто и не штурмовал. В периоды войн в нем просто прятались жители окружающих территорий, а передача прав на владение замком осуществлялась на основе договоров или в результате королевских интриг. Обязательно закажите экскурсию и спускайтесь вниз от замка пешком, а не на лифте, чтобы послушать невероятные истории, связанные с этим местом.

Ну а завершить краткое путешествие по Австрии мы рекомендуем, конечно, десертом, а точнее изучением одного из самых необычных шоколадных производств — фа-



Когда на трассе нет соревнований, мастера на своих суперкарах оттачивают австрийские и немецкие миллионеры, большинство — преклонного возраста. Удивительно видеть седовласых дедов, которые ставят в угол палку и надевают гоночный шлем

брики Цоттера. Расположена она в городке Ригерсбург, в 160 км на восток от Хохостервица.

По сути, это целая экодережня с контактным зоопарком домашних животных, а фабрика — эдакое производственное представление с дегустацией и шоколадными приключениями в разных цехах. Количество видов шоколада, которые можно попробовать, просто зашкаливает: есть даже шоколад с сушеными личинками, перцем чили и коноплей, а во дворе хозяин сделал кладбище шоколадных идей, где хранятся ушедшие с рынка виды шоколада.



Замок Хохостервиц



Одним из главных нововведений на новой Audi Q5 стала пневмоподвеска. Теперь этот элемент больших внедорожников доступен и на среднеразмерном кроссовере, а потому ездовой комфорт последнего достиг максимального значения. Q5 полностью игнорирует дорожную мелочь, а средние и крупные колдобины отражаются плавными покачиваниями. Кроме того, выросли и внедорожные параметры: клиренс можно менять от скоростных 171 мм до 231 мм в режиме бездорожья





МАК 2018

Мировые Автомобильные Компоненты

Октябрь 2018

ПЕРВАЯ НЕЗАВИСИМАЯ ПРЕМИЯ В СФЕРЕ АВТОКОМПОНЕНТОВ

Генеральный партнер:



MOTORSERVICE
RHEINMETALL AUTOMOTIVE

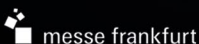
Партнер премии:

N! NEXUS
A PROGRESSIVE AUTOMOTIVE COMMUNITY
RUSSIA

При поддержке:

MIMS
automechanika
MOSCOW

ITEM
EXPO



Медиапартнеры:

автс КОМПОНЕНТЫ

ST-KT.ru
специализация в автомобильной промышленности

www.A-KT.ru



КУЗОВ



5 КОЛЕСО

Автобизнес



www.mak-award.ru



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ

СЦЕПЛЕНИЕ TRIALLI



Безупречная
балансировка



100% контроль
качества



Высокая надежность



Большой запас по
мощности передаваемого
момента



Минимальный момент
инерции ведомых
деталей



Расширенная гарантия
60 000 км пробега

Больше информации о деталях на сайте WWW.TRIALLI.RU